

LENKA KRÁTKÁ

VZLETY A PÁDY

POHLED DO HISTORIE
ČESKOSLOVENSKÝCH AEROLINIÍ
V LETECH 1923–1993



Vzlety a pády

Pohled do historie Československých aerolinií
v letech 1923–1993

Lenka Krátká

Recenzovali:

PhDr. Miroslav Šabol, Ph.D.

Mgr. Martin Štefek, Ph.D.

Na obálce použita fotografie ČSA, linka Praha–Bagdád,
letadlo IL-18 (ČTK/Finda Jiří)

Kniha je výsledkem řešení výzkumného projektu Grantové agentury
České republiky GA19-09594S – Problematika pracovních cest
z Československa do zahraničí v letech 1945–1989.

Vydání publikace finančně podpořila Akademie věd České republiky.



**Akademie věd
České republiky**

Vydaly

Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.

Praha 2022

Redakce Veronika Ptáčková

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2022

© Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i., 2022

ISBN 978-80-246-4143-0 (Karolinum)

ISBN 978-80-7285-279-6 (Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.)

ISBN 978-80-246-5541-3 (pdf, Karolinum)

ISBN 978-80-7285-281-9 (pdf, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz



Ústav pro soudobé dějiny AV ČR

OBSAH

Krátké zastavení na vzletové dráze (úvod a poděkování)	7
„Vzduch je naše moře.“ Od počátků československého civilního letectví k obtížným časům druhé světové války (1919–1944)	13
„Malému národu musí růsti křídla.“ První úspěchy i selhání československého civilního letectví po druhé světové válce (1945–1948)	42
„Není v moci podniku, aby za stávajících poměrů zlepšil plnění plánu.“ Letecká doprava ve službách výstavby socialismu (1949–1955)	102
„ČSA se staly z letecké společnosti evropského významu světovou leteckou společností.“ Postupný rozvoj Československých aerolinií v průběhu druhé pětiletky (1956–1960)	147
„Výsledky národního podniku nemohou být trvale ztrátové a nelze trvale spoléhat na státní dotace.“ Pokusy o modernizaci ČSA (1961–1969)	198
„V září přepravoval letoun ČSA jednu z nejcennějších známek světa, modrého mauritia.“ Provoz Československých aerolinií v první „normalizační“ dekádě (1970–1979)	306
„Naše budoucnost bude velmi záležet na obchodním umu pracovníků ČSA.“ Snahy o překonání krize a přiblížení se světovým trendům (1980–1989)	361
„Na pracovištích panuje nervozita, větší problémy v zajišťování leteckého provozu však nejsou.“ Vstup ČSA do tržního prostředí (1990–1993)	396
Jak moc o. k. byly lety s OK? Aneb několik postřehů o službách, které Československé aerolinie poskytovaly cestujícím	416
„Byl to kus našeho života“ (závěr)	441
„Vedoucí útvarů nemají pro běžné sledování vývoje hospodaření příslušné podklady“ (tabulkové přílohy)	450

Výsledky hospodaření a výkon aerolinií v letech 1923–1993	451
Přehled zahraničních tratí ČSA v období od 50. do 80. let dvacátého století a výčet zahraničních zastoupení	454
Nehodovost letadel Československých aerolinií (1949–1989)	458
Vývoj zaměstnanosti v letech 1945–1993	461
Počty pracovníků/pracovnic ČSA v letech 1946–1993	462
Letadlový park Československých aerolinií	463
<hr/>	
Bibliografie	471
Soupis vyobrazení	495
Summary	499
Zkratky a vysvětlivky	503
Rejstřík	506

KRÁTKÉ ZASTAVENÍ NA VZLETOVÉ DRÁZE (ÚVOD A PODĚKOVÁNÍ)

„Předkládám shora zmíněnou kroniku a žádám, aby závodní výbor
moji svědomitou práci věcně posoudil a vynaloženou námahu,
čas a pevnou vůli podle zásluhy přiměřeně ohodnotil.“¹

Na počátku této knihy bylo více než sto tisíc dobových dokumentů, tisíce a tisíce slov, vzešlých z činnosti národního leteckého dopravce Československých aerolinií. Tento nezměrně bohatý materiál společně s dalšími pramennými zdroji byl přetvořen v ucelený příběh o historii ČSA, jednoho z nejznámějších dopravních podniků v Československu, posléze v České republice. Z badatelského hlediska se jedná o velmi atraktivní téma, a to nejen s ohledem na očekávaný zájem publika, ale také kvůli mnohovrstevnatosti příběhu. Ať již je to odraz studenoválečného světa a více či méně intenzivní potřeba prostupování tzv. železnou oponou v každodenní činnosti aerolinií, neustálé vyjednávání mezi politickými a ekonomickými zájmy podniku a vládnoucí garnitury, anebo osobní dramata či příběhy splněných dětských snů o létání.

Zvláště tématu samotného létání a „lidí kolem něj“ již byla věnována řada prací – populárně-naučných,² memoárových,³ encyklopedických⁴ – a také několik obrazových publikací vydaných samotným podnikem.⁵ Příspěvky k poznání tématu československé civilní letecké dopravy přinášejí i student-

-
- 1 Státní oblastní archiv v Praze, fond Československé aerolinie (dále SOA Praha, f. ČSA), karton 113, Václav Mareš - Kronika o vzniku a vývoji čs. civilního letectví a ČSA 1918–1961, 18. 10. 1962, s. 2.
 - 2 Například: Ladislav Keller: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1918–1939*, Cheb 2009; Ladislav Keller - Václav Kolouch: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1945–1960*, Cheb 2009; Ladislav Keller - Václav Kolouch: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1961–1992*, III. *Přistová a turbovrtulová letadla*, Cheb 2011; Ladislav Keller - Václav Kolouch: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1961–1992*, IV. *Proudová letadla*, Cheb 2011; Ladislav Keller - Bohdan Koverdynský: *Únosy dopravních letadel v Československu 1945–1992*, Cheb 2012.
 - 3 Například: Miloš Krč: *O sobě a létání. O skutečných událostech, které se staly u ČSA*, Cheb 2014; Miloš Kvapil: *Dálkovky. Zlatá éra ČSA*, Cheb 2018; Josef Lehanka: *Na křídlech ČSA*, Cheb 2003; Václav Lorenz: *Jak jsem se učil pilotem*, Cheb 2016; Jiří Půbal: *Cesta za snem*, Cheb 2006; Miroslav Sedlák: *Letecké příhody i nehody*, Cheb 1999; Eva Zárubová: *Létavice. Příběhy o létání z pohledu letušky ČSA*, Cheb 2016; Ladislav Žemla: *Život mezi nebem a zemí*, Cheb 2008.
 - 4 Například: Václav Němeček: *Československá letadla*, Praha 1958; Jaromír Strejček a kol.: *Léta létání*, Praha 1979.
 - 5 Například: *České aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma 1923/2003*, Praha 2003.

ské kvalifikační práce⁶ anebo široké veřejnosti přístupné populárně-naučné články publikované v prostředí internetu.⁷ Pomineme-li čistě faktografické, obrazové a encyklopedické knihy, všechny zmiňované publikace, studie a především vzpomínkové práce o Československých aeroliniích se nějakým způsobem dotýkají úpadku, případně likvidace známé a prestižní značky ČSA, pomyslného rodinného stříbra, které bylo ztraceno, znehodnoceno. ČSA v tomto kontextu reprezentují jednu z významných a bolestivých ztrát, jež po listopadu 1989 přinesla ekonomická transformace. Následující vyprávění o Československých aeroliniích je proto vedeno také metaforickou otázkou, „jak moc stříbrné toto rodinné stříbro bylo“. Zároveň se kniha snaží přinést co nejplastičtější obraz „života“ a fungování aerolinií.

Celý příběh začíná v roce 1923, kdy byly Československé (státní) aerolinie založeny. O poznání méně jednoznačné bylo určení druhého milníku, momentu, ve kterém bude vyprávění končit. Nabízelo se využít například sté výročí založení ČSA v roce 2023. Čím více se však v příběhu blížíme k přítomnosti, tím silněji snaha o seriózní bádání prozatím naráží na nedostatek relevantních a spolehlivých pramenů. Další významný milník, jenž mohl vyprávění rámovat, je samozřejmě rok 1989, který otevřel cestu k transformaci jak ČSA, tak především celé společnosti. Tím bychom se však připravili o možnost nahlédnout do života podniku v nových podmínkách tržního hospodářství. Proto nakonec jako dělicí časová hranice posloužil rok 1993, kdy se k názvu země začalo přidávat adjektivum „bývalé“ – bývalé Československo, a z Československých aerolinií se staly aerolinie české, tedy reprezentující jen jednu část bývalé federace. Tento proces měl několik fází a završen byl po změně obchodního jména podniku na České aerolinie, která byla zapsána do obchodního rejstříku na sklonku roku 1994. Rok 1993 tak představuje symbolický milník propojující historii aerolinií s historií samostatného Československa.

Text si neklade za cíl přinést vyčerpávající pohled na historii Československých aerolinií, už jenom kvůli množství nejrůznějších pohledů a přístupů k uchopení tématu, ať již z perspektivy dějin letectví a dopravy či technologického pokroku, ale také dějin kulturních, sociálních, ovšem i politických, nebo naopak z mikroperspektivy, se zaměřením na studium každodennosti, jak ji zažívali zaměstnanci a zaměstnankyně ČSA. Tato kniha zprostředkovává zejména pohled hospodářských dějin, potažmo dějin podniků a podnikání s dílčími přesahy do jiných disciplín a k dalším badatelským pohledům, jak

6 Například: Rudolf Vladimír Andraschko: *Československé aerolinie v 70. a 80. letech z pohledu zaměstnanců podniku*, diplomová práce, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova 2016; Tereza Hejnová: *Československé aerolinie ve 2. polovině 20. století*, diplomová práce, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova 2016.

7 S velkou znalostí tématu publikuje relevantní texty Miroslav Jindra, zejména prostřednictvím webu iDnes.cz – Technet.

byly výše nastíněny. Širší rámec textu poskytuje historie mobilit, přičemž se předkládaná práce ztotožňuje s pojetím mobility nejen ve vztahu ke způsobům přemístování lidí a věcí, ale také jako jedné z možností, jak přemýšlet o širších společenských souvislostech.⁸ Publikace svým zaměřením doplňuje výše uváděné knihy, soustředěné především na dvě klíčová témata – letadla a letce, o další perspektivy fungování Československých aerolinií. A zároveň se řadí k tematicky příbuzným knihám a studiím, v nichž se historici teprve v nedávné době začali soustředěněji věnovat dějinám dopravních oborů.⁹

Především je však kniha prvním pokusem o ucelený pohled na historii národního leteckého dopravce napříč několika desetiletími, ve snaze postihnout kontinuity i diskontinuity tohoto vývoje a zároveň nabídnout široký rámec pro další konkrétně zaměřená bádání k nejrůznějším aspektům historie jak samotných aerolinií, tak čs. civilní letecké dopravy. Celkový koncept knihy významným způsobem ovlivnila pramenná základna, rozsáhlý podnikový fond uložený ve Státním oblastním archivu v Praze, který právě kvůli své bohatosti tvoří hlavní zdroj poznání v této práci, což s sebou nese jak výhody, tak určitá omezení.

Nespornou výhodou je možnost komplexního vyprávění a srovnávání napříč jednotlivými etapami vývoje podniku. Je to příběh, který aerolinie vyprávějí samy o sobě. Ovšem – s ohledem na povahu materiálu – příběh oficiální, prezentovaný především těmi, kteří měli moc (a povinnost) zprávy podávat, navrhopvat řešení, kontrolovat, počítat a v ideálním případě také předkládat vize budoucího rozvoje. Na druhé straně se v příslušném archivním fondu zachovaly některé dokumenty méně oficiální povahy, tudíž se „běžný“ život z příběhu nevytrácí. K tomu napomáhají také osobní svědectví – orálně-historické rozhovory s bývalými zaměstnanci a zaměstnankyněmi ČSA, jak byly v nedávné době zaznamenány a uloženy do sbírek Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.

Důležitým úkolem do budoucna ovšem stále zůstává rozšíření pohledu na dějiny národního leteckého dopravce „zdola“, prostřednictvím přímých aktérů dění, těch, kteří v aeroliniích pracovali. S využitím memoárové literatury, příspěvků na nejrůznějších internetových platformách i zmiňované sbírky rozhovorů můžeme dnes získat již poměrně dobrý přehled o zkušenostech

8 Massimo Moraglio: Seeking a (New) Ontology for Transport History, *The Journal of Transport History* 38, č. 1 (2017), s. 6.

9 Například: Tomáš Nigrin: *The Rise and Decline of Communist Czechoslovakia's Railway Sector*, Budapest – Vienna – New York 2022; Jan Štemberk – Ivan Jakubec – Bohuslav Šalanda: *Automobilismus a česká společnost*, Praha 2020; Lenka Krátká: *Domovský přístav Praha. Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989*, Praha 2016; Miroslav Sabol: *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948 (1950)*, Bratislava 2015; Ivan Jakubec: *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*, Praha 2006.

a zážitcích mužů i žen, již tvoří pomyslnou tvář podniku a z hlediska vnímání většinovou společností jsou těmi nejzajímavějšími „lidmi v aerolinkách“, tedy pilotů a stevardek, případně stevardů. Ti však tvořili vždy zhruba jen 10–20 % všech lidí pracujících v ČSA a pro značku ČSA. Navazující výzkumy a studie by tudíž měly zachytit zkušenosti i dalších lidí, kteří vykonávali nejrůznější běžná povolání a vytvářeli zázemí pro několik stovek těch, kdo nakonec mohli vzlétnout.

Stejně tak zakotvení výzkumu primárně v podnikovém archívním fondu zužuje pohled „shora“, reflektuje postoj podniku, ale nezachycuje v plné šíři názory a rozhodnutí nadřízených složek a tvůrců politik. Při bližší analýze jednotlivých typů dokumentů však toto omezení není tak limitující, jak by se mohlo zdát. Jednak všechny dokumenty související s organizací a rozvojem aerolinií pracují se stanovisky nadřízeného resortního ministerstva dopravy, jednak zmiňovaný fond obsahuje v kopiích materiály předkládané k projednání vládě, potažmo příslušným ústředním orgánům komunistické strany. Text sice nezachycuje detailní diskuse týkající se civilní letecké dopravy, potažmo fungování ČSA na nejvyšších místech, ale výsledky těchto rozhodnutí (a jejich důsledky) jsou jasně patrné v samotném vývoji aerolinií a v navazujících interních dokumentech.

Na rozdíl od některých obdobných prací, jež se věnují tématu dopravy či cestování v období lidovědemokratického a posléze socialistického Československa, v knize nejsou explicitně reflektovány materiály z provenience státobezpečnostních složek, z fondů Archivu bezpečnostních složek. Relevantní objektové svazky se zaměřují na dvě hlavní oblasti zájmu: jednak problematiku ochrany (letištních objektů, letadel, státního tajemství i čs. občanů před nežádoucími vlivy ze zahraničí), která souvisela se strategickým postavením letecké dopravy; jednak – a to velkou měrou – tyto svazky zahrnují poznatky o létajícím personálu, jeho stycích se zahraničím a především o nejrůznějších formách obchodů, nedovolených převozů zahraniční měny a zboží. První skupina dokumentů je napříč jednotlivými kapitolami u relevantních témat zastoupena prostřednictvím sekundárních zdrojů (typicky práce Ladislava Kellera a Miroslava Jindry¹⁰). Poznatky spíše „osobního“ charakteru zůstávají cenným materiálem pro budoucí rozšíření výzkumného záběru o detailnější pohled právě na jednotlivé postavy, které historii aerolinií utvářely, na

10 Jejich práce, ať již v knižní podobě, nebo – zejména v případě Miroslava Jindry – ve formě populárně-naučných článků zveřejňovaných prostřednictvím internetu, nejsou standardními odbornými texty, typickým nedostatkem jsou chybějící či poddimenzované odkazování na příslušné zdroje, nedostatečné metodologické reflexe a někdy nevyvážené interpretace. Texty jsou však zpracovány s vysokou odbornou erudicí, znalostí tématu, někdy s využitím zdrojů jiným způsobem nedostupných. Proto představují neocenitelnou součást znalostní báze této knihy, zvláště tam, kde prameny selhávají, případně zůstávají laickému pohledu hůře uchopitelné (typicky problematika leteckých nehod).

podmínky pro výkon povolání nebo třeba odměny či nejrůznější výhody, jež mohli zaměstnanci a zaměstnankyně v ČSA čerpat. Množství a pestrost těchto témat nastiňuje mimo jiné i závěr knihy, který se tak stává pomyslným začátkem nového vyprávění.

Knihy je členěna chronologicky, časové milníky oddělující jednotlivé kapitoly souvisejí s historií ČSA, ale odrážejí také důležité politické, mezinárodněpolitické, hospodářské či společenské události na domácí i zahraniční scéně. V rámci jednotlivých kapitol nejsou konkrétní historické momenty a souvislosti zachyceny vyčerpávajícím způsobem, což ani není cílem této práce, ale jsou nastíněny jako určité rámce, jež mají napomoci lepšímu porozumění některým událostem a změnám v podniku samotném. Jednou ze zajímavých linek celého příběhu je pak neustálé vyjednávání mezi fungováním aerolinií v centrálně řízené ekonomice a vlastním provozem ČSA v mezinárodním prostoru, včetně dravého tržního prostředí západních společností.

Úvod knihy zachycuje období od vzniku samostatného Československa do konce druhé světové války, jež bylo charakteristické prvními kroky nové republiky na mezinárodní scéně a zapojením se do mezinárodních struktur důležitých pro další rozvoj civilního letectví. Vedle toho se úvodní kapitola věnuje založení Československých aerolinií a jejich postupnému rozvoji; částečně je věnována také konkurenčnímu podniku, Československé letecké společnosti. Následuje kapitola pokrývající poměrně krátký úsek tří let, 1945–1948, kdy ČSA zaujaly výlučné postavení jediné čs. letecké společnosti v poválečném Československu a zároveň se vyrovnávaly s politicky motivovanými problémy, které nepříznivě dopadaly na provoz i bezpečnost letů. Období padesátých let je zpracováno v rámci dvou kapitol – oč méně aktivní byly aerolinie v letecké činnosti, zejména z důvodů vyostřené studené války v první polovině dekády, o to rozsáhlejší byly změny organizační a změny koncepce budoucího fungování podniku a jeho úkolů. Polovina padesátých let je v této souvislosti vnímána jako důležitý milník, jelikož v návaznosti na zmírnění studenoválečného napětí po ženevských jednáních představitelů světových mocností končí nejhorší období stagnace a omezování provozu aerolinií. Rozsáhlá kapitola pokrývá období šedesátých let, charakterizovaných snahou o změnu, experimentálním ověřováním ekonomické reformy a nakonec invazí vojsk Varšavské smlouvy do Československa, která přerušila jak reformní proces, tak slibně se rozvíjející obchodně-provozní činnost aerolinií.

Z čistě kvantitativního hlediska se rozsah následujících kapitol postupně zmenšuje, což není záměr ani důsledek opomenutí či nedostatečného zpracování tématu. Odráží se zde stav aerolinií v období tzv. normalizace, kdy vnější okolnosti, jednak změněná vnitropolitická situace omezující cestování, jednak ropné šoky a následně globální krize, vedly ke stagnaci čs. civilní letecké dopravy – omezovaly se některé spoje, opožďovala se modernizace letadlové-

ho parku, chyběly prostředky na rozvoj a zlepšování služeb. Do transformačního období tak Československé aerolinie vstupovaly jako podnik s dlouhou tradicí, disponující zkušenostmi i vyškoleným personálem, zejména pro zajišťování samotné letecké činnosti, ale také jako podnik oslabený návyky z dob centrálně řízené ekonomiky a leckdy nuceného sladování zájmů aerolinií s „vyššími“ zájmy „strany a vlády“. Vývoj podniku v tržní ekonomice je s ohledem na dostupné prameny v závěru knihy pouze načrtnut a zůstává výzvou pro další bádání.

Předkládaná práce je výsledkem dlouholetého rozsáhlého výzkumu, a ještě rozsáhlejší podpory, bez níž by kniha nemohla vzniknout. Chtěla bych proto poděkovat za podporu institucionální, a to nejen Ústavu pro soudobé dějiny Akademie věd ČR, v. v. i., a Grantové agentuře České republiky, ale také nakladatelství Karolinum a zejména Státnímu oblastnímu archivu v Praze, jehož pracovnice a pracovníci mi při studiu pramenů vycházeli vstříc. Neocenitelnou pomocí a podporou v průběhu několika let bádání a následně při zpracování publikace byly diskuse s nejbližšími spolupracovníky a spolupracovnicemi z Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i. Zvláštní poděkování patří Pavlu Mückemu za odborné komentáře a Davidu Weberovi za logistickou podporu. A rozhodně by kniha nevznikla bez podpory těch nejbližších, kterým patří obrovský dík.

„VZDUCH JE NAŠE MOŘE.“

OD POČÁTKŮ ČESKOSLOVENSKÉHO CIVILNÍHO LETECTVÍ K OBTÍŽNÝM ČASŮM DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY (1919–1944)

„My, v našem státě nemáme na vybranou. Poprvé v dějinách lidstva se nám dostává náhradou za moře příležitosti rozjeti se do oceánu, který je největší a nejširší a je přístupný z každého místa zemského. Je to vzduch.

Jan Antonín Baťa.“¹¹

Výrok „vzduch je naše moře“ dnes již neodmyslitelně patří k počátkům letecké dopravy v Československu. Poprvé jej měl pronést v roce 1929 Ing. Jan Bervida po svém nástupu do funkce šéfa odboru civilního letectví ministerstva veřejných prací, kam tato agenda spadala.¹² Často bývá citovaný výrok nesprávně přisuzován také Tomáši G. Masarykovi,¹³ pravděpodobně v souvislosti s jeho zájmem o rozvoj čs. letectví a s jeho osobní angažovaností v něm.¹⁴ Jak napovídá motto kapitoly, dalšími významnými propagátory letectví byli továrníci Jan Antonín Baťa i Tomáš Baťa, kterému se létání nakonec stalo osudným, když v roce 1932 při vážné letecké havárii zahynul.¹⁵ Již tento výčet osobností politického a podnikatelského života první republiky ukazuje, jak významné budování civilní letecké dopravy bylo pro nový stát, a to jak z hlediska hospodářského, tak z hlediska prestiže.

Byl vzduch „naše moře“? Podařilo se čs. letecké dopravě kompenzovat chybějící přímý přístup k mořskému pobřeží, tak důležitý pro exportně orientovanou čs. ekonomiku? A podařilo se vybudovat moderní letecký podnik, v mezinárodním měřítku konkurenceschopný? Zpočátku tomu tak jistě nebylo, obzvláště v letecké dopravě nákladní, jelikož letadla byla schop-

11 Jan Antonín Baťa: Potřebujeme silnou leteckou dopravu, *Letectví* 17, č. 7 (1937), s. 280.

12 Miroslav Jindra: Vzduch je naše moře: Jak vypadaly počátky létání v Československu?, *100+1 zahraniční zajímavost* (online), 6. 10. 2018.

13 Možná úplně první, kdo tuto metaforu použil, byl vojenský letec Ing. Vlastimil Fiala (1893–1947), plukovník generálního štábu, když v roce 1922 pro svou knihu „o významu vzduchoplavby pro republiku“ použil název *Náš vzduch – naše moře* (Praha, Svaz československého důstojnictva). Blíže k jeho osobě: Jiří Fidler – Václav Sluka: *Encyklopedie branné moci Republiky Československé 1920–1938*, Praha 2006, s. 214–215.

14 Masarykův letecký fond (1923–1926), následně Masarykova letecká liga (1926–1939); organizace zaměřené na propagaci letectví, výcvik v létání, včetně vydávání odborných publikací s tematikou letectví.

15 Například: Baťovské letectví, Informační centrum Baťa, *Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně* (online), <http://tomasbata.org>; Letecké oddělení, *Batastory.net* (online), <https://batastory.net>.

ná přepravovat jen omezený objem zásilek. O to důležitější byl symbolický význam letecké dopravy, což odrážela i skutečnost, že první československé aerolinie byly podnikem státním, s přímou kapitálovou účastí státu. V tom se nová republika vydala odlišnou cestou než jiné evropské země, kde v drtivé většině aerolinie vznikaly jako společnosti komerční.¹⁶ Výjimku tvořily vládou založené belgické aerolinie Sabena (1923) a polské LOT (1928).¹⁷

Československo své národní, státem vlastněné a provozované aerolinie – Československé státní aerolinie (ČSA) – založilo v roce 1923. Napojení podniku na stát znamenalo také nutnost realizovat obchodní politiku v souladu se státními zájmy, v období po první světové válce to znamenalo především orientaci na státy Malé dohody.¹⁸ Proto mimo jiné první letecké spoje z Prahy vedly jednak na východ republiky (Bratislava, poté Užhorod), jednak dále na Balkán. Ačkoliv z hlediska obchodního by bylo výnosnější rozvíjet leteckou síť směrem do západní Evropy. Zároveň se v ČSA prosazovaly vlivy jednotlivých zájmových skupin napojených na vládní kruhy, typicky při výběru letadlové techniky, což znamenalo především povinnou orientaci na domácí výrobce. V neposlední řadě se tento státní podnik vyznačoval poměrně složitou řídicí strukturou, která mnohdy komplikovala jeho efektivní řízení.

16 Nejstarší letecká společnost, holandská KLM, byla založena již v roce 1919 konsorciem osmi investorů; britské aerolinie byly vybudovány jako soukromé komerční aerolinie Imperial Airways v roce 1924; aerolinie Swissair vznikly spojením několika podniků, pod hlavičkou Swissair začaly fungovat v roce 1931. Air France byly vytvořeny jako spojení soukromé společnosti CIDNA s dalšími čtyřmi francouzskými leteckými podniky na začátku třicátých let, francouzsko-rumunská letecká společnost pro leteckou přepravu CNFR (1920), později CIDNA (1925), patří k nejstarším evropským aeroliniím, založena byla s využitím soukromého kapitálu; obdobně Finnair (dříve Aero Oy) byly vybudovány malým okruhem finančníků v roce 1923; Lufthansa, dříve Deutsche Lufthansa, začala svou činnost v roce 1926 jako Deutsche Luft Hansa po spojení dvou německých společností Deutscher Aero Lloyd a Junkers Luftverkehr s dalšími německými podniky; španělské aerolinie Iberia vznikly spojením čtyř soukromých společností; dánské národní aerolinie, operující od roku 1920, založil jako komerční společnost sochař Willie Wulf a poručík John Ekman (v roce 1946 byl dánský podnik jedním ze zakládajících členů SAS / Scandinavian Airlines System).

Zdroje informací: History of KLM, *KLM Royal Dutch Airlines* (online), <https://www.klm.us>; Benedikt Meyer: *The Rise and Fall of Swissair, 1931–2002*, *The Journal of Transport History* 38, č. 1 (2017), s. 88–105; *The History of Air France*, *Musée Air France* (online), <https://museeairfrance.org>; Imperial Airways, *Century of Flight* (online), <https://web.archive.org>; The History of Finnair, *Finnair* (online), <https://company.finnair.com>; Deutsche Lufthansa AG History, *Funding Universe* (online), <http://www.fundinguniverse.com>; Linnea Ahlgren: *Merged Under A Dictatorship: The History of Iberia*, *Simple Flying* (online), 28. 10. 2021, <https://simpleflying.com>.

17 Sabena vznikla v roce 1923 po převzetí předchozích belgických národních aerolinií Syndicat Aeriens pour l'Etude des Transports Aeriens. Polské aerolinie LOT (Linje Lotnicze LOT Sp. z o. o.) byly založeny v roce 1928 namísto dosavadních soukromých leteckých společností jako samosprávný státní podnik (Sabena World Airlines, *Sabena* /online/, <http://www.sabena.com>; LOT History, *Polish Airlines LOT* /online/, <https://corporate.lot.com>).

18 Blíže například: Zdeněk Sládek: *Malá dohoda 1919–1938: její hospodářské, politické a vojenské komponenty*, Praha 2000.

V období konjunktury druhé poloviny dvacátých let pak do odvětví letecké dopravy vstoupil i soukromý kapitál, a to v podobě Československé letecké společnosti, kapitálově propojené se Škodovými závody. Právě díky své majetkové podstatě i stykům koncernu s partnery ve vyspělé západní Evropě získala ČLS pevné místo mezi moderními leteckými společnostmi tehdejší doby. Osudy obou leteckých podniků od jejich založení do doby druhé světové války přibližuje následující kapitola, a to od okamžiku vyjednávání o důležitých mezinárodních smlouvách, které s rozvojem aerolinií úzce souvisejí.

MEZINÁRODNÍ DOHODY UMOŽŇUJÍCÍ ROZVOJ LETECKÉ DOPRAVY

Klíčovým dokumentem pro budování letecké dopravy po skončení první světové války byla Úmluva o úpravě mezinárodního letectví, podepsaná na pařížské mírové konferenci 13. října 1919,¹⁹ již ratifikovalo 33 států, mezi nimi také Československo. Výkonným orgánem úmluvy se stala mezinárodní letecká komise CINA (Commission internationale de navigation aérienne); v jednom z odborů komise v prvním funkčním období zasedli také tři letečtí odborníci nové republiky – Ing. František Stočes, pozdější ředitel Československých aerolinií, Ing. Zdenko Janák, vrchní rada ministerstva veřejných prací, člen správní komise ČSA, a Ing. Hugo Berounský, zástupce leteckého odboru ministerstva veřejných prací.²⁰ Na základě zmiňované úmluvy byly mimo jiné letadlům zemí jednotlivých signatářů přiděleny značky státní příslušnosti v letecké dopravě – Československo získalo jako národní kód písmeno L a jako další imatrikulační značku písmeno B. Ratifikační listiny byly složeny 23. listopadu 1923; podle čl. 43 pro Československou republiku nabyla úmluva mezinárodní působnosti 1. ledna 1924.²¹ Následně bylo nutné upravit dosavadní, nikterak propracované, vnitrostátní předpisy – k tomu došlo přijetím zákona o letectví v červenci 1925.²²

Velmi záhy se začali spojovat i letečtí dopravci. Již v srpnu 1919 se v Haagu sešlo dvanáct mužů, reprezentantů šesti leteckých společností (z Velké Británie, Dánska, Německa, Nizozemí, Norska a Švédska), kteří zde podepsa-

19 The 1919 Paris Convention, *The Postal History of ICAO* (online), <https://applications.icao.int>.

20 Státní oblastní archiv v Praze, fond Československé aerolinie (dále SOA Praha, f. ČSA), karton 26, Masopustovy letecké letopisy, s. 2; Jiří Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, Praha 2019, s. 21. Ve čtyřicátých letech navázala na činnost CINA International Civil Aviation Organization (ICAO), která řeší otázky letecké dopravy dodnes.

21 35/1924 Sb., Úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 (online), <https://www.noveaspi.cz>.

22 172/1925 Sb., zákon ze dne 8. července 1925 o letectví. Drobné úpravy tohoto předpisu přinesl zákon č. 48/1930 Sb., zákon ze dne 2. dubna 1930, jímž se mění některá ustanovení zákona ze dne 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n., o letectví.

li krátký dokument ustanovující Mezinárodní asociaci leteckých dopravců (IATA / International Air Traffic Association). Hlavním cílem této organizace byla vzájemně prospěšná spolupráce při přípravě a organizaci mezinárodní letecké dopravy.²³ K asociaci posléze přistoupily Československé státní aerolinie (1929²⁴) i Československá letecká společnost (1927²⁵).

Jak se mezinárodní letecká doprava dále rozvíjela, otevíraly se nové otázky a problémy, které bylo nutné řešit vzájemnou domluvou jednotlivých společností. V říjnu 1929 se proto uskutečnilo ve Varšavě setkání zástupců všech členských leteckých podniků IATA. Výsledkem jejich jednání bylo přijetí Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, kterou 12. října 1929 podepsali zástupci třinácti států.²⁶ Tato úmluva zaváděla jednotné podmínky pro dopravu osob i zboží, jednotné mezinárodně platné doklady (letenky, nákladní listy) a nově také povinné pojištění cestujících, zavazadel a nákladu.²⁷ Právě sjednocení podmínek na straně jedné a úprava komerční stránky letecké dopravy na straně druhé jsou těmi důvody, proč lze konferenci ve Varšavě vnímat jako jeden z dílčích milníků rozvoje civilního letectví.²⁸

S varšavskou konferencí souvisí mimo jiné přijetí novelizace mezinárodních leteckých předpisů pro rádiový provoz (od roku 1930) a v návaznosti na tuto novelizaci přidělení nové mezinárodní poznávací značky OK pro československá civilní letadla (namísto dosavadního značení L-B). Dnes celosvětově užívaný termín o. k. (oukej) jako zkratka pro cokoli, co „dobře dopadne“, „je v pořádku“, má samozřejmě velkou symbolickou hodnotu (neoficiální prameny někdy dokonce zmiňují, že je dnes tím nejcennějším, co ČSA vlastní). Přidělení značky OK doprovází „legenda“, že československá delegace dorazila na jednání pozdě a písmena CS, o něž se chtěla ucházet, již získali Portugalci, kteří o ně usilovali údajně na počest krále Carlose – Karla I. Portugalského, 1889–1908.²⁹ Reprezentanti čs. zájmů tak měli narychlo požádat o značku podle iniciál jména jednoho z delegátů, Otakara Koudelky.³⁰

23 Camille Allaz: *The History of Air Cargo and Airmail*, London 2004, s. 53. Skutečnost, že se jednání účastnily nejen čtyři neutrální státy, ale také Velká Británie a Německo ještě před podpisem Versailleské mírové smlouvy, je vnímána jako příklad velkého vizionářství zakladatele a hlavního propagátora této iniciativy Sira Seftona Branckera. Činnost organizace byla ukončena v roce 1939.

24 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií za rok 1933, s. 16.

25 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, V. Šoch: *Československé aerolinie v letech 1923–1951 (přehledový materiál zpracovaný v 50. letech)*, s. 2.

26 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, *Komerční manuál ČSA – Varšavská úmluva*, 11. 12. 1948.

27 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, IATA (online), <https://www.iata.org>.

28 Československo úmluvu ratifikovalo 17. listopadu 1934 a vyhlásilo ve Sbírce zákonů 9. února 1935 (15/1935 Sb., Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě).

29 Kvůli jménu Carlos někdy bývá chybně uváděno, že se jednalo o delegaci španělskou (španělská civilní letadla však nesou značku EC).

30 Jiná legenda dokonce říká, že Otakar Koudelka ve chvíli, kdy byl dotázán, jakou imatrikulaci

Důvod přidělení písmen OK pro československá letadla je však mnohem prozaičtější – vycházelo se ze značek radiotelegrafních, ze skupiny písmen OGA–OMZ, která „spolu se skupinami HAA–HFZ a UOA–UZZ patřila Rakousku-Uhersku“. V roce 1920 pak musel dr. Otto Kučera, ministerský rada, který se v odborných kruzích těšil velké vážnosti, zajistit volací značku pro radiostanici námořní lodi Legie;³¹ požádal proto o její přidělení Mezinárodní telegrafní unii ve Švýcarsku. Následně obdržel odpověď: „Réservons à Tchécoslovaquie indicatifs OKA jusqu'à OKZ.“³² Tedy že Československu byly vyhrazeny skupiny písmen OKA–OKZ. O devět let později při jednáních ve Varšavě byla využita první dvě písmena z této skupiny pro československá civilní letadla. Je dílem náhody, že značka odpovídá iniciálám jména dr. Otto Kučery. Na pozadí všech těchto událostí se odehrávalo pomyslné první dějství rozvoje civilního letectví v Československu.

CIVILNÍ LETECTVÍ PŘED ZALOŽENÍM ČESKOSLOVENSKÝCH STÁTNÍCH AEROLINIÍ

Bezprostředně po vzniku republiky zajišťoval leteckou přepravu Vojenský dopravní oddíl v gesci ministerstva obrany, v té době organizovaný kapitánem Holekou.³³ V září 1919 pak Rudolf Holeka získal koncesi na provozování pravidelné letecké přepravy v tuzemsku, koncese na lety za hranice mu poskytnuta nebyla. Kvůli byrokratickým a finančním podmínkám ministerstva pošt a telegrafů se mu navíc nepodařilo zavést službu letecké pošty. Koncese nakonec propadla a 11. dubna 1920 byla ministerstvem obchodu kapitánu Holekovi odňata.³⁴ Rudolf Holeka se poté vrátil k vojenskému letectvu, v roce 1935 obdržel hodnost generála.³⁵

K dalším provozovatelům civilní letecké dopravy v prvorepublikovém Československu patřil Josef Gürtl z Liberce, o jehož aktivitách nejsou k dispozici bližší informace, a také vojenský pilot Julius Arigi (jím založená společnost, později vedena jako První český letecký podnik Icarus, v letech

by si Československo přálo, byl zabrán do studia podkladů, dobře nerozuměl otázce a odpověděl jen „ou keř“, což bylo zapsáno jako OK (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 57).

31 Jedná se o první československou námořní loď, kterou zakoupila Legiobanka v roce 1920 pro jednorázovou přepravu 16 700 tun zboží z Vladivostoku do Evropy a se záměrem jejího dalšího využití. Po počátečních letech provozu bylo využívání lodi čím dál tím ztrátovější; banka Legii prodala v roce 1933 (L. Krátká: *Domovský přístav Praha*, s. 30–33).

32 Josef Daneš: *Za tajemstvím éteru*, Praha 1985, s. 32–33.

33 Rudolf Holeka (1883–1946), brigádní generál letectva, „v říjnu 1911 se stal prvním vojenským pilotem české národnosti“. V listopadu 1918 přešel do československé armády, od března 1919 působil jako zástupce velitele Leteckého sboru (J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 252).

34 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 13–14.

35 J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 252.



Obrázek 1: Generál letectva
Rudolf Holeka, 6. 3. 1939

1919–1925 bez nehody přepravila více než pět tisíc pasažérů). V Praze dále vznikl První pražský letecký podnik Falco, v čele s ředitelem, dříve amatérským pilotem dr. Zdeňkem Lhotou; Falco podobně jako Icarus prováděl především lety pro obecnost či shazování reklamních letáků, měl však v nabídce i výcvik zájemců v létání.³⁶ Ke dni 2. května 1922 se spojením podniků Falco a Icarus ustavila Československá Letecká Akciová Společnost, která měla zájem o zřízení letecké linky mezi Prahou a Vídní a také o povolení dovozu vhodných dopravních letadel. Ministerstvo národní obrany se však postavilo proti jmenování některých navrhovaných vedoucích představitelů zakládané firmy, tudíž společnost založena nebyla.³⁷ Letecké spojení v této době zajišťovaly i továrny zabývající se stavbou letadel: firma Aero na trati Praha – Mariánské Lázně (do doby, než linku začaly obsluhovat ČSA), a stroje továrny Avia letecky spojovaly Prahu a Liberec.³⁸

36 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 11–12.

37 Jiří Šoffer spojuje snahy o založení této společnosti s aktivitami kapitána Holeyky, bohužel bez dalších podrobností a uvedení zdroje, tudíž takové propojení nelze spolehlivě potvrdit (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 14).

38 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 15.

Pravidelnou leteckou dopravu nad územím Československa nakonec zahájili Francouzi; i z toho důvodu, že zodpovědní čs. činitelé usilovali o navázání tohoto leteckého spojení, jelikož Francii v nově budované Evropě vnímali jako strategického partnera (Francouzi se mimo jiné podíleli na budování československého vojenského letectva a školení československých vojenských letců).³⁹ Československý stát proto zakoupil jednu pětinu akcií francouzsko-rumunské společnosti CIDNA (v roce 1933 sloučena s jinými společnostmi do Air France⁴⁰)⁴¹ a finančně subvencoval letecký provoz mezi Prahou a Paříží. Na základě smlouvy uzavírané vždy na období jednoho roku činila subvence čs. státu 2000 franků za každý let Paříž–Praha a zpět, pokud byli v letadle cestující nebo pošta.⁴² Letecká doprava byla zahájena 14. září 1920 pokusnými a technickými lety na trati Paříž–Štrasburk–Praha. Od 15. února 1921 již byly provozovány lety pravidelné; tehdy trvaly sedm až dvanáct hodin, především v závislosti na počasí.⁴³ Zároveň tato francouzská společnost s podílem čs. kapitálu zahájila provoz na trati Praha–Varšava. O tři měsíce později (v květnu 1922) byla linka Paříž–Praha prodloužena do Vídně, dále do Budapešti a Bělehradu a v říjnu přes Bukurešť do Cařihradu.⁴⁴ Zcela nová éra historie československého civilního letectví pak začala o rok později založením národních aerolinií.

ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNÍ AEROLINIE V MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ (1923–1938)

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Ministerská rada dne 19. července 1923 (intim. č. j. 1790/23 ze dne 21. července 1923) svým usnesením schválila návrh ministerstva veřejných prací na zřízení státního podniku s názvem Československé státní aerolinie „pro provoz pravidelné a periodické vzdušné dopravy pošty, balíků, novin a osob na trati Praha–Bratislava–Košice–Užhorod“. Podle tohoto usnesení byl výnosem

39 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 6.

40 Původně založena v roce 1920 jako Compagnie de Navigation Franco-Roumaine. The History of Air France, *Musée Air France* (online), 21. 7. 2022, <https://museeairfrance.org>.

41 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, s. 3.

42 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 12; J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 13.

43 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část Praha–Paříž, s. 2.

44 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 12–13.

ministerstva veřejných prací dne 6. října 1923 zřízen státní podnik Československé státní aerolinie.⁴⁵

Správu podniku vykonávalo ministerstvo veřejných prací prostřednictvím ředitelství a správní komise. Komisi tvořil předseda – ministr veřejných prací, a třináct členů, jednak zástupců ministerstva veřejných prací, jednak dalších ministerstev: národní obrany, pošt a telegrafů, financí, obchodu, železnic. Ze svého středu pak členové správní komise volili šestičlenné ředitelství, takže i samotné řízení podniku bylo svěřeno zástupcům jednotlivých ministerstev, nikoliv pouze leteckým odborníkům, případně profesně zdatným manažerům. Po založení ČSA tvořili ředitelství ministr veřejných prací a další vysoký úředník téhož ministerstva (s ohledem na resortní příslušnost aerolinií), dále dva zástupci ministerstva národní obrany, ministerský rada z ministerstva financí a ministerský tajemník z ministerstva pošt a telegrafů.⁴⁶ Prvním předsedou ředitelství ČSA byl zvolen generál Ing. František Kolařík,⁴⁷ kterého záhy vystřídal generál Stanislav Čeček.⁴⁸

Celkově tedy bylo na řízení tohoto státního podniku zainteresováno šest různých ministerstev, což znamenalo vysokou byrokratickou zátěž, nepružnost řízení, v konečném důsledku komplikace při samotném provozu aerolinií. Dopravní personál, včetně mechaniků a pomocných sil, zpočátku pro ČSA zajišťovalo ministerstvo národní obrany (které například dodávalo také pohonné hmoty); ostatní zaměstnanci, zejména pro „komerční službu“, mohl doplňovat podnik sám.⁴⁹ Výkonnými vedoucími úředníky aerolinií byli od roku 1923 komerční ředitel Josef Žilka a technický ředitel,⁵⁰ polní pilot major Karel Hupner.⁵¹ Po odchodu Karla Hupnera do vedení Československé letecké

45 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. října 1923 do 31. prosince 1924, s. 1-2.

46 Ibid.

47 MontDr. Ing. František Kolařík (1881-1950), divizní generál. Do vedení ČSA byl jmenován z funkce přednosty Leteckého odboru ministerstva národní obrany. „V létě 1924 na něj padlo podezření z korupce v rámci tzv. benzinové aféry a byl skandalizován částí levicového tisku.“ Proto se vzdal funkce a byl vyslán na studijní pobyt do Francie a Itálie. Po návratu byl plně očištěn, v říjnu 1925 „se stal velitelem nově vytvořeného Vojenského technického ústavu a v prosinci 1932 velitelem Vojenského technického a leteckého ústavu“ (J. Fidler - V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 337-338).

48 Stanislav Čeček (1886-1930), divizní generál, působil v ruských legiích, do vlasti „se vrátil v generálské hodnosti jako poslední vyšší legionářský velitel“. Po absolvování École Supérieure de guerre „byl v říjnu 1923 jmenován přednostou Vojenské kanceláře presidenta republiky“. Od listopadu 1924 do února 1927 navíc zastával funkci přednosty Leteckého odboru ministerstva národní obrany (J. Fidler - V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 82).

49 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. října 1923 do 31. prosince 1924, s. 2-3.

50 Ibid.

51 Karel Hupner, v některých pramenech se uvádí Huppner (1884-1956), major vzduchoplavectva. V průběhu první světové války působil nejdříve na ruské, poté na italské frontě, dosáhl hodnosti setníka vzduchoplavectva. V listopadu 1918 vstoupil do čs. armády a „byl jmenován leteckým referentem Vrchního velitelství branné moci v Praze“; v březnu 1923 se stal velitelem Vojenské-



Obrázek 2: Josef Žilka, první komerční ředitel Československých aerolinií, 20. 1. 1937



Obrázek 3: Ing. František Stočes (1895–1942), odborník v oblasti dopravního letectví. Od třicátých let působil nejdříve na postu technického ředitele, poté vrchního ředitele Československých státních aerolinií. V roce 1942 byl popraven pro schvalování atentátu na říšského protektora Reinharda Heydricha.⁵³

společnosti v roce 1927 zastával post technického ředitele a od roku 1939 také vrchního ředitele ČSA Ing. František Stočes.⁵²

Změna na pozici ředitele souvisela s širší organizační úpravou, k níž došlo na základě výnosu ministerstva veřejných prací z 8. února 1933. Zahrnovala přeměnu správní komise jako nejvyššího rozhodujícího orgánu ČSA na správní sbor. Nicméně personální obsazení sboru bylo obdobné jako v případě správní komise – zástupci ministerstev veřejných prací, národní obrany, pošt a telegrafů, financí; nově s poradním hlasem ministerský rada

ho dopravního oddílu. V souvislosti s nástupem do ČSA byl v roce 1923 penzionován. V březnu 1927 přijal funkci ředitele nově založené Československé letecké společnosti (J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 287).

52 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1933, s. 2–3.

53 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 67; Jaroslav Mesiereur: *Třicet pět dnů popravy na Kobylišké střelnici v Praze VIII, Občanský spolek Lidice* (online), <http://www.lidice.cz>.

za Nejvyšší účetní kontrolní úřad. Do chodu podniku již nezasahovala (přímo, prostřednictvím jeho řídicích struktur) ministerstva obchodu a železnic. Struktura tedy zůstávala velmi nepružná. Každé ze zúčastněných ministerstev nominovalo do správního sboru jednoho zástupce, ministerstvo veřejných prací zástupce dva a také předsedu sboru, kterým byl ministr; ten vykonával vrchní vedení ČSA za účasti správního sboru. Vedle toho byl do správního sboru aerolinií přizván odborný poradce z ministerstva veřejných prací Ing. Hugo Berounský, posléze ze stejného ministerstva také Ing. Jaromír Najbrt. Výkonnou složkou podniku bylo ředitelství – vrchní ředitel (Ing. František Stočes) a jemu podřízený technický ředitel, obchodní ředitel, ředitel účtárny a správce provozu.⁵⁴

ROZVOJ LETECKÉ SÍTĚ ČSA

Na jaře 1923 se uskutečnily první zkušební lety na trase Praha–Bratislava, prováděli je letci vojenského letectva. Na úplně první zkušební let do Bratislavy se 1. března 1923 vydal z letiště ve Kbelích na otevřeném dvojmístném letadle Aero A-14 major Jaroslav Skála⁵⁵ se svou manželkou.⁵⁶ Od podzimu již letecké spojení provozovala nově založená společnost Československé státní aerolinie, která provoz slavnostně zahájila v den pátého výročí založení republiky, 28. října 1923. Nejprve zazněl proslov ministra veřejných prací, poslance Antonína Srby, poté letadlo odstartovalo z letiště Praha-Kbely a zamířilo do Bratislavy. V polovině cesty však pilot musel kvůli poruše motoru nouzově přistát. Skutečný zahajovací let tak proběhl až následující den, 29. října 1923, pilotem byl Karel Brabenec.⁵⁷ Lety pak probíhaly celý listopad, každý den

54 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1937, s. 4.

55 Jaroslav Skála (1894–1971), plukovník letectva. Jako velitel vedl rotu 1. střeleckého pluku ruských legií do bitvy u Zborova. „V únoru 1918 se vrátil k Československému armádnímu sboru a podílel se na organizaci leteckého oddílu“, od března 1919 byl jeho velitelem. Po návratu do vlasti v hodnosti kapitána působil v čs. vojenském letectvu. Kromě toho byl úspěšným leteckým závodníkem. Po okupaci se zapojil do odbojové činnosti, od roku 1943 byl vězněn; po osvobození se stal velitelem letectva, později leteckých základů Vojenské oblasti 2. V květnu 1947 byl penzionován, po únoru 1948 opustil Československo a žil v exilu ve Spojených státech amerických (J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 580).

56 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 13–14.

57 Karel Brabenec v roce 1937 jako první z čs. civilních dopravních letců přesáhl hranici jednoho milionu nalátených kilometrů (SOA Praha, f. ČSA, karton 8, V. Šoch: Československé aerolinie v letech 1923–1951 /přehledový materiál zpracovaný v 50. letech/, s. 5). O rok později, 13. srpna 1938, zahynul při letecké havárii, k níž došlo v důsledku nepříznivého počasí v německém pohorí Schwarzwald při pravidelném letu mezi Prahou a Štrasburkem. Zemřeli všichni čtyři členové posádky (šéfpilot Karel Brabenec, druhý pilot – telegrafista a navigátor Bedřich Soukup, palubní mechanik Alois Krahulec a stevardka Marie Krenterová) i třináct cestujících (SOA Praha, f. ČSA, karton 8, ČSA v letech 1923–1938 – Grafická příloha k výroční zprávě za rok 1938).



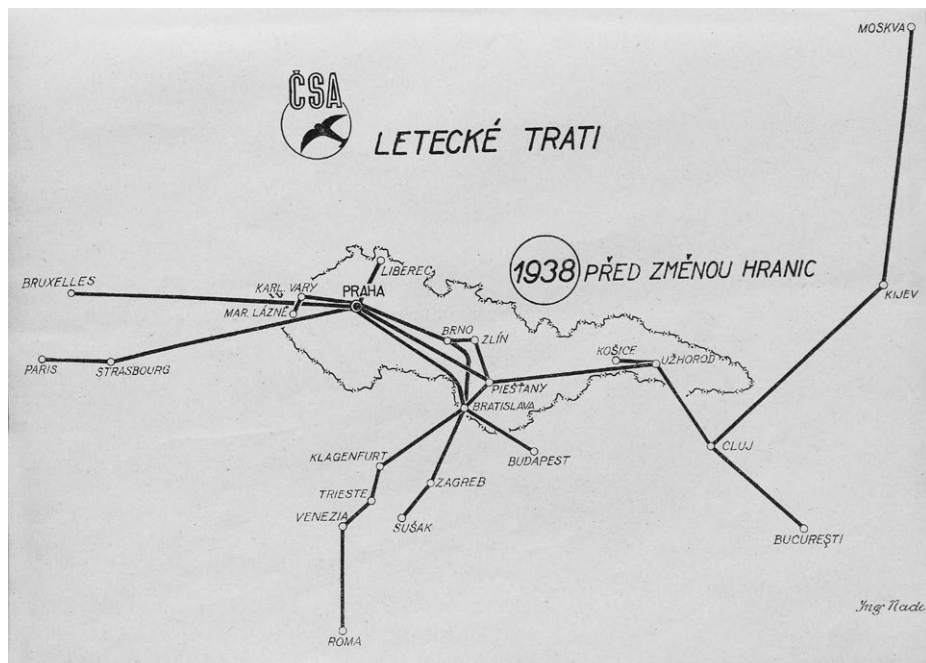
Obrázek 4: Pilot Karel Brabenec, který provedl zahajovací let Československých státních aerolinií z Prahy do Bratislavy dne 29. října 1923.

kromě neděle; během tohoto jednoměsíčního provozu bylo přepraveno celkem dvacet devět cestujících.⁵⁸

Kvůli nezpůsobilosti letiště k provozu v zimním období⁵⁹ začala letadla létat opět až v březnu. Se zahájením provozu v dalším roce bylo 1. března 1924 spojení do Bratislavy prodlouženo až do Košic. O dva roky později (1926) došlo ke zřízení mezistanice Brno a k prodloužení trati opačným směrem, z Prahy do Mariánských Lázní (provozované sezonně, od května do srpna/září) a v roce 1931 do Karlových Varů. Když bylo dobudováno letiště v Užhorodu, linie z Košic mohla být vedena dále na východ, takže od května 1929 fungovala celá transversála spojující západ republiky (Mariánské Lázně) s východem (Užhorod). S ohledem na povětrnostní podmínky i nebezpečný povrch letišť, na nichž v zimních měsících nebylo možné přistávat, byly lety provozovány zpočátku od května, později od března do října. S dobudováním

58 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část O budování leteckého spojení Českých zemí se Slovenskem, s. 1–3.

59 Letiště Kbely v té době disponovalo poměrně nedokonalým technickým vybavením; nicméně mělo již stálou povětrnostní službu pro letce, kterou zavedl Státní ústav meteorologický, a světelný maják. Kvůli nebezpečnému povrchu se však za deště a v zimním období letiště rozbahnilo, tudíž v těchto měsících bylo v podstatě nepoužitelné (SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část Československo a Švýcarsko, s. 1–3).



Obrázek 5: Letecká síť ČSA v roce 1938, před odstoupením pohraničních území Německu

celé linie spojující nejzápadnější a nejvýchodnější části státu se v roce 1929 začaly zvyšovat výkony aerolinií a ČSA se zaměřily na rozvoj svých aktivit také směrem za hranice.

První mezinárodní spojení bylo zahájeno na trase Bratislava–Záhřeb pro sezónu 1930 (provozováno v měsících červenci a srpnu, posléze také v září), od roku 1931 s případným prodloužením do Sušaku.⁶⁰ Následovalo prodloužení trasy z Uzhorodu do rumunské Bukurešti (1933) a připojení Vídně do sítě ČSA v roce 1936. V následujícím roce se prodloužila linie ze Záhřebu/Sušaku do Splitu a Dubrovníku a otevřelo se spojení přes Kyjev až do Moskvy. V roce 1937 se letecká síť ČSA začala rozšiřovat také směrem na západ, a to jednak do Bruselu, jednak přes Klagenfurt a Terst do Benátek. O rok později následovala ještě linie Praha–Štrasburk–Paříž a „benátská trasa“ byla prodloužena do Říma.

Na začátku třicátých let se rozšířila i vnitrostátní síť ČSA, do níž byly v roce 1933 zapojeny slovenské lázně Piešťany a také Hradec Králové a Moravská Ostrava (obě města kvůli uzavření letiště v Dolním Benešově, kde linka končila, přišla o letecké spojení v roce 1935). Celou síť leteckých spojů ČSA před odstoupením čs. pohraničí Německu v roce 1938 znázorňuje obrázek č. 5.

60 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, ČSA v letech 1923–1938 – Grafická příloha k výroční zprávě za rok 1938.

LETADLOVÝ PARK ČSA

Nově založenému státnímu podniku přidělilo ministerstvo veřejných prací pět letadel typu Aero A-10 pro čtyři cestující a ministerstvo národní obrany sedmáct letadel typu Aero A-14 pro jednoho cestujícího. Na základě zkušeností s jejich využíváním byl provoz čtyřmístných letadel po necelém roce zastaven a jednomístná byla adaptována na dvoumístná (A-14), kterých měly ČSA ke konci roku 1924 celkem šest (a dalších šest jednomístných jako rezervu).⁶¹ Byly to otevřené letouny, proto se v chladnějším počasí cestující oblékali do letecké kombinézy a teplých leteckých bot, na hlavě museli mít leteckou kuklu a připevněny letecké brýle. Kožešinový límec kombinézy byl zvednut, ovázan vlněnou šálou, na ruku měl pasažér teplé rukavice. Následné zapalování motoru mohlo trvat i „delší dobu a cestující byl svědkem čištění zapalovací svíček, nastřikovávání benzínu do válců, protáčení motoru za účelem nasání směsi do válců“, doprovázených mnoha radami od okolostojících diváků.⁶²

V roce 1924 ministerstvo veřejných prací zakoupilo na III. mezinárodní letecké výstavě v Praze jeden letoun francouzské výroby Farman Goliath F-60 – ve své době velkokapacitní letadlo pro dvanáct osob, familiárně přezdívané „Goliáš“. Tento letoun si však nezískal příliš obliby u cestujících, jak si například stěžoval bratislavský obchodník Gustav Stollwerck ministru veřejných prací.

Jak je Vám známo, sedí toto letadlo za letu klidně, jen když je plně obsazeno, ale když poletím s mojí paní sám, sedí toto letadlo tak neklidně, že je nám zle od žaludku. [...] Nejenže ve vzduchu neklidně sedí, židle jsou velmi nepohodlné, upevňovací řemeny visí volně k zemi a posouvají se až ke kolenům! Cestička mezi židlemi je tak úzká, že se dá stěží projít bokem.⁶³

Nezřídka se také stávalo, že letadlo vzlétlo a po dvou či třech hodinách se kvůli bouři, hustému dešti nebo mlze muselo vrátit na výchozí letiště. Startovalo se podle aktuálního počasí a bez dorozumívacích prostředků s výchozím/cílovým letištěm bylo možné se spoléhat pouze na „štěstí“ (radiozabezpečovací služba zahájila svoji činnost teprve po roce 1930). Pionýrské časy letecké dopravy doprovázelo také množství nejrůznějších poruch a kolizí. V případě nehody, kdy pilot ani cestující nebyli zraněni, odevzdal pilot „poštovní zásilku na nejbližším poštovním úřadě, postaral se o hlídání letadla a čekal

61 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. října 1923 do 31. prosince 1924, s. 4.

62 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 20–21.

63 Miroslav Jindra: Ve dveřích stihl dát synovi hodinky, pak ředitele ČSA popravili, *iDnes.cz* (online), 5. 11. 2018.



Obrázek 6: Hydroplán ČSA na hladině moře u ostrova Susak v roce 1935. S pomocí tohoto „obojživelného letadla“ ČSA pro letní sezónu 1936 otevřely první československou námořní leteckou linii mezi přístavy Sušak a Split, která byla později na čas prodloužena do Dubrovníku.⁶⁵

na dispošice. V té době se spřátelil s cestujícími a šťastné nouzové přistání [...] bylo v družné zábavě oslaveno.“⁶⁴ Příčinou havárie však mohly být i jiné, velmi špatně předvídatelné okolnosti než jen počasí nebo technická závada.

Při letu z Košic do Bratislavy pilot B. Hrazdil na letadle A-14 prodělal na výšce asi 1500 m zuřivý zápas s katolickým knězem, který za letu dostal záchvat šílenství. Pilot jednou rukou řídil letadlo a druhou odrážel útoky a bránil se škrčení. Během zápasu vyhlédl si místo na poli, kde s velkou námahou dobře nouzově přistál. Zuřivce s pomocí venkovánů zneškodnil a předal četnické hlídce k dopravě do ústavu.⁶⁶

Letadlový park se postupně rozvíjel, až se počet strojů flotily ČSA pohyboval zhruba mezi patnácti až dvaceti,⁶⁷ mezi nimiž ve třicátých letech převažovaly

⁶⁴ Ibid., s. 21–22.

⁶⁵ SOA Praha, f. ČSA, karton 8, ČSA v letech 1923–1938 – Grafická příloha k výroční zprávě za rok 1938.

⁶⁶ Ibid., s. 29.

⁶⁷ SOA Praha, f. ČSA, karton 8, V. Šoch: Československé aerolinie v letech 1923–1951 (přehledový materiál zpracovaný v 50. letech), Příloha – Stavby letadel.

typy Aero A-35, Aero A-38 (pro pět, respektive osm cestujících) a Letov Š-32⁶⁸ pro čtyři až šest cestujících.⁶⁹ Ve druhé polovině třicátých let byly součástí letadlového parku také stroje Fokker F-VII, Fokker F-IX (nizozemské letouny vyráběné v licenci Avia), jeden hydroplán britské výroby pro osm cestujících Saro-Cloud, britské Airspeed Envoy AS-6 a pět italských letounů Savoia Marchetti SM-73.⁷⁰

PROVOZ A HOSPODAŘENÍ ČSA

Malá kapacita letadel na straně jedné a vysoké náklady na straně druhé byly hlavním důvodem nezájmu domácích průmyslových kruhů o podnikání v letecké dopravě. Svou roli hrály také překážky mezinárodněpolitického rázu, jež komplikovaly zejména uzavírání dohod o přeletu území cizích států. Dohoda s Německem, důležitá jak pro samotnou leteckou přepravu, tak pro postavení Prahy jako významného dopravního leteckého uzlu, byla například podepsána až na konci dvacátých let.⁷¹ Rozvoj civilní letecké dopravy, respektive aerolinií proto závisel na státních subvencích, obecně na politice státu v otázce civilního letectví. Podle některých názorů však čs. stát této oblasti nevěnoval dostatečnou pozornost, nevyužil domácí potenciál ani výhodnou polohu Československa v rámci Evropy pro rozvoj moderního dopravního odvětví. Zde je ovšem potřeba brát v úvahu i vlivy, jež budování nového dopravního oboru komplikovaly. Předně skutečnost, že dosažení dohody s jednotlivými státy o přeletu jejich území bylo často podmíněno dlouhým vyjednáváním a ústupky v jiných oblastech vzájemných vztahů. Překážkou byla také nedostatečná kvalita a počet letištních ploch v Československu, nerozvinutý meteorologický průzkum a nezřídka také „nasazení nevhodných, zastaralých a nerentabilních typů letadel“ (situace v letadlovém parku se v průběhu let poměrně rychle zlepšovala).⁷²

Zajištění potřebných podmínek pro rozvoj civilního letectví a překonání všech výše jmenovaných překážek (včetně možného prosazování partikulárních zájmů jednotlivých podnikatelských kruhů, případně zainteresovaných ministerstev) vyžadovalo značné úsilí a investice ze strany státu. Bylo také

68 Po havárii letadla Letov Š-32 v červnu 1934 v Karlových Varech, při níž zahynuly všechny tři osoby na palubě, byl tento typ používán jen výjimečně, převážně pro nákladní dopravu (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 72).

69 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií za rok 1935, s. 14.

70 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Aerolinií za rok 1939 – Výkon jednotlivých typů letadel; Československé arolinie, *Aviation Fan Club* (online), <https://www.aviation-fan-club.com>.

71 85/1929 Sb., Dohoda o letectví mezi Československou republikou a Německou říší.

72 Ivan Jakubec: *Doprava a komunikace*, in: E. Kubů – J. Pátek: *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*, Praha 2000, s. 149.



Obrázek 7: Nástup cestujících do letadla ČSA na Letišti Praha-Kbely v roce 1937 (před otevřením nového letiště v Praze-Ruzyni)

zřejmé, že v danou chvíli se bez státních subvencí neobejde žádný letecký podnik.

Nelze rovněž pomlčet fakt, že finanční výdaje vzniklé tímto provozem nejsou nikterak větší, než kdyby podnik byl býval veden civilním podnikatelem a státem subvencován.⁷³

Hledisko národních zájmů, symbolická hodnota spojení moderního dopravního odvětví s moderním státem i podpora domácích podnikatelských kruhů, zejména leteckých výrobců, představovaly klíčové důvody, proč byly ČSA vybudovány jako podnik státní.

Pokud jde o finanční stránku provozu aerolinií, v prvním roce činily příjmy jen něco málo přes sto tisíc korun (108 367,70), ale před koncem dvacátých let již dosahovaly milionové výše (1 050 807,83).⁷⁴ Nicméně náklady převyšovaly dosažené příjmy někdy až desetinásobně. Vzestupnou úroveň vykazova-

⁷³ SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. října 1923 do 31. prosince 1924, s. 9.

⁷⁴ SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií za rok 1931, Statistika – příloha k výroční zprávě za rok 1931.

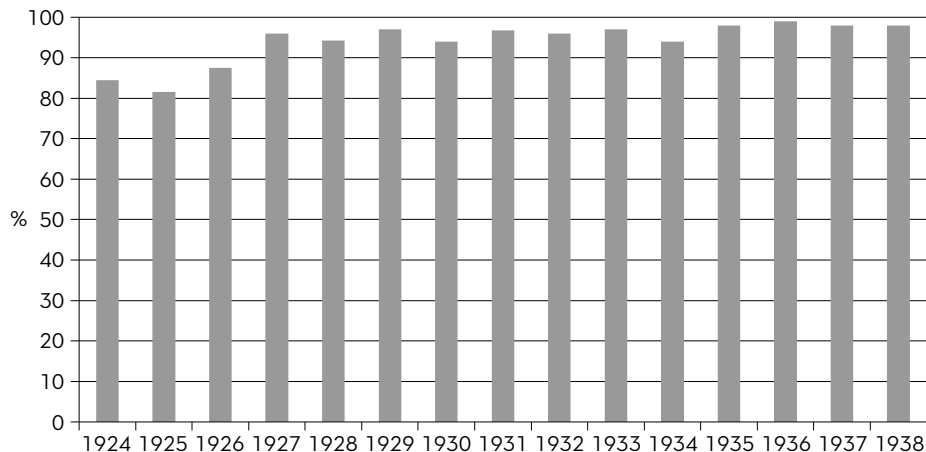
Obrázek 8:

Přehled druhů zboží
přepraveného letadly
ČSA v roce 1930

Zásilky podle druhu zboží :		Kg :
Ceniny	137	
drahokamy	14	
časopisy	9.983	
požívatiny - potraviny :		
káva	12.936	
uzeniny	2.052	
kaviár	3	
raci, humři	376	
ovoce	219	
různé	514	18.099
konfekce :		
látky	3.070	
prádlo	2.023	
modní zboží	413	
hedvábí	379	
stuhy	160	
klobouky a šepice	600	
různé	443	7.088
strojové součásti a přístroje :		
autosoučásti	3.283	
stroje	950	
přístroje	393	
fotopotřeby	58	
radiosoučásti	105	
železné zboží	33	
elektrotechnika	148	
stroj.součásti	892	4.562
kožené zboží :		
kožešiny	840	
obuv	23	
různé	687	1.550
gumové zboží	161	
parfumerie	3	
filmy	849	
tiskopisy	355	
živá zvířata	46	
květiny	62	
olej minerální a olivový	153	
zrcadla a porcelán	39	
léky	739	
barvy	91	
různé a cestovní potřeby	13	
celkem		41.944.

ly také celkové letecké výkony: zatímco v roce 1924 uskutečnily ČSA 649 letů, v roce 1938 to bylo desetkrát více (6443 letů). V prvním roce provozu podnik dopravil 426 cestujících, v roce 1938 opět několikanásobně více, 33 005 cestujících. Obdobně se zvýšil objem přepravených nákladů z 2148 kilogramů v počátcích podnikání na 643 085 kg o čtrnáct let později. Magické hranice milionu nalétaných kilometrů za rok bylo dosaženo v roce 1938 s celkovým výsledkem 1 009 976 km.⁷⁵

75 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Aerolinií za rok 1939, Příloha - celkové výsledky provozu 1924-1939.



Graf 1: Pravidelnost letecké přepravy ČSA v letech 1924–1938⁷⁶

Až do konce třicátých let 20. století provozovaly ČSA pouze vnitrozemské spojení mezi západem a východem republiky (linka do Záhřebu byla zavedena v roce 1930). Skladba cestujících pak napovídá, že z velké části využívali služeb aerolinií ti, kteří cestovali služebně. Například v roce 1930 to bylo 5067 mužů, 717 žen a 23 dětí mladších než deset let; 3976 cestujících bylo z Čech, 295 z Moravy a Slezska, 1129 ze Slovenska a Podkarpatské Rusi a dále s ČSA letělo 413 cizinců.⁷⁷ Zajímavý je i přehled nákladů. Ve stejném roce bylo například přepraveno 14 kg drahokamů, 2 kg kaviáru, 376 kg raků a humrů, 46 kg živých zvířat, 62 kg květin, 153 kg minerálního a olivového oleje (celkový přehled o dopravovaném zboží napříč republikou a v několika případech také do Záhřebu ukazuje tabulka z téhož roku na obrázku č. 8).⁷⁸

Pro přepravu zboží měla samozřejmě význam nejen rychlost, ale také pravidelnost, která byla v průběhu celého meziválečného období u ČSA poměrně vysoká (viz graf č. 1), tudíž sloužila i jako konkurenční výhoda. Dobové materiály například zdůrazňovaly, že o „spolehlivosti pravidelného denního spojení vydává jasně svědectví jak statistika provozu, tak i dochvilná doprava pošty pro pana presidenta Republiky za jeho letního pobytu v Topolčiankách na Slovensku v měsících srpnu, září a říjnu 1925“.⁷⁹

⁷⁶ SOA Praha, f. ČSA, karton 8, ČSA v letech 1923–1938 – Grafická příloha k výroční zprávě za rok 1938.

⁷⁷ Z Německa 324, Rakouska 59, Jugoslávie 35, Ameriky 19, Maďarska 17, Francie 18, Polska 15, Velké Británie 8, Švýcarska 8, Itálie 4 a po třech cestujících z Rumunska, Bulharska a Egypta.

⁷⁸ Zboží bylo přepravováno nejen v rámci linek osobních; jednou denně byla provozována také nákladní linka Praha–Brno–Bratislava (V. Šoch: Československé aerolinie v letech 1923–1951 /přehledový materiál zpracovaný v 50. letech/, s. 3).

⁷⁹ SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. ledna 1925 do 31. prosince 1925, s. 11.

OBCHODNÍ POLITIKA ČSA

Po prvních třech letech provozu, který lze vnímat jako stále do značné míry testovací, s provozovanou tratí Praha–Brno–Bratislava–Košice (a z Prahy do Mariánských Lázní) se v průběhu roku 1927 podnik začal intenzivněji soustředit na obchodní politiku, prováděl „řadu nejrůznějších intervencí“, zejména u cestovních kanceláří, spedičních firem, továren či úřadů, kterým nabízel možnost letecké dopravy.⁸⁰ Svou roli v těchto aktivitách sehrála i skutečnost, že nově začaly ČSA čelit konkurenci v podobě Československé letecké společnosti (ČLS).⁸¹ Ta se však soustředila především na zajišťování letecké přepravy na tratích do zahraničí.

V danou chvíli tedy ČLS nebyla přímou konkurentkou; omezovala však možnosti ČSA obchodně expandovat směrem do západní Evropy a rozvíjet provoz na těchto efektivnějších tratích. Ovšem i dílčí úspěchy v této oblasti znamenaly velký přínos. Například linka Praha–Brusel, jež byla od roku 1937 zajišťována v poolové spolupráci⁸² mezi ČSA a belgickou společností Sabena, z hlediska příjmů na jeden kilometr okamžitě předčila všechny ostatní letové úseky, které ČSA provozovaly.⁸³ Z obchodního hlediska bylo přínosné také zavedení linek v poolu s italskou Ala Littoria (Praha–Bratislava–Klagenfurt–Terst–Benátky; v roce 1938 prodlouženo do Říma).⁸⁴ V návaznosti na budování mezinárodních leteckých spojů a snahu o lepší finanční výsledky provozu aerolinií došlo v roce 1937 k větším změnám v rámci vnitrostátní sítě. Některé neefektivní spoje byly zrušeny a místo nich zavedeny obchodně výhodnější: nově byla otevřena trať Brno–Zlín–Piešťany, zavedeny samostatné lity Praha–Bratislava a zprovozněn úsek Praha–Liberec.⁸⁵

Ke konci prvního pololetí roku 1938 ČSA oficiálně zahájily – v poolové spolupráci s Air France – leteckou dopravu do Paříže (linka Praha–Štrasburk–Paříž), kterou tentýž rok odletělo z Československa 6000 lidí přímo do Francie

80 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva a závěrečné účty za rok 1927, s. 13.

81 Vedle toho budovaly spojení do Prahy/přes Prahu i další evropské letecké společnosti, například KLM či britská Imperial Airways.

82 Pool/poolová smlouva či dohoda – typicky dvoustranná smlouva leteckých dopravců (neobvyklé však nejsou ani dohody tří nebo čtyř společností) o provozu určité letecké trati. Dohoda stanoví ceny a podmínky provozu na této trati (frekvence, časy letů, tarify apod.). Do „poolu“ oba partneři odevzdávají předem dohodnuté tržby, které si následně podle dohodnutého klíče dělí (Rigas Doganis: *Flying off Course: The Economics of International Airlines*, London – New York 2002, s. 35–37).

83 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1937, III. Výsledky provozu 1937, s. 9.

84 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1938, s. 9.

85 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1937, III. Výsledky provozu 1937, s. 9.



Obrázek 9: Letiště Praha-Ruzyně jen několik dní před slavnostním zahájením provozu – výhled z hangáru, 24. 3. 1937

a dalších více než 9000 tranzitně do ostatních západních zemí.⁸⁶ V roce 1938, ještě před mnichovskými událostmi, byl zaveden spoj Bratislava–Budapešť, a naopak linka do Moskvy byla zrušena. Významný milník rozvoje civilní letecké dopravy v předválečném období pak představovalo otevření nového státního letiště v Praze-Ruzyni 5. dubna 1937,⁸⁷ kam byl převeden provoz dopravních letadel z dosud využívaného letiště Praha-Kbely.⁸⁸

Tato změna přispěla ke zvýšení úrovně cestování i k vyšší pravidelnosti letů a zavedení nepřetržitého provozu. V denním tisku se tak přestaly objevo-

86 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část Praha–Paříž, s. 6.

87 V roce 1937 byla letišti udělena zlatá medaile na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži za technickou koncepci a zejména architektonické řešení odbavovací haly (dnes Terminál 1) podle návrhu Ing. arch. Adolfa Beneše. Ve své době toto letiště patřilo k nejmodernějším v Evropě (Radek Folprecht: Jak se začalo létat z našeho největšího letiště a co ho čeká do budoucna, *iDnes.cz /online/*, 5. 4. 2017).

88 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část O budování leteckého spojení Českých zemí se Slovenskem, s. 7.

vat titulky označující ČSA jako „dopravní podnik, který v neděli nepracuje,“ nebo článek ohlašující „zimní spánek letecké dopravy“.⁸⁹

ČSA V OBDOBÍ PO MNICHOVSKÉ DOHODĚ

Mezinárodněpolitické změny roku 1938 se bezprostředně promítly také do organizace a řízení aerolinií. Po zabrání čs. pohraničí nacistickým Německem došlo samozřejmě k „okleštění“ letecké sítě. Z Prahy byla od nynějška vedena pouze jedna linka do Brna a dále do Zlína a druhá ve směru Praha–Bratislava–Spišská Nová Ves – Slatinské Doly (Solotvina, obec na západní Ukrajině). Ve směru západním zatím fungovalo spojení ČSA z Prahy do Bruselu a trať přes Štrasburk do Paříže.⁹⁰ Ovšem i když se oproti roku 1937 zkrátila celková délka sítě ČSA (z 6107 na 5896 kilometrů), podstatným způsobem se zvýšil její ekonomický přínos.⁹¹ Hospodářské výsledky tohoto roku totiž pozitivně ovlivnily okolnosti související s mobilizací i s pohybem obyvatelstva v důsledku mnichovských událostí. Na lince Praha–Brno–Bratislava se z těchto důvodů například v říjnu a listopadu 1938 zvýšil příjem za jeden ulétnutý kilometr téměř trojnásobně, ze 4,57 koruny (výsledek roku 1937) na 12,51 koruny.⁹²

Na postu předsedy nejvyššího řídicího orgánu ČSA, správního sboru, se v roce 1938 vystřídal hned čtyři představitelé. Od začátku roku do 22. září 1938 to byl – dle zvyklostí i organizačního statutu – ministr veřejných prací Ing. Jan Dostálek. V souvislosti s vyhlášením mobilizace a branné pohotovosti v září 1938⁹³ funkci převzal divizní generál František Nosál;⁹⁴ poté jej pro období od 4. října do 1. prosince 1938 ve vedení správního sboru ČSA vystřídal divizní generál Karel Husárek.⁹⁵

89 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část Československo a Švýcarsko, s. 19.

90 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, ČSA v letech 1923–1938 – Grafická příloha k výroční zprávě za rok 1938.

91 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1938, s. 9.

92 *Ibid.*, III. Výsledky provozu 1938, s. 11.

93 138/1938 Sb. z. a n. ze dne 23. září 1938, o vstupu státu do branné pohotovosti.

94 Ing. František Nosál (1889–1963), divizní generál. V průběhu první světové války vstoupil do ruských legií, dosáhl hodnosti podplukovníka pěchoty. Poté působil v technických složkách ministerstva národní obrany, v prosinci 1922 obdržel hodnost generála. Po okupaci byl v červenci 1939 penzionován a zapojil se do odbojové činnosti. Po převzetí moci komunisty byl v dubnu 1949 zatčen a později odsouzen za vyzvědačství k dvanácti letům vězení ve zinscenovaném procesu (spolu s generály Jaroslavem Fajfrem a Josefem Peškem); v létě 1954 byl propuštěn na amnestii (J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 435).

95 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1938, s. 1.

Karel Husárek (1893–1972), divizní generál. V průběhu první světové války vstoupil do čs. legií v Rusku, po návratu do Československa byl v roce 1920 jmenován velitelem ženijního pluku v Bratislavě. Poté souběžně studoval v Paříži vysokou školu válečnou a školu politických věd.



Obrázek 10: Generál Karel Husárek, předseda správního sboru ČSA v období od 4. října do 1. prosince 1938, 1. 1. 1938

V pomnichovské republice prezident Emil Hácha jmenoval s platností od 1. prosince 1938 ministrem veřejných prací Dominika Čiperu, který se zároveň stal předsedou správního sboru ČSA⁹⁶ (původně působil jako starosta města

Úspěšně postupoval ve vojenské kariéře, v roce 1935 byl jmenován podnáčelníkem Hlavního štábu. Od října do prosince 1938 byl ministrem veřejných prací. V lednu 1939 opustil armádu a nastoupil do Škodových závodů v Plzni jako zbrojní expert. Ve Škodovce pracoval na různých pozicích až do konce války. Po osvobození byl za svoji činnost ve zbrojním průmyslu během okupace vyšetřován, v prosinci 1948 ho mimořádný lidový soud zprostil viny. Před vojenským kárným výborem se již neobhájil, byl degradován na vojína. Poté pracoval ve Státním nakladatelství technické literatury jako překladatel. V listopadu 1991 mu byla posmrtně vrácena hodnost divizního generála (Pavel Šrámek: Divizní generál Karel Husárek, *Československá armáda* /online/, <https://armada.vojenstvi.cz>, 8. 6. 2012).

⁹⁶ Stenoprotokol ze 156. schůze senátu Národního shromáždění republiky Česko-Slovenské v Praze v úterý dne 13. prosince 1938, *Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky – Společná česko-slovenská digitální knihovna* (online), <http://www.psp.cz>.

Zlín a člen správní rady koncernu Baťa). Funkci však zastával jen krátce, jelikož činnost aerolinií se chýlila ke konci. Za čtrnáct let své dosavadní existence (rok 1923 byl pouze rokem zahajovacím se zhruba měsíčním provozem) se Československým státním aeroliniím podařilo vybudovat síť leteckých spojů, postupně zlepšovat služby a částečně také zefektivňovat provoz. Obdobným vývojem, ovšem mnohem dynamičtějším a v režii soukromého kapitálu, prošel další podnik první republiky, Československá letecká společnost.

ČESKOSLOVENSKÁ LETECKÁ SPOLEČNOST

Vzhledem k finanční náročnosti podnikání v letecké dopravě pro vybudování aerolinií nestačilo pouhé nadšení, vizionářství či ekonomické propočty budoucích zisků, potřebný byl zejména dostatečný kapitál. Ten měly koncentrovat důležité podniky, jejichž činnost souvisela s leteckou výrobou. Jejich úsilí o založení letecké společnosti zaštiťovala „Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni“, která získala pro uvedený plán celkem sedm potenciálních partnerů. Nakonec však v důsledku fúzí, vlastnických změn i odstoupení některých zájemců zbyl jediný akcionář, podnik Škoda. A tak byla Československá letecká společnost a. s. (ČLS) založena 22. ledna 1927 firmou „Akciová společnost, dříve Škodovy závody“.⁹⁷ Ředitelem se stal Karel Hupner, který do ČLS přišel z Československých státních aerolinií. Významná pro rozvoj této společnosti byla skutečnost, že převzala generální zastoupení aerolinií Deutsche Lufthansa.

Než získala ČLS svá první letadla, provozovala spojení Praha–Drážďany–Berlín společně právě s Deutsche Lufthansa a trať Praha–Vídeň s Österreichische Luftverkehrs. V srpnu 1927 pak otevřela vlastní letecké spojení mezi Mnichovem a Prahou a také směrem do Basileje a Ženevy. Zároveň se soustředila na vybudování linie do Rotterdamu, lety byly zahájeny 1. května 1928.⁹⁸ Jelikož se ČLS zaměřila na provoz ekonomicky efektivních tratí směrem do západní Evropy a poskytovala kvalitní služby, podílem vlastních příjmů a státní subvence ve výši 24 % (rok 1930) se „zařadila mezi nejlépe hospodařící letecké společnosti v Evropě“.⁹⁹ Subvence však znamenaly nejen ekonomický přínos, ale také možnost státu (zainteresovaných ministerstev) zasahovat do chodu Československé letecké společnosti, omezovat některé podnikatelské aktivity, a tím ovlivňovat konkurenci mezi ČLS a ČSA.

97 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 33–34.

98 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, V. Šoch: *Československé aerolinie v letech 1923–1951 (přehledový materiál zpracovaný v 50. letech)*, s. 2.

99 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 35, 36, 54. (Státní subvence v roce 1930 činila 6 784 384,75 Kč; příjmy 1 830 224,05 Kč.)



Obrázek 11: Letadlo Douglas DC-2 Československé letecké společnosti, které přistálo jako první na letišti Praha-Ruzyně po jeho otevření, a to na lince Piešťany–Zlín–Brno–Praha, 5. 4. 1937.¹⁰⁰

V roce 1938 udržovala Československá letecká společnost provoz na těchto tratích: 1) Praha–Drážďany–Berlín; 2) Praha–Vídeň; 3) Praha–Mnichov–Curych –Ženeva–Marseille; 4) Londýn–Rotterdam–Praha–Vídeň–Budapešť.¹⁰¹ Je tedy zřejmé, že v okamžiku, kdy byly ČSA připraveny rozšiřovat svoji leteckou síť do zahraničí, množství výnosnějších „západních“ linek již obsadila ČLS. Nezanedbatelnou konkurenční výhodou ČLS představovala i skutečnost, že – na rozdíl od ČSA – nebyla vázána povinností nakupovat tuzemskou leteckou techniku. Když na počátku třicátých let tyto aerolinie plánovaly obnovení letadlového parku, českoslovenští výrobci nenabízeli „stroj, který by vyhovoval rychlostí a užitečným zatížením“. A tak po vyloučení německých letounů Junkers Ju-52 především z politických důvodů nakonec ČLS nakoupila americký typ moderního letadla Douglas DC-2.¹⁰²

¹⁰⁰ Historie Letiště Václava Havla Praha, *Letiště Praha* (online), <https://www.prg.aero>.

¹⁰¹ SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 53.

¹⁰² J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 77.

DVĚ KONKURENČNÍ SPOLEČNOSTI - NĚKOLIK POZNÁMEK ZÁVĚREM

Podle některých dobových i současných komentářů bylo pro ČSA výhodné, že jejich hospodaření tvořilo přímo součást státního rozpočtu (rozpočtu ministerstva veřejných prací), nebyly tudíž bezprostředně závislé na jednotlivých dotacích. Více však podléhaly „dozoru“ a ovlivňování ze strany státu, což se negativně projevovalo například při výběru a nákupch letadlové techniky. Spojení ČSA se státem přinášelo jistotu a pohodlí, jelikož se podnik mohl spoléhat na finanční prostředky ze státního rozpočtu. Znamenalo však také těžkopádné byrokratické řízení (vzpomeňme jen na množství vysokých úředníků nejrůznějších ministerstev ve správní komisi / správním sboru ČSA). Tyto okolnosti se pak neblaze promítly v mnohem nižší efektivitě řízení i samotného provozu. Povinné propojení s domácími podniky (Aero, Letov) navíc vedlo k technologickému zaostávání, respektive k horší konkurenceschopnosti ČSA z hlediska rychlosti či komfortu letu.

Poměrně krátký čas, ve kterém byly Československé státní aerolinie po založení republiky pod ochrannými křídly státu vybudovány, pak byl vykoupen prvotní orientací na dopravu vnitrostátní a následně směrem do jižní a jihovýchodní Evropy. Přitom z hlediska ziskovosti a rentability byl mnohem zajímavější provoz aerolinií směrem do Evropy západní. A tak v okamžiku, kdy byla situace v Evropě příznivější pro cestování i rozvoj obchodních vztahů než bezprostředně po skončení války, narážely ČSA na limity toho, že jsou státním podnikem a nedokáží pružně reagovat na potřeby trhu.

Strategie ČSA zajišťovat letecké spojení západu a východu republiky se jeví správná, přinejmenším z hlediska vnitropolitického, stejně jako vybudování vzdušné cesty v návaznosti na spojení Malé dohody i hledání nových odbytišť pro domácí produkci. Bohužel zavedení linky do Terstu, dříve nejdůležitějšího obchodního přístavu pro čs. zahraniční obchod, kde měli podnikatelé množství kontaktů i obchodních aktivit z dob Rakouska-Uherska, naráželo na množství překážek zejména politického rázu (ze stejných důvodů nebyla při zavádění této linky úspěšná Československá letecká společnost¹⁰³). K podstatnému rozšíření mezinárodních linek, které pro ČSA znamenaly nezanedbatelný obchodní přínos, tak došlo až v roce 1937, kdy se podniku podařilo uzavřít smlouvu o poolové spolupráci s aeroliniemi belgickými Sabena (Brusel) a italskými Ala Littoria (Benátky).

Historicky hypotetickou otázkou zůstává, jak by se obě společnosti rozvíjely, nebýt okupace a druhé světové války. Zásadní proměnnou by v tomto vývoji představoval postoj státu. Pokud by si chtěl udržet významnou pozi-

103 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 37.

ci ve strategickém podniku, záleželo by na efektivitě rozhodování a vůbec přístupu k řízení aerolinií. Pokud by tuto strategii vláda opustila a nechala více působit tržní principy, došlo by nakonec s největší pravděpodobností buď k zániku jedné ze společností, anebo k nějaké formě sloučení podniků,¹⁰⁴ vstupu zahraničního kapitálu apod. Vývoj však přerušily události roku 1938, respektive 1939 a následně druhá světová válka.

VÁLEČNÉ INTERMEZZO (1939–1944)

Od 15. března 1939 byl uzavřen letecký prostor nad Čechami a Moravou, od 24. dubna 1939 zde bylo zavedeno říšské letecké právo. Veškerý provoz byl zastaven a jen společnost Deutsche Lufthansa mohla v protektorátu poskytovat služby letecké dopravy (udržovala provoz na trati Berlín–Praha–Vídeň),¹⁰⁵ ovšem směla využívat pouze německé piloty, piloti ČSA a ČLS nemohli létat ani na pozici druhého pilota. Obě letecké společnosti musely vyklidit prostory, jež měly pronajaty na letišti v Ruzyni, a materiál, jež nepřevzala Deutsche Lufthansa (letadla, motory i jiný letecký materiál), přestěhovat na kryté tenisové dvorce do Košíř.¹⁰⁶

Pokud jde o Československé státní aerolinie, do 15. března zajišťovaly ještě velmi omezený letecký provoz, což se projevilo i na výsledcích hospodaření podniku. Celkově výroční zpráva ČSA za rok 1939 uvádí příjmy ve výši necelé tři miliony korun, z nichž dvě třetiny tvořily příjmy za výkony realizované v roce předchozím a v malé míře za prodej a pronájem zařízení společnosti Deutsche Lufthansa.¹⁰⁷ ČSA (na základě nových zákonů označované jako Aerolinie) formálně existovaly do poloviny roku 1941, zejména kvůli finanč-

104 Vedle ČSA a ČLS provozovala leteckou dopravu ještě firma Baťa, která v letech 1924–1939 využívala svůj letadlový park pro obchodní cesty (pouze zaměstnanců a obchodních partnerů) do Indie, Rhodesie a Severní i Jižní Ameriky (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 20; Baťův let Zlín–Batavia–Zlín, *Letectví* 12, č. 3 /1932/, s. 32–33). Další letouny provozovaly firmy Walter, Československá zbrojovka či Vítkovické železárny (Miroslav Jindra: *Vzduch je naše moře: Jak vypadaly počátky létání v Československu?, 100+1 zahraniční zajímavost /online/, 6. 10. 2018*).

105 Ivan Jakubec – Jan Štemberk: *Cestovní ruch pod dohledem třetí říše*, Praha 2018, s. 161. Na Slovensku byla po vzniku Slovenského státu s pomocí Deutsche Lufthansa a jejich letadel Junkers Ju-52 založena Slovenská letecká akciová společnost, jež zajišťovala lety do Budapešti a Vídně. Civilní letecká doprava nad Slovenskem byla zastavena v roce 1944 (SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část O budování leteckého spojení Českých zemí se Slovenskem, s. 8).

106 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 105–107. ČLS měla takto uskladněna dvě letadla Douglas DC-2, jež Deutsche Lufthansa vrátila jako nepotřebná, jeden neproclený Douglas DC-3 a jeden Fokker F-XVIII.

107 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Aerolinií za rok 1939 – Provozní příjmy za rok 1939.

ním důvodům, například dodatečnému vyúčtování realizovaných služeb či správě pohledávek.¹⁰⁸ Podle výroční zprávy za první pololetí roku 1941 činil majetek ČSA 18,5 milionu korun (největší položku tvořila hodnota letadel 5,7 milionu a motorů 10,4 milionu; 1,1 milionu byla hodnota jiných náhradních součástí).¹⁰⁹ Rozhodnutím ministerstva veřejných prací byly Československé státní aerolinie / Aerolinie 1. června 1941 zrušeny. Na jejich likvidaci se měla podílet také Československá letecká společnost tím, že „odkoupí materiál, který ministerstvo nebude schopno samo zlikvidovat“. Část zaměstnanců ČSA byla převedena do Deutsche Lufthansa.¹¹⁰

Československá letecká společnost (dle protektorátních zákonů byl její název změněn na Česká letecká společnost) sice také nemohla provozovat leteckou přepravu, k její likvidaci však nedošlo. Jednak i nadále zajišťovala generální zastoupení Deutsche Lufthansa pro území Protektorátu Čechy a Morava, jednak měla po skončení války vykonávat leteckou přepravu v rámci protektorátu.¹¹¹ Důležité pro tato rozhodnutí bylo již předválečné propojení s německými aeroliniemi a také spojení ČLS s koncernem Škoda, Reichswerke Hermann Göring v průběhu války. Navíc – na rozdíl od ČSA – se jednalo o společnost, která nebyla propojena s čs. vládními kruhy. Po druhé světové válce se tyto okolnosti staly naopak negativem a jedním z důvodů, proč ČLS nemohla obnovit svou činnost.

PŘÍPRAVA POVÁLEČNÉ ORGANIZACE LETECTVÍ – ICAO A IATA

Rychlý růst mezinárodní letecké dopravy v období mezi světovými válkami předznamenal rozsáhlý pokrok v tomto moderním dopravním odvětví. S ohledem na očekávaný poválečný vývoj letectví se proto ještě před koncem druhé světové války etablovaly dvě důležité mezinárodní organizace, které v podstatě dodnes ovlivňují a regulují leteckou dopravu (ve snaze zajistit její bezpečnost, plynulost, standardy i obchodní výsledky). Tou první je Mezinárodní organizace civilního letectví (ICAO / International Civil Aviation Organization), jež reprezentuje národní vlády členských států. Druhým významným uskupením je Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA / International Air Transport Association), která sdružuje jednotlivé letecké dopravce. Obě sídlí v kanadském Montrealu a pro leteckou dopravu je klíčová jejich úzká spolupráce.

108 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Aerolinií za rok 1940 – Příjmy za rok 1940.

109 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, Výroční zpráva a závěrečné účty Aerolinií za I. pololetí 1941 – Rozčlenění účtu inventáře.

110 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 105–108.

111 *Ibid.*, s. 107–108.

Založení ICAO vzešlo z iniciativy vlády Spojených států amerických, která v návaznosti na odborné studie a konzultace se svými hlavními spojenci pozvala v roce 1944 do Chicaga na konferenci o civilním letectví zástupce 55 spojeneckých a neutrálních států. Konference se konala od 1. listopadu do 7. prosince 1944, zúčastnilo se jí nakonec 52 států. V jejím závěru, 7. prosince 1944, byla podepsána Úmluva o mezinárodním letectví (Convention on International Civil Aviation), tzv. Chicagská úmluva, a ustanovena Organizace mezinárodního civilního letectví (International Civil Aviation Organization / ICAO), která měla zajišťovat mezinárodní spolupráci a co nejvyšší stupeň sjednocení leteckých předpisů, norem v civilním letectví.¹¹²

V rámci chicagské konference ovšem probíhaly také ostré diskuse, zejména o svobodě leteckého provozu a o komerčních svobodách vzduchu – obhajována byla čtyři různá stanoviska: od zásady neomezené obchodní konkurence (postoj USA) přes stanoviska britské a kanadské, jež se soustředila na zřízení mezinárodního orgánu, „který by byl pověřen spravedlivým rozdělením letových cest a služeb mezi smluvními státy“, až po stanovisko australské a novozélandské, které prakticky znamenalo vytvoření světové dopravní společnosti.¹¹³ Úprava svobod vzduchu nakonec do Úmluvy o mezinárodním letectví ze 7. prosince 1944 začleněna nebyla, ale stala se předmětem dvou samostatných mezinárodních smluv.¹¹⁴

Po ratifikaci polovinou členů (Československo ratifikovalo 18. dubna 1945) nabyla 4. dubna 1947 Chicagská úmluva platnost.¹¹⁵ Pro období, než začala organizace ICAO v dubnu 1947 fakticky existovat, byla zřízena Prozatímní organizace mezinárodního civilního letectví (PICAO – Provisional International Civil Aviation Organisation); československá exilová vláda patřila mezi zakládající členy.¹¹⁶ V Československu byla úmluva o založení ICAO publikována ve Sbírce zákonů pod číslem 147/1947 Sb., Úmluva o mezinárodním civilním letectví.

112 The History of ICAO and the Chicago Convention, *History of ICAO* (online), <https://www.icao.int>.

113 Richard Klíma: *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu*, rigorózní práce, Právnická fakulta Masarykovy univerzity, Brno 2007, s. 32–35.

114 První byla Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě (International Air Services Transit Agreement), podepsalo ji 26 států; druhá pak Dohoda o mezinárodní letecké dopravě (International Air Transport Agreement), kterou podepsalo 11 států. Dohody byly přijaty jako alternativní ujednání k obecné úpravě mezinárodního civilního letectví obsažené v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Convention on International Civil Aviation) a v Prozatímní dohodě o mezinárodním civilním letectví (Provisional Agreement on International Civil Aviation), jež podepsalo 38, respektive 34 státy (R. Klíma: *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu*, s. 35).

115 History: Foundation of the International Civil Aviation Organization (ICAO), ICAO (online), <https://www.icao.int>.

116 Řízení letového provozu České republiky – Historie, *Řízení letového provozu ČR*, s. p. (online), <http://www.rlp.cz>.

Druhá významná organizace IATA (International Air Transport Association) sdružující letecké dopravce byla založena na sklonku druhé světové války (v návaznosti na činnost původní IATA založené v roce 1919). Samotnému založení předcházelo jmenování přípravného výboru v rámci chicagské konference v roce 1944. V průběhu tohoto setkání Luis Machado ze společnosti Cuban Expreso Aero Inter-Americano jménem své země nabídl jako místo setkání leteckých dopravců Havanu. Zástupci jednotlivých společností se zde sešli ve dnech 16. až 19. dubna 1945 na Mezinárodní konferenci provozovatelů letecké dopravy a založili novou IATA jako organizaci, jejímž posláním bude podporovat bezpečnou, pravidelnou a ekonomickou leteckou dopravu, zajišťovat způsoby spolupráce mezi leteckými dopravními podniky a spolupracovat s ICAO. Cíle a záměry asociace nově zahrnovaly také aktivní roli při stanovování jízdného, sazeb a poplatků za přepravu cestujících, zavazadel i nákladů.¹¹⁷ Při svém založení sdružovala IATA 57 společností, většinou z Evropy a Severní Ameriky. V současnosti má 240 členů, kteří reprezentují 126 zemí z celého světa.¹¹⁸

Mezi zakládající členy IATA patřily jak Československé státní aerolinie, tak Československá letecká společnost – za oba podniky příslušné dokumenty podepsal dr. Kamil Kleiner, člen čs. exilové londýnské vlády.¹¹⁹ Nicméně setkání v Havaně v dubnu 1945 se zúčastnil již i zástupce Československých státních aerolinií, byť v tuto chvíli ještě nebyly obnoveny a nebylo ani zcela zřejmé, který z předválečných podniků bude v Československu civilní leteckou dopravu provozovat. Pokud však mělo Československo (vláda Národní fronty Čechů a Slováků ustanovená v březnu 1945) vyslat na mezinárodní konferenci svého delegáta, bylo samozřejmě vhodné, aby se nejednalo o společnost, která byla v období protektorátu generálním reprezentantem Deutsche Lufthansa. Volba tudíž padla na ČSA. O tom, zda a jak se obě letecké společnosti, Československé státní aerolinie i Československá letecká společnost, po skončení války vracely ke svým dřívějším aktivitám a plánům, pojednává následující kapitola.

117 The 1919 Paris Convention, *The Postal History of ICAO* (online), <https://applications.icao.int>.

118 Fact Sheet, *IATA* (online), www.iata.org.

119 Founding Members, Signatories to the Articles of Association 19 April 1945, *The Founding of IATA* (online), <https://www.iata.org>.

„MALÉMU NÁRODU MUSÍ RŮSTI KŘÍDLA.“ PRVNÍ ÚSPĚCHY I SELHÁNÍ ČESKOSLOVENSKÉHO CIVILNÍHO LETECTVÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE (1945–1948)

„Naše geologická poloha přímo láká k tomu, abychom na sebe strhli leteckou dopravu jakožto jedno z hlavních středisek leteckého dopravnictví a všechny předpoklady k tomu máme.“¹²⁰

Zatímco název této kapitoly („malému národu musí růsti křídla“) jsem si vypůjčila z proslovu, který ministr dopravy Alois Petr přednesl při zahajovacím letu ČSA do francouzského města Nice na začátku listopadu roku 1948,¹²¹ motto kapitoly je úryvkem proslovu generála Antonína Hasala, který o tři roky dříve, v červenci 1945, tento ministr dopravy přednesl u příležitosti první schůze správního sboru Československých státních aerolinií. Dva odlišní ministři jednoho resortu, dva projevy, jež zazněly v odlišných politických režimech, a přesto jsou jejich hlavní myšlenky velmi podobné – snaha vybudovat v Československu silnou civilní leteckou dopravu, prosadit se prostřednictvím dynamicky se rozvíjejícího dopravního odvětví v mezinárodní konkurenci, a potvrdit tak svůj význam, přinejmenším v evropském prostoru. V mnoha ohledech tyto plány navazovaly na meziválečné úsilí, kdy důležitou motivací pro vybudování a rozvoj civilního letectví představovala mimo jiné snaha dokázat, že nová republika je svébytná, ale také moderní země. Výhodná geografická poloha Československa již sama o sobě takové plány opodstatňovala a zároveň byla předpokladem jejich budoucího úspěchu. Celkově však poválečné období v civilní letecké dopravě charakterizovalo především množství problémů, od leckdy složitého vyjasňování sfér vlivu zástupců armády, respektive vojenského letectva, přes vyjednávání a boj o to, která ze dvou předválečných leteckých společností bude obnovena, až po zásadní změny v provozu a fungování letectví, které přinesl „vítězný“ únor 1948.

Nelehké vyjednávání o existenci a dalším rozvoji civilních aerolinií se v letech 1945 až 1948 odehrávalo v pomyslném mocenském poli vlády Národ-

120 Státní oblastní archiv v Praze, fond Československé aerolinie (dále SOA Praha, f. ČSA), karton 2, Zápis o schůzi správního sboru Čs. státních aerolinií, 20. 7. 1945, s. 3.

121 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, ČSA přiblížily Nizzu Praze jako souseda, výstřižek z tisku. *Lidová demokracie*, 5. 11. 1948.

ní fronty, v níž klíčovou úlohu sehráli zástupci několika politických stran: Komunistické strany Československa, Československé strany národně socialistické, Československé sociální demokracie, Československé strany lidové, Demokratické strany a Komunistické strany Slovenska. Řízením resortu dopravy byl nejdříve pověřen již zmiňovaný nestranický ministr generál Antonín Hasal, který tento post zastával jak v první vládě Zdeňka Fierlingera ustanovené v dubnu roku 1945 v Košicích, tak ve vládě Národní fronty Čechů a Slováků, vedené Zdeňkem Fierlingerem až do začátku července roku 1946.¹²² V následující vládě Klementa Gottwalda jej vystřídal za Demokratickou stranu ministr slovenské národnosti Ivan Pietor a pro období od „vítězného“ února do června 1948, respektive do prosince roku 1951 Alois Petr (původně člen Československé strany lidové, od února 1948 otevřeně hájící zájmy komunistické strany¹²³).¹²⁴

Generál Antonín Hasal jako první poválečný ministr dopravy zřídil v rámci svého resortu letecký odbor – sekci civilního letectví, do jehož čela dosadil inženýra Jana Bervidu, významného odborníka v oblasti letectví, který v období první republiky, od roku 1929 až do okupace, působil jako šéf odboru civilního letectví tehdejšího ministerstva veřejných prací, do jehož gesce tato dopravní problematika spadala. Po válce Jan Bervida zároveň zastával funkci náměstka ministra dopravy, což představovalo jistou záruku, že v rámci ministerské agendy bude letectvu věnována příslušná pozornost.¹²⁵ Spolu s ním bylo dne 19. května 1945 do funkcí ustanoveno dalších jedenáct vedoucích pracovníků odboru.¹²⁶

Samotný letecký provoz po skončení druhé světové války zajišťovala armáda, a to kvůli přístupu k letecké technice, vybavení, hangárům, pohonným hmotám i skutečnosti, že tento resort po skončení bojů disponoval největším počtem leteckých odborníků, především pilotů. Proto právě Letecká

122 Antonín Hasal (1883–1960), v období první světové války byl důstojníkem čs. legií v Rusku; v průběhu druhé světové války v roce 1940 emigroval a stal se náčelníkem štábu čs. vojenské správy v Paříži, posléze přednostou vojenské kanceláře prezidenta Beneše ve Velké Británii. Po válce byl jmenován armádním generálem, do roku 1946 zastával funkci ministra obrany, poté ministra dopravy. Po únoru 1948 emigroval do Spojených států amerických, zemřel ve Washingtonu (Josef Bartoš – Stanislava Kovářová – Miloš Trapl: *Osobnosti českých dějin*, Olomouc 1995, s. 103).

123 Jiří Malíř – Pavel Marek: *Politické strany: vývoj politických stran a hnutí v českých zemích a Československu 1861–2004*, Brno 2004, s. 1283–1284.

124 V následujících zhruba dvaceti letech (do vzniku federace v roce 1969) se na postu ministra dopravy vystříдалo dalších pět ministrů. Organizaci i činnost podniku pak kromě resortního ministerstva ovlivňovaly zejména stranické orgány.

125 Jan Bervida (1893–1962), příslušník československých legií; po dokončení studií pracoval od poloviny dvacátých let na ministerstvu veřejných prací v odboru letectví. Během okupace učil na střední průmyslové škole v Praze; mimo jiné byl obviněn ze spolupráce s exilovou vládou v Londýně, soudní proces se však již v důsledku ukončení války neuskutečnil (*Historický ústav AV ČR – Biografický slovník Českých zemí* /online/, heslo: Bervida Jan, <http://biography.hiu.cas.cz>).

126 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 120.

dopravní skupina vojenského letectva¹²⁷ provozovala první leteckou linku na území republiky: 18. června 1945 bylo rozkazem velitele letectva brigádního generála Aloise Vichereka¹²⁸ obnoveno spojení mezi Prahou a Bratislavou, zajišťované jednou týdně vojenským letadlem Douglas DC-3 s mezipřistáním v Brně a Moravské Ostravě (při cestě zpět pouze s mezipřistáním v Brně). Také první zahraniční letecké spoje byly zajišťované armádou – jednalo se o lety do Bělehradu a Londýna, odkud letadla dovážela jednak repatrianty, jednak poválečnou leteckou poštu.¹²⁹

Brzy po skončení války však panoval poměrně čilý ruch i ve sféře civilní letecké dopravy, především v oblasti vyjasňování kompetencí a mocenského boje o to, která z leteckých společností období prvorepublikového bude obnovena, která získá podporu poválečné vlády, případně jejích jednotlivých aktérů. Do tohoto procesu samozřejmě zasahovala také armáda, jejíž představitelé se jen neochotně vzdávali svých pozic ve strategickém dopravním odvětví. Problém a ohnisko sporu však představovala především existence několika leteckých společností na území republiky: předně zde působila Deutsche Lufthansa, německá společnost, která po okupaci převzala majetek a *de facto* zlikvidovala Československé státní aerolinie. ČSA tak nebyly spojovány s aktivitami nacistického Německa, což ve vyjednávání o budoucnosti civilní letecké dopravy znamenalo určitou konkurenční výhodu vůči Československé letecké společnosti, která v období protektorátu zajišťovala generální zastoupení Deutsche Lufthansa. Vedle těchto silných hráčů existovala ještě samostatná Slovenská letecká akciová společnost, vybudovaná

127 Leteckou dopravní skupinu, jež byla podřízena Velitelství letectva Hlavního štábu (26. 5. 1945 – 31. 3. 1946), nahradil Letecký dopravní pluk (1. 4. 1946 – 15. 5. 1949). Nadřizená složka, Velitelství letectva, byla transformována v Letecký dopravní pluk 1 (15. 5. 1949 – 1. 1. 1951), posléze 1. letecký dopravní pluk (1951–1954), 1. dopravní letecký pluk (1954–1956), 1. dopravní výsadkový letecký pluk (1956–1986) a nakonec 1. smíšený dopravní letecký pluk (1986–1992). V průběhu času se proměňovaly i nadřizené složky tohoto pluku (Letecká dopravní skupina 1945–1946 /online/, *valka.cz*).

128 Alois Vicherek (1892–1956), Ing., brigádní generál. Po první světové válce (příslušník legií) působil od roku 1920 jako letecký důstojník Ústřední školy pro vzduchoplavectvo. Poté studoval v Paříži a v roce 1927 „se stal velitelem pokusné letky Vojenského leteckého ústavu studijního“. Následovala úspěšná vojenská kariéra, v prosinci 1936 obdržel generálskou hodnost. Po okupaci se zapojil do činnosti vojenské odbojové organizace Obrana národa. Působil v exilu, mimo jiné při exilové Kanceláři prezidenta republiky. Po osvobození se stal velitelem letectva Hlavního štábu branné moci. V období po únoru 1948 „se podílel na destrukci důstojnického sboru letectva“ a v roce 1950 byl v hodnosti sborového generála penzionován (J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 685–686).

129 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 59–60.
Povolení pro lety vojenské i civilní vydávalo výhradně Velitelství letectva (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 121).

v ěře Slovenského státu.¹³⁰ Celou situaci pak komplikovala zájmová skupina, jež se koncem války vytvořila přímo na letišti Ruzyně.

SNAHY O SJEDNOCENÍ CIVILNÍHO LETECTVÍ - SKUPINA PŮSOBÍCÍ NA LETIŠTI RUZYŇĚ

Tuto skupinu tvořili (údajně všichni¹³¹) bývalí zaměstnanci letiště, z velké části příslušníci komunistické strany,¹³² kteří se sem v květnových dnech vrátili, od 7. května začali pracovat a zároveň vytvořili revoluční národní výbor.¹³³ Výbor se záhy transformoval v závodní radu – skupina tak formalizovala své postavení (a získala větší moc). I když zpočátku revoluční národní výbor letiště Ruzyně částečně spolupracoval i se zástupci Československé letecké společnosti (ČLS), již krátce po osvobození měla ČLS na společné kandidátce pro volbu do závodní rady letiště pouze jednoho člena. Nakonec se zástupci ČLS na kandidátní listinu nedostali vůbec a 16. května 1945 ustanovili závodní radu vlastní.¹³⁴ S velkou mírou pravděpodobnosti lze příčinu takového vývoje hledat v možných osobních sporech i v dobově problematické skutečnosti, že ČLS alespoň částečně svoji činnost provozovala v průběhu války, respektive za okupace; svou roli mohly hrát také obavy, že kvalifikovaný personál Československé letecké společnosti je schopen „strhnout“ moc sám na sebe.

Závodní rada na letišti Ruzyně se v otázce svého zformování v pozdějších dokumentech odkazovala k dekretu prezidenta republiky o závodních radách (104/1945 Sb.). Ve skutečnosti však nebyla radou vytvořenou v rámci určitého kolektivu, jak stanovil dekret, kde by závodní zastupitelstvo¹³⁵ společně s ve-

130 Slovenská letecká společnost se sídlem v Bratislavě byla zřízena vládním nařízením ze dne 19. června 1939. Majoritním vlastníkem byl s 51 % Slovenský štát, dalšími podílníky peněžní ústavy, města a obce (Článek z periodika *Slovenská krídla* z prosince 1941, viz <https://www.gonzoaviation.com/clanok/o-slovenskej-leteckej-spolocnosti-1941>).

131 SOA Praha, f. ČSA, karton 2, Zápis o schůzi správního sboru Čs. státních aerolinií, 20. 7. 1945, s. 8.

132 SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Prohlášení porady o sestavení kandidátky vedení jednotné letecké společnosti, 12. 11. 1945, s. 1.

133 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 127.

Vytvoření revolučního národního výboru, pomínu-li revoluční atmosféru, navazovalo na ustanovení Košického vládního programu (oddíl V) o vytváření lidem volených národních výborů v obcích, okresech a zemích, jež měly spravovat věci veřejné. V poválečné době mohlo být vnímáno právě jako podnět (společně s ustanoveními o konfiskaci majetku Němců, Maďarů, zrádců a kolaborantů) k převzetí správy letiště Ruzyně. Na samotné letišti byla uvalena národní správa, jež měla podnik v přechodné době řídit – Dekret č. 5/1945 Sb., Dekret prezidenta republiky o neplatnosti některých majetkově-právních jednání z doby nesvobody a o národní správě majetkových hodnot Němců, Maďarů, zrádců a kolaborantů a některých organizací a ústavů, 23. 5. 1945 (Košický vládní program, *Národní archiv* /online/, www.nacr.cz).

134 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 127.

135 Zájmové zastupitelstvo zaměstnanců tvořené závodní radou, závodním důvěrníkem, podnikovou radou a náhradním orgánem závodního zastupitelstva a zároveň výkonný orgán jednotné

dením závodu uskutečňovaly opatření k obecnému hospodářskému prospěchu, přičemž výlučně odpovědná za podnikání a jeho úspěch byla správa závodu. Dalším krokem etablování této skupiny byl moment, kdy přijala název Československé (státní) aerolinie¹³⁶ a začala vystupovat jako jediná čs. civilní letecká společnost, v podstatě bez relevantního právního ukotvení.

Legitimitu tomuto spíše živelnému vývoji mělo poskytnout potvrzení vedoucího leteckého odboru Jana Bervidy, že právě skupina letiště Ruzyně má výlučné oprávnění jednat o otázkách civilní letecké dopravy. Lze dohledat informaci, že toto stanovisko bylo vydáno pod nátlakem, přičemž obdobné potvrzení mělo být vydáno ještě předtím Československé letecké společnosti.¹³⁷ Pro danou chvíli je však důležité, že skupina okolo letiště Ruzyně – ať již jakýmkoliv způsobem – získala poměrně silný mandát k vyjednávání o poválečné organizaci civilního letectví v Československu. Do pozice nástupnické organizace předválečných ČSA a jediné československé letecké dopravní společnosti ji prosazovaly i některé vládní kruhy.¹³⁸ Argumentem ve prospěch takového rozhodnutí bylo ocenění zásluh zaměstnanců letiště – jednak jejich odbojové činnosti, jednak práce při udržení chodu letiště v průběhu i po skončení války.

Existenci ilegální odbojové skupiny přímo na letišti nelze prozatím spolehlivě doložit,¹³⁹ ale ani zcela vyloučit. Pokud jde o další zásluhy tohoto uskupení zaměstnanců, zdůrazňovala se skutečnost, že v Československu bylo možné téměř bezprostředně po skončení válečných bojů zahájit mezinárodní letecký provoz, jelikož se podařilo uvést letiště „zavčas v použitelný stav“,¹⁴⁰ což v prvních týdnech a měsících po válce znamenalo především zajištění technické pomoci pro přistávání letadel (dalším krokem měla být rekonstrukce vlastního leteckého provozu). Navíc zde po Němcích, respektive po společnosti Deutsche Lufthansa zůstalo vybavení a rozličný spotřební materiál, který byl státem konfiskován¹⁴¹ a následně ve spolupráci se závodní

odborové organizace (104/1945 Sb., Dekret presidenta republiky o závodních a podnikových radách).

136 V některých pramenech se uvádí název v jednotném čísle – Československá státní aerolinie, což mohlo symbolicky vyjadřovat, že toto je jediná existující letecká společnost. Mohlo však znamenat také snahu odlišit se na proklamativní úrovni od předválečných leteckých společností. V úvahu je nutné vzít i pouhou názorovou nekonzistenci a nekvalitně připravované písemné podklady.

137 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 127.

Bohužel autor knihy neuvádí konkrétní zdroj tohoto tvrzení; v úvodu publikace sice zmiňuje, že vychází z archivních dokumentů, ty však nejsou citovány.

138 SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Prohlášení porady o sestavení kandidátky vedení jednotné letecké společnosti, 12. 11. 1945, s. 1.

139 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 120.

140 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část Československo a Švýcarsko, s. 23.

141 Na základě dekretu presidenta č. 108/1945 o konfiskaci nepřátelského majetku a Fondech ná-

radou letiště spravován.¹⁴² Na realizaci všech uvedených činností a plnění potřebných úkolů skupina zaměstnanců letiště, potažmo závodní rada, participovala a posléze ji vydávala za vlastní zásluhu opodstatňující nároky na exkluzivitu v oblasti rozvoje civilní letecké dopravy.

Na červnovou koordinační schůzi v roce 1945, kde měla být zastoupena reprezentace jak ministerské úrovně (ministerstva dopravy i národní obrany), tak leteckých podniků, podle některých materiálů již nebyli přizváni zástupci Československé letecké společnosti a předválečné ČSA zastupovali představitelé závodní rady letištní skupiny. Při jednání mělo být schváleno splynutí obou společností,¹⁴³ přičemž základ budoucích aerolinií mělo tvořit právě uskupení pozemního personálu letiště.¹⁴⁴ Tento záměr nakonec nebude realizován, což se stane i jednou z příčin rozeprů a problémů mezi komunisty a nekomunisty v ČSA, mezi pracovníky letiště, převážně dělníky na straně jedné a předválečným vedením společnosti, potažmo létajícím personálem na straně druhé. Ze strohých dokumentů není dnes příliš zřejmé, jaké byly hlavní motivace nebývalé aktivizace dělníků na pražském letišti. Lze se však domnívat, že se jednalo o součást celonárodního procesu koncentrace dělnického hnutí, které na konci války a bezprostředně po jejím skončení působilo jako mocná revoluční síla.¹⁴⁵

rodní obnovy z října 1945 byl majetek konfiskován. Do zavedení národní správy řídil společnost Deutsche Lufthansa a zajišťoval její chod správce podniku František Dvorský, v úzké spolupráci se závodní radou na letišti Ruzyně, jež vznikla, obdobně jako v jiných podnicích, již v prvních porevolučních týdnech roku 1945 s cílem zajistit národní majetek. Pod vedením národní správy zaměstnanci bývalé Deutsche Lufthansa zajišťovali provoz dílen na letišti v Ruzyni do konce března 1946 (SOA Praha, f. ČSA, karton 17, Bilanční zpráva a závěrečné účty Národní správy fy Deutsche Lufthansa A. G. v likvidaci za rok 1945). Poté, s platností od 1. dubna 1946, tuto činnost zajišťovaly ČSA (skupina okolo letiště), které převzaly veškerý personál, dílny, sklady, provoz, administrativu, provozní materiál (uvádí se 18 000 kartotékových lístků), kanceláře, jídelnu v Dělnické ulici v Praze, ale i další objekty, například stavby v katastru obce Malé Pořící (SOA Praha, f. ČSA, k. 16, Zpráva stálé revizní komise o přezkoušení účetní závěrky Čs. aerolinií za r. 1946, s. 3; SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Zpráva národních správců bývalé společnosti Deutsche Lufthansa A. G., 15. 3. 1946, s. 2). Ministerstvo dopravy pak opatřením z 22. listopadu 1945 (výnos prezidia ministerstva dopravy) zavedlo do podniku DLH dodatečně národní správu ve smyslu dekretu č. 5/1945 Sb. za účelem likvidace „věcné podstaty“ firmy (SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Zápis o projednání poznatků, učiněných při dohlídce Národního účetního a kontrolního úřadu /NÚKÚ/ u Národní správy DLH a Čs. aerolinií ve dnech 4. až 21. prosince 1945 a 3., 4. a 9. ledna 1946, 20. 3. 1946, s. 2). Celá likvidace Deutsche Lufthansa se však protahovala, ukončena byla až ve druhé polovině roku 1948 (SOA Praha, f. ČSA, karton 17, Likvidace bývalé fy Deutsche Lufthansa, 19. 6. 1948).

142 SOA Praha, f. ČSA, karton 2, Zápis o schůzi správního sboru Čs. státních aerolinií, 20. 7. 1945, s. 12–13.

143 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 121.

144 SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Prohlášení porady o sestavení kandidátky vedení jednotné letecké společnosti, 12. 11. 1945, s. 1.

145 Karel Kaplan: *Znárodnění a socialismus*, Praha 1968, s. 31.

SNAHY O SJEDNOCENÍ CIVILNÍHO LETECTVÍ – OBNOVA PŘEDVÁLEČNÝCH ČESKOSLOVENSKÝCH STÁTNÍCH AEROLINIÍ

V době, kdy se aktivizovali zaměstnanci letiště přímo na Ruzyni, na svoji předchozí činnost navázali také zástupci vedení předválečných ČSA, a to na základě rozhodnutí ministerstva dopravy, které obnovilo Československé státní aerolinie téměř bezprostředně po skončení války – opatřením ze dne 6. června 1945 č. 11/8-IV/2-1945 na podkladě dekretu¹⁴⁶ prezidenta republiky.¹⁴⁷

Následně obnovil činnost správní sbor ČSA, který 20. července 1945 uspořádal svoji první schůzi po skončení války; v úvodu jednání mimo jiné schválil zápis ze své poslední schůze dne 3. června 1941 a účetní uzávěrku za první pololetí roku 1941. Hlavním projednávaným bodem schůze však byla otázka příští organizace Československých státních aerolinií. Pravděpodobně z toho důvodu se jednání zúčastnilo šest zástupců ministerstva dopravy (dva z nich byli členy správního sboru ČSA v době předválečné), v čele s ministrem generálem Antonínem Hasalem a přednostou leteckého odboru Janem Bervidou. Vedle nich zasedli zástupci ministerstev národní obrany, zahraničí, financí, pošt a Nejvyššího účetního kontrolního úřadu. Československé státní aerolinie reprezentovali JUDr. Bauer, blízký spolupracovník předválečného ředitele ČSA Františka Stočese, popraveného v roce 1942 nacisty,¹⁴⁸ a také předválečný ředitel účtárny Karel Hanousek. Schůze správního sboru se účastnil i předseda závodní rady a další tři muži, jejichž funkce či pracovní zařazení se na základě dostupných dokumentů nepodařilo určit.¹⁴⁹ Správní sbor ČSA však nemohl přijmout (prosadit) konečné rozhodnutí, byť se jednalo o setkání na „nejvyšší úrovni“ se zástupci všech zainteresovaných ministerstev, kteří (dle dochovaných dokumentů) plán na sjednocení civilní letecké dopravy pod hlavičkou ČSA zásadním způsobem nerozporovali.

V úvodu jednání ministr dopravy vystoupil s projevem, v němž možnost existence více leteckých podniků v zásadě odmítl, k čemuž se po diskusi přiklonili i představitelé dalších resortů. Jejich rozhodování vycházelo z předpokladu, že bude zestátněna veškerá soukromá doprava, jejíž jednotlivá odvětví se měla v budoucnu doplňovat, nikoliv si konkurovat. Mělo se tak zamezit

146 Dekret č. 5/1945 Sb., Dekret presidenta republiky o neplatnosti některých majetkově-právních jednání z doby nesvobody a o národní správě majetkových hodnot Němců, Maďarů, zrádců a kolaborantů a některých organizací a ústavů, 23. 5. 1945.

147 SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Zápis o projednání poznatků, učiněných při dohlídce NÚKÚ u Národní správy DLH a Čs. aerolinií ve dnech 4. až 21. prosince 1945 a 3., 4. a 9. ledna 1946, 20. 3. 1946, s. 1.

148 Miroslav Jindra: Ve dveřích stihl dát synovi hodinky, pak ředitele ČSA popravili, *iDnes.cz* (online), 5. 11. 2018.

149 SOA Praha, f. ČSA, karton 2, Zápis o schůzi správního sboru Čs. státních aerolinií, 20. 7. 1945, s. 1.

vytvoření nezdravé konkurence, která by pro čs. hospodářství představovala jen zátěž, přičemž zdravé konkurence se mělo docílit soutěžením tuzemských podniků se zahraničními společnostmi. V existenci jedné společnosti pro leteckou dopravu přítomní politici a odborníci spatřovali i další výhody – úsporu pracovních sil, nižší náklady na provoz, menší odliv pilotů z vojenské do civilní sféry (otázka obranyschopnosti státu byla vnímána jako prioritní), efektivní využívání letadlové techniky i technického zázemí.¹⁵⁰

Členové správního sboru ČSA následně vyvinuli veškeré úsilí k tomu, aby „vyvoleným“, jediným podnikem pro leteckou dopravu byly právě Československé státní aerolinie. K naplnění daného cíle bylo potřeba jednak získat veškerou podporu politické reprezentace i dělnictva (především skupiny na letišti Ruzyně), jednak dosáhnout toho, aby Československá letecká společnost svoji činnost dále nerozvíjela. Pokud jde o slovenskou leteckou společnost, její likvidace, respektive začlenění do budoucího jednotného podniku, byla vnímána jako otázka, kterou je nutné řešit nejdříve politicky a teprve poté technicky.¹⁵¹ Celá argumentace byla ještě podpořena zdůrazňováním minulých zásluh aerolinií, připomínkou doby, kdy se ČSA zasloužily o zavedení leteckých linek „na vždycky pasivních tratích za velikých obětí lidí a materiálu“ a musely podporovat tuzemskou výrobu. Proto si podle vyjádření členů správního sboru plně zasloužily, aby mohly pracovat i v budoucnu.¹⁵² Z hlediska historie podniku je toto jen jedna z řady dalších proklamací, které odkrývají, že důvody pro založení ČSA v období první republiky nebyly primárně ekonomické (jak o tom podrobněji pojednává předchozí kapitola).

SNAHY O SJEDNOCENÍ CIVILNÍHO LETECTVÍ - ČESKOSLOVENSKÁ LETECKÁ SPOLEČNOST

Jak již bylo zmíněno, jedinou vážnou konkurentku v plánech na sjednocení civilní letecké dopravy představovala pro ČSA Československá letecká společnost (ČLS). S ohledem na předválečné výsledky a výkon byly aerolinie k takovému úkolu „vhodnější“ či alespoň lépe připravené. Jejich pozici však oslabovala skutečnost, že v průběhu druhé světové války sice byla ČLS – podobně jako Československé státní aerolinie – nucena svoji dopravní činnost ukončit, nebyla však *de facto* zlikvidována, a jako zástupce německé Deutsche Lufthansa v protektorátních dobách vykonávala pro německou firmu administrativní činnost. S koncem války pak Československá letecká společnost začala přebírat aktivity Deutsche Lufthansa na našem území, především na

¹⁵⁰ Ibid., s. 3-4, 10.

¹⁵¹ Ibid., s. 4.

¹⁵² Ibid., s. 6, 7, 9.

letišti, kde od 5. května do konce srpna 1945 mimo jiné vykonávala práce „pro Rudou armádu a dopravní leteckou skupinu ministerstva národní obrany“, za což předložila úcty v souhrnné výši zhruba devět milionů korun.¹⁵³

První schůzka vedení ČLS s ministrem dopravy generálem Hasalem se uskutečnila 8. června 1945, měsíc po osvobození a dva dny po obnovení předválečných ČSA. V průběhu jednání ředitele Karla Hupnera a zástupců závodní rady ČLS s ministrem dopravy byl z prezidia ministerstva dopravy jmenován národní správce a také diskutována možnost oživení činnosti Československé letecké společnosti především pro tuzemskou přepravu. I zastánci a podporovatelé rozvoje ČLS (například člen Hospodářské rady dr. Fuxa) považovali za neuskutečnitelné z politického hlediska, aby byl v plném rozsahu obnoven předválečný stav v civilní letecké dopravě, tedy provoz dvou leteckých společností (i v případě, že by ČLS zůstala součástí koncernu Škoda).¹⁵⁴

V době, kdy se napříč politickými stranami Národní fronty v zásadě nepochybovalo o znárodnění a dalším rozvoji dopravy jako státního sektoru, nebyla nakonec prosazena ani minimalistická varianta zajišťování tuzemských spojů a Československá letecká společnost byla rozhodnutím vlády v září 1945 zlikvidována.¹⁵⁵ Jestliže prvotní úvahy zainteresovaných úřadů i leteckých podniků vycházely z toho, že zrušení ČLS proběhne „ve vzájemné dohodě“, po vydání dekretů prezidenta republiky o znárodnění v říjnu 1945 se situace změnila. Z hlediska majetkové podstaty tvořila ČLS součást znárodněných Škodových závodů,¹⁵⁶ tudíž o jejím dalším osudu mělo rozhodnout ministerstvo průmyslu. Podle některých funkcionářů – mimo okruh ČLS – se však v této věci nepostupovalo dostatečně rychle; proto o několik měsíců později, na schůzi správního sboru obnovených ČSA, zazněl požadavek donutit ministerstvo průmyslu, „aby nařídilo, aby ČLS byla zrušena“.¹⁵⁷ Problémy se vyskytovaly i v otázce personální, především pokud šlo o přebírání zaměstnanců ČLS, zachování jejich služebních míst a výše platů. Prameny hovoří také o „zneklidňování“ ČSA: například když se protahovalo zanesení záznamu o zahájení likvidace ČLS do obchodního rejstříku, když velká informační

153 SOA Praha, f. ČSA, karton 1, Zápis o projednání poznatků, učiněných při dohlídce NÚKÚ u Národní správy DLH a Čs. aerolinií ve dnech 4. až 21. prosince 1945 a 3., 4. a 9. ledna 1946, 20. 3. 1946, s. 8–9.

154 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 121, 123.

155 Intimát úřadu předsednictva vlády z 15. 9. 1945, č. j. 642/Dův./45/ (SOA Praha, f. ČSA, karton 16, Zpráva stálé revisní komise, zřízené podle § 21 vl. nař. č. 206/1924 Sb. při ministerstvu dopravy pro podnik Československé aerolinie, o přezkoušení účetní uzávěrky Čs. aerolinií za r. 1946, 10. 6. 1948, s. 1).

156 Na Československou leteckou společnost jako součást koncernu Škoda se vztahoval dekret prezidenta republiky o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků z října 1945 (100/1945 Sb.).

157 SOA Praha, f. ČSA, karton 2, Zápis o schůzi správního sboru Československých aerolinií, 22. 5. 1946, s. 5.

tabule na kancelářích ve Vodičkově ulici s názvem ČLS nebyla „nahrazena menší tabulkou“ a místnosti nebyly uvolňovány nebo když přetrvávaly problémy v uvolňování hangárů.¹⁵⁸ S koncem roku 1946 tyto problémy ustaly; ČLS byla *de iure* zlikvidována převedením majetkové podstaty do koncernu Škoda, *de facto* svoji činnost navzdory všemu úsilí neobnovila.

ČESKOSLOVENSKÉ AEROLINIE JAKO JEDINÝ PODNIK ZAJIŠŤUJÍCÍ CIVILNÍ LETECKOU DOPRAVU

Zhruba za tři měsíce po první poválečné schůzi správního sboru Československých (státních) aerolinií přijala v září 1945 vláda návrh ministra dopravy a usnesla se, že civilní leteckou dopravu bude zajišťovat jediný celostátní podnik s názvem Československé aerolinie,¹⁵⁹ organizovaný jako státní podnik, a to podle zákona z roku 1922.¹⁶⁰ V návaznosti na toto usnesení jmenoval ministr dopravy 22. října 1945 prozatímní tříčlenné ředitelství ČSA, které tvořil jeden zástupce ministerstva dopravy – Karel Hanousek, finanční ředitel předválečných Čs. státních aerolinií, a dva zástupci vojenské správy, Ing. František Martínek a kpt. Václav Korda. Ti měli podnik řídit „v dohodě s leteckým odborem ministerstva dopravy“. Do roku 1946 podnik Československé aerolinie vstupoval jako „samostatná právní a hospodářská jednotka“, spravovaná podle zásad obchodního hospodaření. V srpnu byly ČSA vládním nařízením prohlášeny zpětně s účinností od 1. ledna 1946 státním podnikem.¹⁶¹

Civilní aerolinie však stále narážely na komplikované vztahy s armádou. Vzhledem ke skutečnosti, že až do konce roku 1945 přetrvávala branná pohotovost státu, veškerou veřejnou leteckou dopravu v tomto období provozovala letecká dopravní skupina vojenského letectva. Na konci listopadu 1945 pak rozhodla ministerská rada o přechodu kompletní agendy civilního letectví od vojenské správy na ministerstvo dopravy. Zároveň bylo rozhodnuto, že ministr dopravy má „všemi prostředky po ruce jsoucími“ získat materiál pro udržení a další rozvoj leteckých spojů, včetně přiměřeného počtu „menších

158 SOA Praha, f. ČSA, karton 2, Zápis o schůzi správního sboru Československých aerolinií, 22. 11. 1946, s. 4-5.

159 Intimát úřadu předsednictva vlády z 15. 9. 1945, č. j. 642/Dův./45/ (SOA Praha, f. ČSA, karton 16, Zpráva stálé revisní komise, zřízené podle § 21 vl. nař. č. 206/1924 Sb. při ministerstvu dopravy pro podnik Československé aerolinie, o přezkoušení účetní uzávěrky Čs. aerolinií za r. 1946, 10. 6. 1948, s. 1).

160 404/1922 Sb., zákon ze dne 18. prosince 1922 o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavách a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní.

161 SOA Praha, f. ČSA, karton 16, Zpráva stálé revisní komise, zřízené podle § 21 vl. nař. č. 206/1924 Sb. při ministerstvu dopravy pro podnik Československé aerolinie, o přezkoušení účetní uzávěrky Čs. aerolinií za r. 1946, 10. 6. 1948, s. 1.