

Ústřední svaz dopravy 1940–1948

Jan Štemberk*

Úvod

Předkládaná studie si klade za cíl představit a zhodnotit činnost Ústředního svazu dopravy. Ústřední svaz byl první organizací, která měla zastupovat čistě dopravní zájmy. Její vznik však spadá do období neklidných 40. let. Počátek je spojen s hospodářským ovládnutím protektorátu. Zánik svazu spadá do přelomu let 1948 a 1949, kdy již bylo patrné, že v rámci socializujícího se hospodářství ztrácí samostatná doprava své opodstatnění. V uvedených souvislostech se je třeba podívat i na název svazu. Název studie je vlastně poněkud zavádějící. „Ústřední svaz dopravy“ nebyl oficiálním názvem, jednalo se pouze o zaužívané zkrácení delšího názvu. V době svého vzniku nesl oficiální název „Ústřední svaz dopravy pro Čechy a Moravu“. Nastalé politické změny po květnu 1945 přinesly samozřejmou změnu na „Ústřední svaz československé dopravy“ (ÚSČD), který zůstal zachován až do konce činnosti svazu v roce 1948.

V úvodu je nutno odpovědět na otázku: Co vedlo ke vzniku takovéto organizace? Potřeba spolupráce mezi jednotlivými druhy dopravy se ukázala potřebnou již v meziválečném období. Stavovské zájmy však převládaly nad nutností vzájemné spolupráce. Tuto tezi můžeme dokumentovat na případu autodopravy. Ke sdružování docházelo podle jednotlivých typů – autobusová doprava, autodrožky. Několik pokusů organizovat ke společnému postupu všechny autodopravce ztroskotalo. Se stejným výsledkem skončil i projekt „Ústředny autodopravních organizací v Československé republice“, která měla sdružovat již existující spolky. Potenciál, který ústředna při svém vzniku měla, však nevyužila. Po slavnostním založení její činnost ustala ještě dříve, než mohla skutečně začít.

Změněné podmínky a přestavba hospodářského života probíhající v prvních letech protektorátu vyvolávaly tlak na vytvoření centrálních organizací v jednotlivých hospodářských odvětvích. Stavovské zájmy a třenice musely ustoupit státnímu zájmu. Doprava představovala strategické odvětví národního hospodářství stejně tak jako např. průmysl. Základem pro vytváření hospodářských svazů jako vrcholových organizací ve svém oboru, se stalo vládní nařízení č. 168/1939 Sb. z. a n. ze dne 23. června 1939. Ministr průmyslu, obchodu a živností byl zmocněn uznávat hospodářské svazy za výlučné zástupce jejich hospodářského odvětví, zřizovat nebo slučovat hospodářské svazy, a také stanovit povinné členství pro podniky, které měl svaz zastupovat.¹ Cílem hospodářských svazů mělo být hájení hospodářských zájmů svých členů, vedle toho však měly představovat mezičlánek mezi vládou a jednotlivými podnikateli, aby se usnadnila komunikace a samozřejmě plnění ukládaných povinností.

* PhDr. JUDr. Jan Štemberk, Ph.D.; Katedra společenských věd, Vysoká škola obchodní v Praze, o. p. s. (email: jan.stemberk@vso-praha.cz).

¹ Sbírka zákonů a nařízení Protektorátu Čechy a Morava 1939, Praha 1939, vládní nařízení č. 168.

Vznik Ústředního svazu dopravy

Pro oblast dopravy bylo uvedené rámcové zmocnění využito až ve druhé polovině roku 1940. Základní dokumentem upravujícím vznik ústředního svazu se stalo nařízení ministra průmyslu, obchodu a živností ze 16. prosince 1940 č. 451/1940 Sb. z. a n. Podnětem pro vydání nařízení byl požadavek okupačních orgánů organizovat dopravu podle německého vzoru. Nařízení nepřímou rušilo dosavadní oborová společenstva vytvářená podle živnostenského řádu a účast dopravních podnikatelů v ostatních živnostenských společenstvech a zavádělo jejich povinné sdružení v nově vytvořeném „Ústředním svazu dopravy pro Čechy a Moravu“. Svaz se vnitřně dělil na skupiny podle dopravních odvětví. Právními nástupci zrušených společenstev se tedy stávaly jednotlivé dopravní skupiny. Členství bylo povinné pro všechny podnikatele činné v dopravě i pro dopravní podniky obcí. Netýkalo se však státních drah a pošty. Proklamovaným účelem svazu bylo hájit zájmy dopravy, a také zastupovat a podporovat své členy.

Svaz se dělil na čtyři dopravní skupiny, které pokrývaly různá dopravní odvětví. První dopravní skupina vnitrozemské plavby sdružovala lodní dopravce, zprostředkovatele lodní dopravy, provozovatele přístavišť a překladišť, přivozníky a voroplavbu; druhá dopravní skupina zasilatelství a skladování seskupovala speditéry, provozovatele skladů souvisejících s dopravou a kanceláře poskytující těmto činnostem služby. Třetí početně nejsilnější dopravní skupinu tvořily podniky živnostenské dopravy motorovými vozidly a živnostenského povoznictví.² Poslední čtvrtá dopravní skupina s názvem „pomocné živnosti dopravní“ spojovala některé podnikatele v oblasti cestovního ruchu. Do této skupiny patřily cestovní kanceláře a další podniky, které vykonávaly pouze některé z činností cestovních kanceláří. Začlenění cestovních kanceláří do Ústředního svazu dopravy vyvolalo nelibost paralelně působícího Ústředního svazu pro cizinecký ruch (dále též ÚSCR), který oprávněně očekával, že cestovní kanceláře jako podniky působící v cestovním ruchu bude spravovat sám.³ V případě, že činnost podnikatele bylo možno podřadit pod více dopravních skupin, tak byl povinen k účasti ve všech těchto skupinách. Příspěvky však platil pouze té dopravní skupině, do které spadala činnost, již se věnoval převážně.

Dopravní skupiny se dále mohly dělit na odborné a územní složky. Některé dopravní skupiny sdružovaly podnikatele s rozdílnými zájmy. Zde přicházela úloha odborných skupin zastupovat dílčí zájmy. V rámci územních a odborných složek také nalézala uplatnění zanikající dopravní společenstva a dopravní spolky, které musely být také buď rozpuštěny nebo začleněny do organizační struktury Svazu. Orgány Svazu se také stávaly právními nástupci rušených společenstev a přebíraly jejich majetek. Zřizování odborných skupin bylo v pravomoci předsednictva Ústředního svazu, místní skupiny mohlo zřizovat předsednictvo příslušných dopravních skupin. Z ekonomického hlediska mělo velký význam začlenění „Společenstva pro veřejnou dopravu osob nájemnými automobily v hlavním městě

2 Ke III. dopravní skupině: živnostenská doprava motorovými vozidly a živnostenské povoznictví patřily.

1) živnostenská doprava osob, živnostenské pronajímání vozidel bez řidiče, živnostenská doprava mrtvol,

2) nákladní doprava motorovými vozidly,

3) autobusová doprava,

4) soukromí hlídači motorových vozidel (vyňaty byly podniky vyrábějící, prodávající a opravující motorová vozidla),

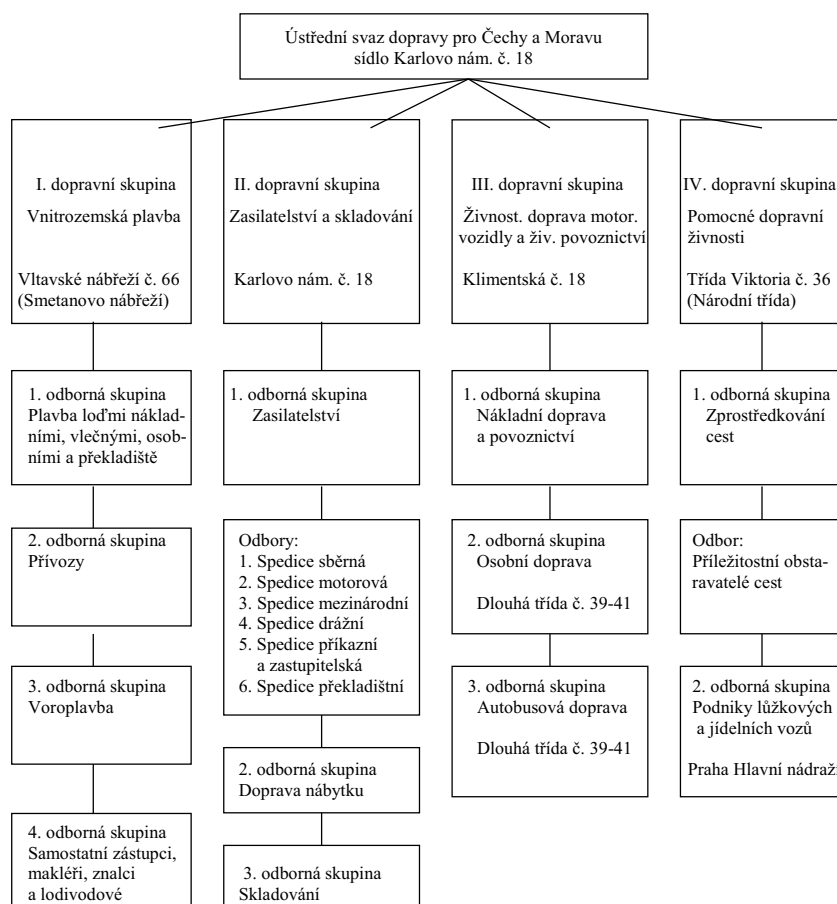
5) učitelé jízdy a autoškoly a

6) doprava osob a nákladů nemotorovými vozidly (včetně poštovního povoznictví).

Sbírka zákonů a nařízení Protektorátu Čechy a Morava 1940, nařízení min. průmyslu č. 451; Sbírka zákonů a nařízení Protektorátu Čechy a Morava 1941, vyhláška č. 104.

3 Podrobněji k Ústřednímu svazu pro cizinecký ruch srov. Štemberk, J. (2006): *Ústřední svaz pro cizinecký ruch (1940 – 1948)*, Cestování včera a dnes 2006, r. 3, č. 2, s. 57-62.

Praze“, které disponovalo nemalým majetkem, jež poskytl „startovní“ kapitál pro celkový rozjezd. Jednotlivé skupiny totiž nevznikaly „na zelené louce“. Navazovaly na činnost zanikajících společenstev či podnikatelských spolků, která se přizpůsobovala novým podmínkám.



Pramen: Národní archiv (dále jen NA), fond Ústřední svaz československé dopravy (dále jen ÚSČD), k. 1, Organizační struktura.

V čele svazu stálo předsednictvo jmenované na dva roky ministrem průmyslu, obchodu a živností a jemu také odpovědné.⁴ Další orgány tvořily presidiální výbor, který se skládal z předsednictva a předsednictev dopravních skupin a dalších osob jmenovaných ministrem průmyslu, obchodu a živností, zvláštní výbory a valná hromada. Valná hromada všech členských podniků měla být svolávána podle potřeby. Byla však jen informativním a poradním orgánem bez možnosti rozhodovat. Základní roli ve Svazu sehrávalo předsednictvo a presidiální výbor. Předsednictva dopravních skupin jmenoval též ministr průmyslu, obchodu a živností, a to na návrh předsednictva Svazu. Zdroje na svou činnost svaz získával z příspěvků členů a udílených pokut. Orgány Svazu i jednotlivých dopravních skupin mohly svým členům přidělovat úkoly, jejichž nedodržování byly oprávněny i poku-

4 V době zřízení Ústředního svazu totiž státní doprava spadala do působnosti právě tohoto ministerstva. Konstituované ministerstvo dopravy a techniky zatím zastupovalo jen státní dopravu (státní dráhy a poštu).

tovat. Dopravní skupiny v této organizaci tvořily pobočné spolky se zvláštními stanovami a s vlastní právní subjektivitou.⁵ Po změně v kompetencích protektorátních ministerstev převzal v roce 1942 úlohu ministra průmyslu, obchodu a živností v Ústředním svazu dopravy ministr dopravy a techniky.

Organizační struktura Ústředního svazu je představena v následujícím grafickém znázornění. Vedení svazu sídlilo na pražském Karlově náměstí. Z grafu je patrné také rozdělení jednotlivých dopravních skupin na odborné skupiny a odbory. Sídla odborných skupin byla obvykle shodná se sídly skupin dopravních.

Počet dopravních skupin byl ještě v průběhu okupace rozšířen na pět. Pátá skupina zastupovala soukromé či komunální malodráhy a pouliční dráhy.

Zápas o další existenci

Po osvobození vyvstala otázka zachování další existence Svazu. Nejasnost do dalšího osudu Svazu vnesl i Košický vládní program, který ve svém V. oddíle uváděl: „Všechny správní a násilnické orgány a instituce, vytvořené bývalými režimy okupantů a zrádců, se zrušují“.⁶ Pokud by tato proklamace měla být naplněna, Svaz by musel být likvidován. Z postupu ministra dopravy však byl patrný zájem na další činnosti Svazu. Již 22. května 1945 jmenoval ministr dopravy předsedu.⁷ Dosavadní předsednictvo Svazu pokud se nepozůstávalo z německých členů, složilo 22. května 1945 svou funkci. Stejně postupovala i předsednictva dopravních skupin. Na návrh předsedy Svazu byl 29. května jmenován zbytek předsednictva, současně s předsednictvy jednotlivých dopravních skupin. Věci ustanovování předsednictva Svazu a jednotlivých dopravních skupin projednávala na ministerstvu dopravy železniční správa v součinnosti s veřejnou správou technickou. Při návrhu nových funkcionářů bylo dbáno i na zastoupení firem z Moravy. Před novými předsednictvy stál těžký úkol obhájit existenci Svazu, proti níž se však vyslovovala i část členstva. Větší odpor byl patrný ve velkých městech, venkov naopak Svaz spíše podporoval. V červnu 1945 bylo totiž navrženo „Ústřední jednotou autodopravců“ zrušení Svazu, a převedení jeho agendy na jiné zájmové organizace. Ačkoliv tento návrh nebyl přijat, vyvolal vážnou diskusi o další existenci Svazu. Zrušení bylo podporováno i ze strany KSČ.⁸ Na své straně měl Svaz ministerstvo dopravy, které jeho činnost několikrát podpořilo.⁹ Jasně rozhodnutí padlo až přijetím vládního nařízení č. 110/1946 Sb., které stanovilo, že Svaz má dočasně pokračovat ve své činnosti. Ministerstvu dopravy však bylo uloženo do konce roku 1946 vypracovat osnovu nové zákonné úpravy zájmových organizací v dopravě. Nařízení také formálně rozšířilo působnost Svazu na oblast českého pohraničí. Probíhající reorganizace se měly navenek prezentovat změnou názvu na „Ústřední svaz československé dopravy“. K „protektorátnímu“ svazu totiž byla připojena slovenská organizace dopravních živností. Předseda slovenských dopravců Miloš Bugár se poté stal místopředsedou Svazu.

Když se v roce 1945 podařilo obhájit další existenci Svazu, bylo také nutno transformovat jeho nedemokratickou strukturu a posílit roli valné hromady. Základním prvkem de-

5 Národní archiv v Praze (dále jen NA), fond Ústřední svaz československé dopravy (dále jen ÚSČD), k. 1, Stanovy ústředního svazu dopravy pro Čechy a Moravu.

6 Gronský, J. (1999): *Dokumenty k ústavnímu vývoji Československa II*, Praha 1999, s. 18.

7 Zpočátku tuto funkci vykonával Dr. V. Všečka. Po jeho odchodu na odpočinek se předsedou stal ing. Stanislav Richter (nar. 1897). Richter nebyl ve Svazu nováčkem, již dříve působil jako místopředseda a předseda dopravní skupiny vnitrozemská plavba.

8 NA, fond ÚSČD, k. 1, i. č. 2, Rudé právo z 15. 6. 1945.

9 NA, fond Ministerstvo železnic (dále jen MŽ), k. 56, Spis č. 1751/1945 z 27. 6. 1945.

mokratizace měla být volba funkcionářů. Aktuálním požadavkem bylo také zintenzivnění styku se členstvem, které by zlepšilo pozici Svazu v jeho očích. Demokratizace však narazila na jednu zásadní překážku. Ta spočívala v nutnosti změnit stanovy. Návrhů bylo připraveno několik, ale žádný nebyl ministerstvem dopravy přijat. Zamítavá stanoviska byla odůvodňována připravovanou reformou hospodářské samosprávy. Na nejvyšší úrovni Svazu a dopravních skupin, tak demokratizace neproběhla a stále zůstal zachován jmenovací princip. Ze strany ministerstva však byli obvykle jmenováni funkcionáři, kteří měli jasnou podporu členstva. Nedošlo tak ani k posílení pozice valné hromady. Odlišná byla situace na úrovni odborných a místních skupin. Demokratizace tu „via facti“ vlastně proběhla: Předsednictvem Svazu totiž byly do funkcí potvrzovány zvolené osoby.¹⁰ Pod vlivem společenského klimatu byl Svaz nucen věnovat výrazně větší pozornost také pracovním a mzdovým podmínkám zaměstnanců.

Současně byla také provedena reorganizace dopravních skupin. Změněn byl název třetí dopravní skupiny na „dopravní skupinu silniční dopravy osob a nákladů“. Došlo i k úpravě vztahu k nadřízeným ministerstvům. Pro první, třetí a pátou dopravní skupinu bylo nadřízeným ministerstvo dopravy. Druhá a čtvrtá se dostala do působnosti ministerstva vnitřního obchodu. Svaz tak soustřeďoval všechny nestátní dopravní podniky – vnitrozemskou plavbu, zasilatelství, skladování, silniční dopravu, cestovní kanceláře, městskou dopravu a soukromé malodráhy. I po provedených změnách zůstala daleko nejsilnější a nepočetnější III. dopravní skupina, která zastupovala cca 9 000 podnikatelů. Věstníky vydávané jednotlivými dopravními skupinami byly po osvobození zastaveny. Náhradou se stal časopis „Doprava“ vydávaný Ústředním svazem. Jednotný časopis měl přispět ke snížení nákladů a odborným vedením měla stoupnout i jeho kvalita. Členům Svazu byl časopis rozesílán zdarma. Náklady tak byly financovány z otiskovaných reklam a subvencí Svazu. Na předplatném se vybralo pouhých 1 300 Kčs za rok. Ztráta krytá ze svazového rozpočtu dosahovala průměrné sumy 25 000 Kčs za rok.¹¹ Vedle časopisu byla vydávána i svazová ročenka.

Zajímavou aktivitou Svazu bylo vyčíslení škod, které soukromé dopravě způsobila léta okupace. Škody byly pro případné reparační jednání vyčísleny na 184 160 599 Kčs. Nejvíce postiženou byla vnitrozemská plavba. Na druhém místě se s odstupem umístila živnostenská doprava motorovými vozidly a živnostenské povoznictví, kde škody činily 19 545 375 Kčs a ve skupině zasilatelství a skladování byla škoda vyčíslena na 8 511 022 Kčs. Výše škod byla sestavena podle podkladů, které svazu posílali jednotliví členové. Je tedy pravděpodobné, že v některých případech byla skutečná škoda nadhodnocena.¹²

Svaz v poválečných letech hájil zájmy soukromého podnikání a tím i zájmy svých členů. Na schůzi Svazu bylo dokonce odsouhlaseno vytvoření zvláštní komise na ochranu proti postátňování dopravních podniků, v níž vedle zástupců Svazu zasedal jeden člen předsednictva z každé dopravní skupiny. Svazu se podařilo získat i některé kompetence státních orgánů. Tou podstatnou bylo zachování vlivu na přiděly benzínu pro živnostenská motorová vozidla. Od října 1945 pro hromadnou dopravu osob a autodrožky, a od března 1946 pro veškerou živnostenskou dopravu. Dále byl Svaz pověřen realizací přidělu obručí, které dosud provádělo vedle ministerstva dopravy i ministerstvo vnitřního obchodu, železa, dřeva, petroleje a šatstva.¹³ Tyto pravomoci Svaz převedl na dopravní skupiny.

10 NA, fond ÚSČD, k. 2, Protokol ze schůze předsednictva ÚSČD z 30. 9. 1947.

11 NA, fond ÚSČD, k. 3, Rozpočet časopisu Doprava.

12 NA, fond MŽ, k. 4608, i. č. 1035, Vyjádření Ústředního svazu dopravy č. j. III/4116/45-L/F z 19. 9. 1945 a č. j. III/4233/45-L/F z 19. 9. 1945.

13 NA, fond Ministerstvo dopravy (dále jen MD), k. 689, i. č. 521, Spis č. j. 7.944/1946 z 7. 2. 1946; fond ÚSČD, k. 8, I valná hromada III dopravní skupiny 18. 12. 1946, Zpráva o činnosti od května 1945 do září 1946, s. 47.

Od roku 1946 zahájil přípravy starobního, invalidního, penzijního a dopravního pojištění pro své členy. Rozšiřující se agendy s sebou přinášely i zvyšování počtu úředníků. Ústřední svaz byl spíše koordinačním místem a vystačil jen s malým počtem zaměstnanců. V roce 1945 to bylo 10 a v roce 1946 12 osob. Hlavní zátěž spočívala na jednotlivých dopravních skupinách, které měly své sekretariáty v Praze a úřadovny v regionech.

Dopravní skupiny

Dopravní skupiny byly z právního hlediska samostatnými spolky s vlastní právní subjektivitou. Sdružovaly podnikatele působící v obdobných oborech. V průběhu okupace se činnost dopravních skupin zaměřovala na základní otázky zajištění provozu živností. Náplní práce tak bylo zajišťování náhradních dílů, pneumatik, ale i krmiv pro koně. Úspěchem bylo zastavení odlivu pracovních sil z dopravy, který byl nastartován v prvních letech okupace. Důležitou pravomocí bylo podávání závazných stanovisek k novým žádostem o živnostenské listy či koncese v oborech, které spadaly do působnosti dopravních skupin. III. dopravní skupina již v době okupace zajišťovala v přenesené působnosti přiděl pohonných látek.

Poválečný vývoj přinesl i větší decentralizaci. Záměrem připraveného, ale nerealizovaného návrhu nových stanov mělo být další posílení pozice dopravních skupin. Svaz také přenášel na dopravní skupiny řadu svých úkolů. Např. přiděl pohonných látek byl svěřen III. dopravní skupině, stejně jako evidence živnostenských motorových vozidel a na dodávkách obručí se podílela II. a III. dopravní skupina. Prostřednictvím přidělu tak dopravní skupiny a jejich odbory určovaly kolik vozidel vyjede. Dopravní skupiny také mohly ovlivňovat jmenování národních správců do konfiskovaných dopravních podniků.

V poválečné atmosféře dopravní skupiny přezkušovaly národní a státoobčanskou spolehlivost všech svých členů. Za případná provinění mohla padnout: důtka, pokuta nebo návrh na zavedení národní správy.

Dalece nejpočetnější a také finančně nejsilnější byla III. „dopravní skupina silniční dopravy osob a nákladů“. Vysoký počet členů s sebou přinášel i více prostředků z členských příspěvků. U odborné skupiny osobní doprava se podařilo ustanovit podskupinu majitelů autoškol. V roce 1943 uvedená dopravní skupina sdružovala 8 565 podniků.¹⁴ Po osvobození měla dopravní skupina 8 989 členských podniků. Po přistoupení podnikatelů z pohraničních oblastí a po obnově některých zastavených podniků dosáhl v září 1946 počet členů 11 450 podniků. Počet členů se měl ještě zvyšovat, v projednávání bylo 3 000 nových žádostí o koncese.¹⁵ Staronovým předsedou dopravní skupiny se v roce 1945 stal Jaroslav Hrabánek, ředitel Autodopravní akciové společnosti v Praze. Předseda disponoval dostatečnou podporou, znal poměry v živnostenské dopravě a důležitou byla i jeho schopnost energického rozhodování. Následující tabulka podává přehled o výši členských příspěvků v roce 1946. Týkaly se živnostníků skutečně provozujících dopravu. Členské příspěvky se odvíjely od rozsahu živnostenského oprávnění a počtu a velikosti používaných vozidel. Předpokládaný výnos byl v tomto roce propočten na téměř 4 000 000 Kčs. Od roku 1944 se zvýšily cca o 100 korun a v některých kategoriích došlo dokonce k jejich poklesu.

14 NA, fond ÚSČD, k. 9, Zpráva o činnosti dopravní skupiny živnostenská doprava motorovými vozidla a živnostenské povoznictví za rok 1943.

15 NA, fond ÚSČD, k. 8, I valná hromada III. dopravní skupiny 18. 12. 1946, Zpráva o činnosti od května 1945 do září 1946, s. 48.

Příspěvkový řád III. dopravní skupiny v roce 1946

Povoznictví	130 Kčs za každého koně / 100 Kčs za každého vola
Motorová doprava	Nákladní automobil/autobus Do 2 tun/300 Kčs; do 3 tun/400 Kčs; do 5 tun/600 Kčs; přes 5 tun/800 Kčs Traktor – 400 Kčs; vlečný vůz 200 Kčs
Autodrožky	250 Kčs za vozidlo
Autoškoly	250 Kčs

Pramen: NA, fond ÚSČD, k. 8, Zápis ze schůze předsednictva III. dopravní skupiny z 6. 2. 1946.

Členské příspěvky III. dopravní skupiny patřily v rámci Svazu k nejvyšším, přesto však dále rostly. V roce 1947 se sice nezvýšily, ale na rok 1948 bylo odsouhlaseno jejich zvýšení průměrně o 100 %. Nejvíce se mělo dotknout provozovatelů autobusové dopravy.¹⁶ Právě vysoké příspěvky byly pro řadu dopravců podnětem pro snahu přestoupit do působnosti jiné dopravní skupiny. Tato otázka byla aktuální hlavně ve vztahu k II. dopravní skupině zasilatelství a skladování. Platila totiž zásada, že členské příspěvky se platí dopravní skupině, do které spadá převážně provozovaná činnost. Téměř každý autodopravce prováděl také expedici či dopravu nábytku. Případné úniky měla řešit dohoda dopravních skupin ze září 1946. Dohoda stanovila základní kritéria pro řádné členství v dopravní skupině a zásady spolupráce mezi oběma skupinami. Evidenci vozidel pro členy obou skupin prováděla III. dopravní skupina a spojeny měly být oblastní sekretariáty. Na mnoha místech již tento stav fakticky existoval. To ovlivňovala i výrazně užší členská základna II. dopravní skupiny.¹⁷

Vysoký počet členstva a jeho rozdílné zájmy vytvářely v rámci III. dopravní skupiny odstředivé tendence. Ty byly dány hlavně prestižními názory, kdy mezi sebou soupeřili členové jednotlivých odborných skupin. Konkurenční boj v autodopravě bujel v meziválečném období, okupace ho sice oslabil, ale po osvobození se znovu rozjížděl. Krátce po osvobození se „separatismus“ objevil u autodrožkářů. Ti byli zanedlouho následováni autobusovými dopravci. Důsledkem tohoto procesu byl návrh na rozdělení skupiny. Aktuální se tato otázka stala ve druhé polovině roku 1946, kdy byl připraven návrh, který počítal s rozdělením na čtyři samostatné dopravní skupiny. Rozdělení se mělo uskutečnit ke konci roku 1946. Stávající III. skupina by zastupovala pouze nákladní dopravu a povoznictví, jako dosavadní nejpočetnější složku. Nově by byly vytvořeny: VI. dopravní skupina – nepravidelná doprava osob, VII. dopravní skupina – hromadná osobní doprava a VIII. dopravní skupina – autoškoly.¹⁸ Na poradě zástupců odborných skupin, která se konala počátkem prosince 1946, však převážil názor dopravní skupiny nerozdělovat a provést pouze striktní vnitřní dělení podle jednotlivých odborných skupin. V souladu s odbornými skupinami měla být rozdělena i pražská úřadovna, která byla nejvíce vytíženou. Mimopražské úřadovny měly zůstat společné pro celou dopravní skupinu.¹⁹ Důvodem pro odklon od připravovaného rozdělení mohla být nejen obava z reakce nadřízeného ministerstva, ale i pochopení skutečného stavu věci, kdy by vznikaly nové dopravní skupiny s malým počtem členů a musely by se k plnění svých úkolů spojovat.

Rozmístění úřadoven se odvíjelo od početnosti skupiny. Nejvytíženější ústředna III. dopravní skupiny byla v Praze. Současně byla i největší a zaměstnávala 26 úředníků. V dal-

16 NA, fond ÚSČD, k. 8, Zápis ze schůze širšího předsednictva III. dopravní skupiny z 3. 11. 1947.

17 NA, fond ÚSČD, k. 5, Protokol o společné schůzi zástupců II. a III. dopravní skupiny z 10. 9. 1946.

18 NA, fond ÚSČD, k. 1, Zásady pro rozdělení III. dopravní skupiny.

19 NA, fond ÚSČD, k. 8, Usnesení porady zástupců odborných skupin z 6. 12. 1946.

ších úřadovnách v Čechách (České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Teplice-Šanov, Liberec, Pardubice a Jaroměř) pracovalo 19 a v moravských (Brno, Olomouc, Moravská Ostrava a Zlín) 16 úředníků.

Jedním z výsledků poválečných aktivit III. dopravní skupiny bylo i znovuzavedení obligatorního dopravního pojištění. Dopravní skupina nejprve uvažovala o dobrovolné variantě, ale přiklonila se k povinnému pojištění. To pro členy skupiny oznámila vyhláška dopravní skupiny „živnostenská doprava motorovými vozidly a živnostenské povoznictví“ z 26. srpna 1946. Pojistné, ve výši 50 hal. z kusové záсылky a 1 Kčs z celovozové záсылky, bylo odváděno autodopravci, ale placeno zákazníky jako přírážka k účtované konečné ceně. Pojištění mělo zajišťovat náhradu škody při případném poškození záсылky během přepravy.²⁰

Protektorátní předseda II. dopravní skupiny komorní rada Linhart, ústřední ředitel společnosti „Čechoslávie“, byl po osvobození nahrazen B. B. Černíkem. V roce 1945 bylo odsouhlaseno zvýšení počtu odborných skupin II. dopravní skupiny zasilatelství a skladování na pět. Dosavadní odborná skupina expedice se rozdělila na tři expedice místní, mezinárodní a sběrnou. Zbývající dvě odborné skupiny zastupovaly skladování a stěhování.²¹ V roce 1946 sdružovala II. dopravní skupina cca 560 zasilatelských podniků (asi 100 z nich působilo v Praze). Speditéři připravovali založení svépomocného skladištního družstva, jehož cílem bylo zřizovat a udržívat sklady na důležitých místech. Organizace družstva „Spedosklad“ však zůstávala více v rovině přípravných prací.

Novou službou živnostenské dopravy se měla stát „Spojdopra“. Její organizace se začala připravovat až na počátku roku 1948, ale její cíl byl zajímavý. Služba totiž měla zajistit plné vytížení vozidel a organizovat náklady na zpáteční cesty. Pokusně bylo její spuštění připraveno pro oblast zasilatelství v Praze. Po případném úspěchu měla být rozšířena na celé území ČSR. Svého uvedení v činnost se „Spojdopra“ dočkala až od 1. prosince 1948. Členství bylo povinné pro všechny členy II. dopravní skupiny. Pro členy III. dopravní skupiny pouze pro výkony v dálkové dopravě. Svého oživení se dočkala i myšlenka meziválečné drážní expedice – známá „Spedra“. ČSD však o tuto službu již neměly valný zájem a více využívaly svůj vlastní automobilový park.²² Ze stejných zásad vycházelo i organizování „dopravních kanceláří“, které měly zprostředkovávat přepravní výkony.

Za okupace jmenovaný předseda I. dopravní skupiny ing. Šeda po osvobození odstoupil a do funkce byl navržen místopředseda závodního výboru Československé akciové společnosti labské ing. S. Richter. Místopředsedou se stal František Kolář, majitel voroplavby a znalec tohoto oboru.²³

Dopravní skupina pomocných dopravních živností, která sdružovala cestovní kanceláře, úzce spolupracovala s cestovní kanceláří Čedok. Čedok byl s přehledem největší firmou, která ve skupině působila. V době německé okupace byl předsedou skupiny Dr. Rolf Böger, po osvobození se stal předsedou generální ředitel Čedoku Dr. Igor Geryk. Geryk zůstal ve funkci předsedy až do února 1948. Z hlediska členské základny se jednalo o slabou skupinu. V roce 1946 sdružovala pouze 30 členských podniků. Podle dohody uzavřené mezi ÚSČD a „Ústředním svazem pro cizinecký ruch“ měla být tato skupina převedena do působnosti ÚSCR. Dohoda však podléhala ministerskému schválení. V této souvislosti sdružené cestovní kanceláře navrhovaly změnu dopravní skupiny na „Svaz československých cestovních kanceláří“ a definitivní připojení k ÚSCR. Udržení vazeb s ÚSČD však

20 Antonín Patočka (1948): *Koncesovaná doprava nákladů motorovými vozidly*, Praha 1948, s. 34.

21 NA, fond ÚSČD, k. 3, Protokol o schůzi předsednictva II. dopravní skupiny z 25. 6. 1945.

22 NA, fond ÚSČD, k. 3, Zpráva o činnosti odborovým svazem ÚSOPD od února 1948, sine.

23 NA, fond MŽ, k. 61, inv. č. 4337, Spis č. 2126/1945.

bylo pro dopravní skupinu výhodné, protože její zájmy tak zastupovaly oba ústřední svazy. Další výhodou bylo i udržení blízkých vztahů se III. dopravní skupinou, která zajišťovala přiděly pohonných látek a obručí.²⁴

Nízký počet členských podniků a jejich obtížná hospodářská situace související s omezením cestovního ruchu, limitovala možnosti celé skupiny. Členské příspěvky v době okupace skupině přinášely ročně přibližně 25 000 K a vykazovaly stagnující tendenci. Výši členských příspěvků IV. dopravní skupiny uvádí následující tabulka.

Členské příspěvky IV. dopravní skupiny na rok 1941

Cestovní kanceláře s obratem přes 1 000 000 K	1 500 K
Cestovní kanceláře s obratem do 1 000 000 K	750 K
Zprostředkovatelé cest s obratem přes 1 000 000 K	1 200 K
Zprostředkovatelé cest s obratem do 1 000 000 K	650 K
Sezónní podniky s obratem přes 1 000 000 K	600 K
Podniky lůžkových a jídelních vozů	4 500 K
Pozastavené koncese	200 K

Pramen: NA, fond ÚSČD, k. 45, Niederschrift über eine Sitzung des Beirates der Verkehrsgruppe Hilfsgewerbe am 28. 11. 1941.

Po osvobození se ekonomická situace členských podniků příliš nezměnila. To neumožňovalo zvyšování členských příspěvků. V roce 1946 byly ve vztahu k členským příspěvkům podniky rozděleny na tři skupiny. Do první skupiny s ročním příspěvkem 750 Kčs spadaly podniky nově založené a z těch starších ty, které vykazovaly menší rozsah činnosti. Do druhé skupiny s příspěvkem 1 000 Kčs byly zařazené větší podniky s tradicí. Do třetí skupiny s poplatkem 1 500 Kčs byly zařazeny podniky s tradicí, které navíc zajišťovaly prodej jízdních průkazů.²⁵ Mimo toto rozdělení stály tři velké podniky s mimořádným postavením, které měly stanoveny zvláštní výměru.²⁶

V poválečném období je možno zaregistrovat rostoucí konflikt mezi Čedokem a menšími cestovními kancelářemi. Čedok, který měl postavení oficiální cestovní kanceláře, se nemusel obávat o svou existenci. To jej zřetelně oddělovalo od ostatních podniků. Společné zájmy byly spíše ekonomické a neměly stěžejní význam. Jednalo se například o provizi za zprostředkované klienty hotelům a zajištění akcí typu Pražských vzorkových veletrhů či Sokolského sletu.

Poslední dopravní skupina malodrah a pouličních drah byla úzce spojena s městskými dopravními podniky. Předsedou skupiny se po osvobození stal ing. Alois Píbl, ředitel pražských dopravních podniků.²⁷

Zánik Ústředního svazu dopravy

Při realizaci svých aktivit se Svaz dostával do konfliktu se záměry nadřízených ministerstev. Zvláště vztah k ministerstvu dopravy byl stále častěji napjatý. V roce 1947 probíhala jednání o nové úpravě hospodářské samosprávy. Důležitou změnu přineslo

24 NA, fond ÚSČD, k. 45, Schůzové protokoly, Protokol o valné hromadě členstva dopravní skupiny pomocných živností z 5. 2. 1947.

25 NA, fond ÚSČD, k. 45, Schůzové protokoly, Protokol o schůzi dopravní skupiny pomocných živností z 21. 1. 1947.

26 Největší Čedok měl přispívat 15 000 Kčs, Wagon L. Cook – 5 000 Kčs a Zlínská dopravní a. s. – 2 500 Kčs.

27 NA, fond MŽ, k. 61, inv. č. 4337, Spis č. 2126/1945.

usnesení vlády z 16. prosince 1947, které požadovalo vytvoření tří základních hospodářských svazů – průmyslu, řemesla a obchodu. Z toho vyplývá, že obor dopravy měl být společně s cizineckým ruchem a lázeňstvím spojen s ústředním svazem obchodu. Dopravě se v rámci tohoto ústředí mělo dostat výrazného postavení a zastoupení, zabezpečující účelnou ochranu jejich zájmů.²⁸ Na základě uvedeného vládního usnesení zpracoval generální sekretariát Hospodářské rady novou variantu právní úpravy. Návrh zákona „o organizaci obchodu, dopravy, lázeňství a pohostinství“ vycházel z ústředního rámce „Ústředního svazu obchodu“, který by se rozšířil o další kategorie činností. Doprava by představovala samostatnou skupinu, která by se vnitřně dělila na svazy. Návrh však počítal i s povinným členstvím státních podniků.²⁹ V reakci na navrženou úpravu, která dostatečně nezohledňovala zájmy dopravy, připravilo ministerstvo dopravy vlastní návrh zákona o Ústředí obchodu, dopravy, lázeňství a hostinství. Návrh se sice pohyboval v intencích vládního usnesení, ale jak název napovídá, měla být centrální organizace pouhým ústředím, v jehož rámci by působily téměř samostatné ústřední svazy. Ty by zastupovaly rozdílné zájmy sdružených oborů. Návrh počítal pouze s členstvím soukromých podnikatelů. Ústředí by působilo jako poradní orgán státní moci, bez možnosti přímé účasti na regulaci oboru. Svaz sice sdružování odmítal, ale pod tlakem okolností se více klonil k návrhu ministerstva dopravy, jež mu zajišťoval alespoň určitou samostatnost. Požadoval však větší zdůraznění svébytnosti dopravy.³⁰

Diskuse a připomínky k předloženým osnovám přerušily únorové události roku 1948. Obtížná cesta k dosažení určitého přijatelného kompromisu byla nahrazena faktickým postupem. Do osudu Svazu totiž zasáhly překotně vznikající Akční výbory NF. Prvním v sérii likvidačních kroků bylo rozhodnutí AV NF paralelního „Ústředního svazu obchodu“ z 25. února 1948 o sloučení s Ústředním svazem dopravy a Ústředním svazem pro cizinecký ruch.³¹ Právní podklad pro takové rozhodnutí samozřejmě neexistoval. Rozhodnutí bylo schématicky odůvodněno separatismem dopraváků a obavou o zajištění plynulého plnění dopravních úkolů. Toto rozhodnutí bylo na počátku března 1948 sankcionováno ministerstvem vnitřního obchodu. Ministerstvo sloučení potvrdilo a rozhodlo o tom, že hospodaření svazů a správa majetku budou dočasně vedeny odděleně. Souhlas ministerstva vnitřního obchodu byl z právního hlediska důležitý, protože podle již výše uvedeného (a stále účinného) vládního nařízení č. 168/1939 Sb. z. a n. totiž o vzniku, slučování a zániku hospodářských svazů rozhodoval ministr průmyslu, obchodu a živností. V nových podmínkách tato kompetence přešla na ministra vnitřního obchodu. V obtížných politických podmínkách došlo na jednání dne 23. března 1948 k souhlasu zúčastněných ministerstev vnitřního obchodu a dopravy a ústředních svazů na likvidaci samostatného „Ústředního svazu československé dopravy“ a jeho splnutí s „Ústředním svazem obchodu“ a „Ústředním svazem pro cizinecký ruch“. Sloučení mělo být víceméně formální a doprava si měla zachovávat svá specifika. Nově vytvořený subjekt nesl název „Ústřední svaz obchodu, pohostinství a dopravy“ (dále též ÚSOPD). Bývalý Svaz se stal 18. samostatným odborovým svazem ÚSOPD. Odborový svaz dopravy byl samozřejmě veden akčním výborem a skládal se z osmi odborů.³²

28 NA, fond MD, k. 63, Spis č. 1863/1948.

29 Např. Svaz dopravy železniční by sdružoval ČSD a jednu soukromou železniční společnost připravenou k zestátnění; Svaz dopravy letecké by sdružoval pouze Státní aerolinie.

30 NA, fond MD, k. 63, Spis č. 695/1948 z 31. 1. 1948.

31 NA, fond ÚSČD, k. 1, Zpráva Ministerstva vnitřního obchodu z 8. 3. 1948.

32 1. odbor – vnitrozemská plavba; 2. odbor – zasilatelství a skladování; 3. odbor – nákladní doprava; 4. odbor – nepravidelná nehromadná doprava osob; 5. odbor – hromadná doprava osob; 6. odbor – autoškoly, 7. odbor – pomocné dopravní živnosti (cestovní kanceláře); 8. odbor – místní doprava (dráhy).

Hlavní změnou, kterou nová organizace přinesla, bylo zvýšení centralizace. Situace, která tu byla před únorem, vykazovala převažující znaky decentralizace. Ústřední svaz dopravy se skládal z celkem samostatných dopravních skupin, které měly svou vlastní subjektivitu a také svůj majetek. Nyní se situace úplně změnila. V novém ÚSOPD měly subjektivitu pouze odborné svazy a nikoliv jednotlivé odbory. Veškerá doprava tak byla koncentrována z pěti celkem osobitých spolků do jednoho. V tomto centru se také vše řešilo a existence jednoho ústředí také umožnila lepší ovládání ze strany státu. Předsedou odborného svazu dopravy se stal pražský autodopravce Václav Žalud.

Po provedení právního sloučení však muselo nastat ještě sloučení faktické. Na lokální úrovni vedle sebe stále působily oddělené úřadovny původních svazů. Faktické spojování probíhalo velmi pomalu. Po celý rok 1948 tu totiž ve faktické rovině Ústřední svaz dopravy působí. Podle dohody z 23. března 1948 totiž měl Svaz vykonávat vymezenou působnost svými orgány, ale v nejvyšší rovině byl podřízen ÚSOPD. K určité samostatnosti v jednání přispívalo i hospodaření podle samostatného rozpočtu, připraveného ještě před sloučením, a také nedostatek podkladů. Jednotný rozpočet měl být připraven až na rok 1949. V letních a podzimních měsících roku 1948 je zřetelný názor, že nově vzniklý ÚSOPD bude tvořit jakousi prodlouženou ruku ministerstva vnitřního obchodu, při plnění jeho úkolů.³³ Neobjevuje se ani náznak toho, že bylo připravováno další slučování hospodářských svazů. Přesto však ÚSOPD neměl dlouhého trvání. Na základě rozhodnutí Akčních výborů Ústředního svazu obchodu, pohostinství a dopravy a Ústředního svazu československého řemesla z prosince 1948 došlo k vytvoření „Svazu československého živnostnictva“. V plném souladu s požadavky státních orgánů se podařilo vytvořit jednu masovou organizaci, která sdružovala všechny živnostníky.

Závěr

Ústřední svaz dopravy představoval první organizaci, která měla sdružovat a zastupovat zájmy dopravy jako celku. Vznik svazu byl spojen s novou organizací hospodářství na počátku protektorátů. Myšlenka jednotné organizace se však ukázala nosnou a perspektivní. Tato skutečnost Svazu zajistila existenci i po osvobození. Ten se při své činnosti snažil hájit zájmy soukromé dopravy, to mu zajišťovalo podporu členstva, ale v pozdější době i přinášelo konflikty s nadřízenými orgány. Dlouhé jednání o reformě hospodářské samosprávy, které bylo zahájeno po osvobození, přineslo ohrožení samotné existence Svazu. Rozdílné názory politických stran na rozsah reformy její přijetí oddalovaly. Rychlé rozhodnutí tak přišlo až v únorových dnech roku 1948, kdy byl Svaz sloučen s Ústředním svazem obchodu. Podařilo se tak prosadit požadavek, který zazníval již od poloviny roku 1947. Nově vytvořený Ústřední svaz obchodu, pohostinství a dopravy však před sebou dlouhého trvání neměl. Ještě dříve než se mohlo provedené sloučení skutečně projevit, došlo k jeho vplynutí do nově vytvářeného „Svazu československých živnostníků“.

33 NA, fond Svaz československých živnostníků k. 12, i. č. 8, Zápis o schůzi AV ÚSOPD konané 9. 7. 1948.

Ústřední svaz dopravy 1940–1948

Jan Štemberk

Abstrakt

Ústřední svaz dopravy představoval první jednotnou organizaci, která měla sdružovat a zastupovat zájmy dopravy jako celku. Vznik svazu byl spojen s novou organizací hospodářství na počátku protektorátu. Myšlenka jednotné organizace se však ukázala nosnou a perspektivní. Tato skutečnost Svazu zajistila existenci i po osvobození. Ústřední svaz se při své činnosti snažil hájit zájmy soukromé dopravy, to mu sice zajišťovalo podporu členstva, ale v pozdější době i přinášelo konflikty s nadřízenými orgány. Dlouhé jednání o reformě hospodářské samosprávy, které bylo zahájeno po osvobození, přineslo ohrožení samotné existence Svazu. Rozdílné názory politických stran na rozsah reformy její přijetí oddalovaly. Rychlé rozhodnutí tak přišlo až v únorových dnech roku 1948, kdy byl Svaz sloučen s Ústředním svazem obchodu a právně tak zanikl.

Klíčová slova: doprava; hospodářská samospráva; ústřední svazy; české země.

Central Association of Transport 1940–1948

Abstract

Central Association of Transport (Ústřední svaz dopravy) was the first uniform organization, which should conjugate and represent the interests of transport as a whole. Development of the Association was connected with a new organization of economy in the beginning of the protectorate. The idea of uniform organization was good and perspective. This fact made also provision for the Association existence after the liberation. The Central Association tried to promote private transport; therefore it had support from members, but in the late period it bore conflicts with governing bodies. Long discussion about reform of economic local government began after the liberation brought threat to the Association existence. Different estimations of reform extent of political parties prolonged its acceptance. Rapid decision came as long as February 1948, when the Association was integrated with the Central Association of Commerce (Ústřední svaz obchodu) and expired legally.

Keywords: transport; economic local government; central associations; Czech lands.