

**Lenka KRÁTKÁ, *Vzlety a pády. Pohled do historie Československých aerolinií v letech 1923–1993*, Praha, Karolinum 2022, 508 s.
ISBN 978-80-246-4143-0.**

Lenka Krátká, historička moderních hospodářských dějin, zejména dějin dopravy, cestovního ruchu a hospodářských změn po roce 1989, připravila knihu o prvních 70 letech existence Československých aerolinií. Námět práce se stal v poslední době hodně aktuálním jednak vzhledem k tomu, že existence ČSA v roce 2024 ve 101. roce svého trvání skončila, jednak proto, že ucelené dějiny této společnosti od začátku nebyly dosud v takovém rozsahu zpracovány.

Dá se říci, že v prvním plánu se jedná o historii podniku, a to převážně v době komunistického režimu, ale současně zde nacházíme také rovinu, již mohli zblízka sledovat a hodnotit cestující, tedy proměny kultury cestování leteckou dopravou v československých podmínkách, k níž autorka jako přidanou hodnotu přidala možnost srovnání se zahraniční konkurencí. Nutno dodat, že především ukázkami toho, čím ČSA za konkurencí zaostávaly, a proč se tak dělo.

V úvodu autorka podala přehled dosud vydaných prací o ČSA, včetně pamětí a kvalifikačních prací. Literárních zdrojů je poměrně málo a tyto spisy zachycují většinou jen dílčí období nebo témata či drobnější osobní vzpomínky. Jsou zde také charakterizovány využití archivní fondy a naznačeny možné směry dalších výzkumů. Základním zdrojem se staly archivní prameny, především fond Československé aerolinie v Státním oblastním archivu Praha, jenž je na jedné straně velmi rozsáhlý (několik desítek b. m.), na straně druhé v něm autorka zjistila určitou mezerovitost. V menší míře využila některé fondy Národního archivu, a to f. KSČ – Ústřední výbor 1945–1989 a f. Ministerstvo financí 1918–1949. Otázkou je, proč nenahlédla například také do archivních fondů ministerstva dopravy (rovněž NA), kde by se snad daly najít další údaje, možná právě ty, jež ve fondu ČSA chyběly. Velký význam mělo logicky vytěžení pramenů osobní povahy, a to jak publikovaných, tak uchovaných v Centru orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR. Hojně byly využity různé internetové zdroje.

Autorka v úvodu rovněž vysvětluje zvolené časové rozmezí, přičemž nedotažení textu do posledních let zdůvodňuje hlavně nedostatkem spolehlivých pramenů. Pokusila se nicméně zachytit alespoň počáteční období přechodu k tržním poměrům. Dále je zde načrtnuta struktura práce. Členění je v první řadě chronologické, mezníky autorka určila většinou podle politických okolností doby – první ČSR, okupace, 1945–1948, poté jednotlivá desetiletí do konce 80. let a poslední období 1989–1993. Tyto hlavní kapitoly jsou dále rozděleny podle věcného hlediska – organizační uspořádání aerolinií, rozvoj letecké sítě, letecký park, provoz, zahraniční zastoupení firmy, vnitrostátní doprava, nákladní přeprava, letecké havárie a hospodářské výsledky ČSA.

Počátky ČSA spadají do doby, kdy se letecká doprava obecně teprve rozvíjela. Českoslovenští zástupci zasedli v prvních mezinárodních orgánech, jež projednávaly sjednocení zásad a předpisů, v souladu s mezinárodním vývojem se utvářela i příslušná československá legislativa. ČSA vznikly jako státní podnik, s tím souvisely jednak subvence ze strany státu, ostatně ne vždy dostatečně pohotové, jednak přílišná byrokratická složitost a nepružnost kvůli zapojení příliš mnoha ministerstev (což byla obecně nechvalně známá tradice v první ČSR), jednak víceméně nutnost soustředit se na domácí leteckou techniku. Rozvoj v dané době se nicméně dá označit za poměrně úspěšný. V době okupace byly ČSA zrušeny. Výklad o meziválečném období působí spíše jako stručný přehled, ostatně civilní letecký provoz byl v dané době poměrně skromný. Počínaje rokem 1945 je práce podrobnější, mimo jiné proto, že se řešily složitější záležitosti.

V poválečné době se stavělo do značné míry na nových podmínkách i v mezinárodních rovině. Autorka uvádí do souvislostí pravidla daná novými mezinárodními organizacemi pro leteckou dopravu (ICAO a IATA), jejichž členem se ČSR stala. Další rozvoj civilního letectví v osvobozeném Československu byl určitou dobu spojen s armádou, jež mohla dodat dostatek pilotů s válečnou zkušeností i techniku pro veřejnou leteckou dopravu, také do čela ČSA byli jmenováni vysocí důstojníci. Letecký park byl budován z kořistních německých letadel a z amerických válečných přebytků. USA poskytl pro tento účel úvěr, jenž byl však pozastaven po vítězství KSČ ve volbách roku 1946, podařilo se vyčerpat necelých 20 %. S tím, jak vývoj v ČSR směřoval k podřízení se SSSR, slábla ochota USA k podpoře ve všech směrech – například i v dodávkách náhradních dílů pro letadla. To vše završil únorový převrat 1948, po němž bylo již začlenění do východního bloku jednoznačné. A to se silně odrazilo také na letecké dopravě.

V následujících desetiletích, jak autorka podrobně doložila, nebyl vývoj ČSA úspěšný. Zastarávající letecký park nemohly povzbudit dodávky sovětských letadel, mnoho kvalifikovaných pracovníků odešlo, další byli propuštěni z politických důvodů, horšila se pracovní morálka řady zaměstnanců v rámci celých ČSA. Kromě toho direktivní řízení státně plánovaného hospodářství omezovalo iniciativu a letecká síť nemohla být budována v žádoucím rozsahu, to je zde náležitě zařazeno do mezinárodněpolitických souvislostí.

Nemá smysl rozebírat text popisující následující období podle jednotlivých desetiletí. V zásadě lze říci, že autorka dokázala vhodně uvést do souvislostí vývoj ČSA s hospodářskými a politickými poměry v Československu, se změnami režimů, s pokusy o ekonomické reformy, s rozpory mezi plánovaným hospodářstvím a nutnými tržními zásadami v konkurenci mezinárodní letecké dopravy. V obecném povědomí možná přetrvává představa, že ČSA, firma s dlouholetou tradicí, byly jakýmsi československým rodinným stříbrem, že fungovaly dobře, ale práce L. Krátké ukazuje něco jiného. Politicky daná závislost na sovětské technice působila, že letadlový park byl zastaralý, letouny poruchové, nehospodárné, nepohodlné,

dlouho i s malou přepravní kapacitou, nižší rychlostí a nedostatečným doletem. Sovětský dodavatel měl velké rezervy ve spolupráci, při dodávkách nových letounů – například první letoun Tu 154 byl oproti dohodě dodán se zhruba patnáctiletým zpožděním (!!!) – a jejich opravách i při dodávkách náhradních dílů, potíže působila i skutečnost, že k některým letounům nebyla poskytnuta dokumentace. Přesto se v československých oficiálních dokumentech psalo o „*progresivní sovětské letadlové technice*“. Politické zásahy navíc vedly ke zhoršování personální situace, zejména po roce 1948 a na začátku normalizace, mnoho nehod bylo podle šetření způsobeno chybami lidského činitele. Oficiální dokumenty ovšem měly jasnou prioritu: „[...] *Důležitým činitelem v plnění hospodářských úkolů je soustavná politicko-výchovná práce ve spolupráci se stranickými, odborovými a ostatními masovými organizacemi.*“ (s. 308).

Některé citace z dobových dokumentů budí nevěřicný údiv. Například v hodnocení výsledků ČSA za rok 1976 byly uvedeny takové potíže jako „*nedostatečně připravený letadlový park, přecenění vlastních možností a kapacit v opravárenství, nedostatečné využívání pracovní doby, nedostatky v organizačské a řídicí práci, v kontrolní činnosti a úrovni kázně obecně i letové, z čehož vyplývala nedostatečná pravidelnost, neúnosně vysoký počet zrušených letů, špatná kvalita služeb a nízká úroveň bezpečnosti*“ (s. 352). Pokud by byla tyto údaje znala veřejnost, měli by o lety na palubách strojů ČSA zřejmě zájem pouze sebevrazi. To vše hrálo významnou úlohu v konkurenčních bojích zejména s leteckými společnostmi ze západních států. L. Krátká ovšem připomíná, že ČSA zaostávaly i za některými aerolinkami ze socialistických zemí.

Všechny tyto prvky se odrážely v hospodářských výsledcích ČSA. Pokusy o ekonomickou reformu v 60. letech, jež by snad byla mohla nasměrovat firmu ke zlepšení, byly po krátké době zastaveny a ČSA se stejně jako ostatní podniky vrátily k direktivnímu řízení, socialistickému plánování a závazkům, povětšinou formálním a málokdy plněným. Pozornost musela být neustále věnována hospodaření s devizami, zejména západními měnami. V období 1948–1989 byla firma velmi často v červených číslech, její přežití záviselo na státních dotacích. Od roku 1973 se hospodářské výsledky výrazně zhoršily, za úspěch při uzavírání ročních bilancí bývalo považováno to, že ztráta byla menší než ta plánovaná. Největší propad nastal na začátku 80. let. První léta po listopadu 1989 nepřinesla rychlou změnu.

Zvláštní je, že kapitola označená autorkou jako *Závěr* není skutečným závěrem, je jen mozaikou citátů z dokumentů, minipříběhů týkajících se zaměstnanců ČSA v různých souvislostech. Jsou zajímavé, zábavné, ale ze struktury práce se jaksí vymykají. Vlastní závěr v podobě určitého shrnujícího hodnocení najdeme spíše v podkapitole *Služby ČSA* na s. 416 an.

Text je na příslušných místech doplněn přehlednými tabulkami, rozsáhlá tabulková příloha se nachází také na konci knihy. Tam najdeme též rozsáhlý seznam pramenů,

literatury a dalších zdrojů, seznam zkratk a věcný rejstřík. Obrazové přílohy, většinou fotografie různých typů letounů, jsou zařazeny přímo do textu.

Práce je napsána tradičně, vyprávěcím stylem. Metodologie je jednoduchá, přímočará, což je pro dané téma asi vhodné. Hledání analogií nebo předmětů srovnání by v daném oboru nebylo jednoduché, vyžadovalo by podrobné studium poměrů v příbuzných firmách v zahraničí, a text by navíc nepřiměřeně protáhl. Základním přístupem se stal pohled hospodářských a sociálních dějin, práce je postavena na statistikách a na chronologicky pojatém líčení vývoje podniku s nezbytnými přesahy do dalších oblastí. Nic není ponecháno bez souvislostí především s hospodářským a politickým vývojem Československa. Zajímavý přesah do oblasti lidských zdrojů a podmínek cestování představuje již výše zmíněná kapitola o zaměstnancích ČSA a službách firmou poskytovaných (*Jak moc o. k. byly lety s OK? Aneb několik postřehů o službách, které Československé aerolinie poskytovaly cestujícím* – s. 416 an.). Ta se svým pojetím poněkud odlišuje od kapitol ostatních, ale své místo v práci rozhodně má.

Pokud bych měl jmenovat nějaké chyby práce Lenky Krátké, pak je třeba říci, že určité nedostatky se vyskytují spíše v podružnostech, nejčastěji v zeměpisných pojmech. Jedná se o nesprávné označení států (Východní Německo, Západní Německo, jež autorka s velkým počátečním písmenem na více místech uvádí jako oficiální názvy, což není pravda). Blízký východ a Střední východ jsou zde jmenovány vedle sebe jako dva různé prvky, ačkoliv skutečnost je taková, že Blízký východ jako celek je součástí Středního východu. Solotvina je popsána jako „obec na západní Ukrajině“ (s. 33), ovšem v dané době se jednalo o Podkarpatskou Rus, součást ČSR. Spíše než „jihoamerický kontinent“ (s. 156) by se hodilo napsat „j. subkontinent“. Ruský Petrohrad se správně nazývá Sankt Petěrburg (s. 242). Dále je možno uvést již jen několik věcných překlepů. Na s. 30 jsou chybně uvedena 30. léta místo 20. Na s. 52 se píše, že Ing. Stočes byl popraven gestapem – gestapo ovšem zatýkalo a vyšetřovalo, další rozhodování přenechávalo soudům, tedy nepopravovalo. Vrchní odborný rada ministerstva dopravy (s. 68) byl spíše radou „odborovým“ (ve smyslu odbor = oddělení). Vsesokolský slet v Praze (XI.) se nekonal v roce 1947, ale až v roce následujícím (s. 71). Na s. 178 při výkladu o proudových letadlech by mělo být upřesněno, že se jednalo o letadla dopravní, protože proudové bojové letouny se používaly již na konci 2. světové války. Nepřesné je tvrzení, že „zisk vykázalo saldo měn států“ (s. 298), saldo nemůže vykázat zisk.

Také by se dalo poukázat na to, že autorka se sice snažila záležitosti týkající se ČSA vkládat do souvislostí světové politiky, ovšem místy s nedostatečnými odkazy na další zdroje – viz například nepřesnou a neúplnou pozn. 239. Podobně je neúplná pozn. 1225, kde by měl být podrobnější odkaz na literaturu. Je to trochu sporná otázka – na jedné straně se jedná především o dějiny podniku z malé středoevropské země, který ovšem díky své

podstatě byl ovlivňován děním ve světě. Nejde o podrobné rozborry světového vývoje, ale odkazy na podrobnější literaturu by byly namístě.

Celkově je třeba říci, že kniha Lenky Krátké je obsahově přínosná, žádná podobná práce zabývající se daným tématem v tak velkém časovém rozpětí a tak podrobná dosud vydána nebyla. Pozornost je zaměřena hlavně na ekonomické otázky, jimž je věnována největší část textu. V tomto směru si dala autorka velkou práci, aby údaje týkající se hospodaření ČSA předložila v čtenářsky přijatelné a využitelné podobě. Odvedla veliký kus v práci zejména s archivními prameny, dokázala poměrně přehledně vysvětlit a zhodnotit vývoj ČSA, což pro období 1948–1989 nebylo vůbec jednoduché při množství spleťtých organizačních změn, posuzování různých vlivů a okolností, navíc podle oficiálních dokumentů, jež ne vždy poskytují objektivní obraz skutečnosti. Výsledky jsou nepochybně důležité pro obor dějin dopravy a dějin podniků a vytvářejí dobrou základnu pro další bádání.

doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.

Ústav historických věd, Fakulta filozofická,

Univerzita Pardubice

tomas.jiranek@upce.cz

ORCID: 0000000213300067