

UNIVERZITA KARLOVA  
FILOZOFICKÁ FAKULTA  
ÚSTAV HOSPODÁŘSKÝCH A SOCIÁLNÍCH DĚJIN

**DISERTAČNÍ PRÁCE**

MODERNÍ HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ DĚJINY  
(STUDIJNÍ PROGRAM: HISTORICKÉ VĚDY)

**ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA, 1948–1989**

**CZECHOSLOVAK OCEAN SHIPPING, 1948–1989**

**PŘÍLOHY**

Mgr. LENKA KRÁTKÁ

2016

Školitel: Prof. PhDr. Eduard Kubů, CSc.

## **Přílohy**

### **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Seznam lodí plujících pod československou vlajkou v meziválečném období

Příloha č. 2: Seznam československých/českých námořních lodí, provozovaných v letech 1952–1958

Příloha č. 3: Finanční výsledky v 50. letech (1952–1960)

Příloha č. 4: Finanční výsledky v 60. letech (1961–1970)

Příloha č. 5: Finanční výsledky v 70. letech (1971–1980)

Příloha č. 6: Finanční výsledky v 80. letech (1981–1990)

Příloha č. 7: Problémy s dodávkami lodí Beskydy a Šumava z loděnice Daewoo na začátku 90. let

Příloha č. 8: Možné vojenské využití československé obchodní floty

Příloha č. 9: Aktivity ČNP v oblasti pasažérské přepravy

**Příloha č. 1: Seznam lodí plujících pod československou vlajkou v meziválečném období<sup>1</sup>**

jméno	stavba lodi – rok a místo		BRT	majitel	sídlo majitele
Arna	1905	Newcastle, Spojené státy	3 049	Zdenkovic	Terst
Bayard	1902	Jönköping, Švédsko	137	Presente	Braila
Bohemia	1879	Štětín, Německo	720	Götzl	Vrchlabí
Dalibor	1902	Bremerhaven, Německo	173	Spitzer	Gdaňsk
Duben	1883	Kiel, Německo	549	Glass	Hamburg
Jiřina	1917	Nakskov, Dánsko	339	Spitzer	Gdaňsk
Karel	1898	Glasgow, Skotsko	160	Wenzel	Hamburg
Kehrwieder	1913	Ruischerbrug, Dánsko	164	Müller	Königswald
Lada	nezjištěno	Eilenburg, Německo	95	Wenzel	Hamburg
Legie	1920	Jokohama, Japonsko	5 735	Legiobanka	Praha
Lemming	1921	Estonsko	214	Pavlíček	Varšava
Litoměřice	1883	Göteborg, Švédsko	664	Weis	Berlín
Little Evy	1918	Slikkerveer, Nizozemí	461	Baťa	Zlín
Magdalena	1918	Vejle, Dánsko	25	Hablerová	Kiel
Marie	1913	Hasselt, Belgie	128	Spitzer	Gdaňsk
Mělník	1898	Emden, Německo	100	Weis	Berlín
Merkur	1904	Wasermünde, Německo	177	Spitzer	Gdaňsk
Míla	1911	Einswarden, Německo	152	Spitzer	Gdaňsk
Morava	1911	Hamburg, Německo	3 642	Baťa	Zlín
Neptun	1909	Dundee, Skotsko	243	Spitzer	Gdaňsk
Olomouc	1873	nezjištěno	210	Glass	Hamburg
Plzeň	1923	Hamburg, Německo	79	Weis	Berlín
Praga <sup>2</sup>	1892	Newcastle, Spojené státy	1 799	Bešťák	Praha
Smíchov	1918	Risö, Norsko	38	Hablerová	Kiel
Srpen	1897	Varkaus, Finsko	208	Glass	Hamburg
Stella	1919	Middelfart, Dánsko	312	Wenzel	Hamburg
Tábor	1856	Londýn, Velká Británie	290	Hablerová	Kiel
Únor	1922	Rikhold, Estonsko	106	Glass	Hamburg
Viking	1929	Nizozemská Vých. Indie	240	Barnet	nezjištěno
Vodník	1903	Göteborg, Švédsko	42	Spitzer	Gdaňsk
Vojtěch	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno	Hablerová	Kiel

<sup>1</sup> Lodě jsou řazeny abecedně; pole zvýrazněná šedou označují ty, které byly zapsány v námořním rejstříku v Praze. Zdroje dat: Švarc, *Přes moře a oceány*, úvod, nestránkováno. ANTM Praha, sbírka Historie lodní dopravy 629.12, karton Evžen Škňouřil – fotografie, pohlednice, List of Czechoslovak merchant vessels in years 1920–1938, nedatováno.

<sup>2</sup> Na počátku roku 1928 loď Praga podnikla cestu s dodávkou 40 000 pušek pro severočínskou armádu. Náklad byl vyzrazen – „z příležitostného rozhovoru dvou podnapilých námořníků“ se o něm dozvěděl „agent jihočínské, tedy ústřední vlády“. Ihned navrhl celním úřadům, aby loď zabavily; zároveň „vyrozuměl jihočínskou vládu, jež vyslala za stejným účelem dělovou lodici“. Na ochranu lodi Praga poslal dělovou lodici také velitel severočínské armády Čang Cuo-ling. 7. února 1928 bylo zboží neporušené doručeno na místo určení. /Otakar Franěk, *Zbraně pro celý svět*, Brno 1970, s. 73–74./

**Příloha č. 2: Seznam československých/českých námořních lodí, provozovaných v letech 1952–1998<sup>3</sup>**

	typ	délka (m)	šířka (m)	ponor (m)	DWT	BRT	rychlost (uzlů/h)	původ	zakoupena	prodána	v provozu
Republika I	general cargo <sup>4</sup>	130,15	16,90	10,00	10 510,00	6 539,00	9,5	Velká Británie	1952 (1920 vyrobena)	1962	10 let, 5 měsíců
Julius Fučík	general cargo	125,05	18,01	7,25	7 108,00	5 081,52	13,5	Francie	1954	1965	11 let, 6 měsíců
Lidice	general cargo	139,40	17,60	7,87	8 500,00	5 659,00	14,5	Finsko	1954	1967	12 let, 3 měsíce
Dukla	general cargo	157,60	20,00	8,43	10 070,00	6 507,86	16,0	NDR	1958	1965	7 let, 4 měsíce
Mír I	general cargo	148,43	18,89	8,99	12 540,00	9 312,61	15,0	Jugoslávie	1958	1967	8 let, 4 měsíce
Ostrava	tanker	170,68	21,94	8,99	20 518,00	13 338,92	15,5	Jugoslávie	1959	1965	6 let, 1 měsíc
Orava I	general cargo	144,48	20,05	8,35	10 070,00	6 503,31	15,0	NDR	1959	1965	6 let, 3 měsíce
Kladno	general cargo	149,24	18,80	9,09	12 880,00	8 837,16	14,5	Japonsko	1959	1973	13 let, 5 měsíců
Orlík I	general cargo	146,48	19,43	8,30	10 000,00	6 785,20	15,5	Polsko	1960	1967	7 let
Pionýr	general cargo	92,05	13,50	5,64	3 025,00	1 960,00	11,5	Bulharsko	1960	1969	9 let, 1 měsíc
Jiskra	general cargo	92,85	13,53	5,62	3 047,00	1 702,53	11,7	Bulharsko	1963	1980	17 let, 3 měsíce
Košice I	bulk carrier <sup>5</sup>	181,20	24,88	9,91	26 974,00	16 759,87	14,8	Japonsko	1963	1986	22 let, 6 měsíců
Republika II	general cargo	156,39	20,40	8,92	13 928,00	10 896,70	14,2	Polsko	1964	1973	9 let, 1 měsíc
Brno	general cargo	156,55	20,44	9,49	15 250,00	10 842,59	14,2	Polsko	1965	1981	16 let, 2 měsíce
Vítkovice I	bulk carrier	209,60	27,50	11,56	41 207,00	24 326,45	15,2	Velká Británie	1966	1987	20 let, 4 měsíce

<sup>3</sup> Zdroj dat: Na Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, část VII-A-16: Parametry lodí, nedatováno. Některé údaje vykazují určité (nikoli významné) rozdíly s informacemi uváděnými v jiných materiálech; často se jedná pouze o rozdíly způsobené zaokrouhlením. Příčinou je roztržitost pramenné základny; případně skutečnost, že různé dokumenty uvádějí u jedné a téže lodi mírně odlišné parametry.

DWT, BRT, rychlost v uzlech – viz vysvětlivky.

<sup>4</sup> General cargo – lodě pro přepravu kusového nákladu.

<sup>5</sup> Bulk carrier – lodě přepravující volně ložený/hromadný náklad (dry/general cargo – kombinace obou typů lodí).

	typ	délka (m)	šířka (m)	ponor (m)	DWT	BRT	rychlost (uzlů/h)	původ	zakoupena	prodána	v provozu
Blaník	general cargo	126,95	17,01	6,86	6 000,00	5 516,84	14,7	Polsko	1967	1990	22 let, 2 měsíce
Sitno	general cargo	123,91	17,04	6,89	5 945,00	5 310,21	14,7	Polsko	1969	1990	20 let, 2 měsíce
Radhošť	general cargo	124,00	17,03	6,88	5 961,00	5 310,21	14,7	Polsko	1970	1990	19 let, 9 měsíců
Kriváň	general cargo	124,05	17,04	6,88	5 923,00	5 313,00	14,7	Polsko	1970	1987	16 let, 8 měsíců
Praha	bulk carrier	198,43	24,47	10,70	32 357,00	20 318,00	14,3	Polsko	1972	1994	21 let, 8 měsíců
Mír II	general cargo	152,75	20,30	9,32	13 870,00	9 651,43	14,5	NDR	1973	1993	20 let, 1 měsíc
Bratislava	bulk carrier	199,01	24,45	10,70	32 780,00	20 589,00	14,8	Polsko	1974	1994	20 let, 3 měsíce
Třinec	bulk carrier	199,10	24,40	11,00	33 230,00	20 596,00	15,0	Polsko	1975	1998	23 let
Orlík II	general cargo	145,50	21,60	9,40	15 870,00	10 416,00	14,8	Jugoslávie	1980	1996	15 let, 2 měsíce
Slapy	general cargo	145,66	21,60	9,38	15 916,00	10 416,00	14,5	Jugoslávie	1981	1998	17 let, 7 měsíců
Lipno	general cargo	145,66	21,60	9,38	15 916,00	10 416,00	14,8	Jugoslávie	1981	1998	17 let, 5 měsíců
Orava II	general cargo	145,66	21,60	9,38	15 916,00	10 416,00	14,8	Jugoslávie	1981	1997	15 let, 8 měsíců
Karlovy Vary	bulk carrier	164,30	22,86	9,87	22 623,00	13 569,00	14,5	Japonsko	1986 (vyrobena 1974)	1996	9 let, 6 měsíců
Vltava	dry/general cargo	119,01	18,64	7,71	7 939,00	6 425,00	13,5	ČLR	1988	1995	7 let, 1 měsíc
Otava	dry/general cargo	119,01	18,64	7,71	7 947,00	6 425,00	13,5	ČLR	1988	1994	5 let, 5 měsíců
Dunaj	bulk carrier	195,11	25,30	10,69	33 230,00	21 399,00	14,5	Polsko	1989	1997	8 let, 9 měsíců
Berounka	dry/general cargo	119,01	18,64	7,71	7 920,00	6 425,00	13,5	ČLR	1989	1995	6 let, 4 měsíce
Labe	bulk carrier	195,30	25,30	10,69	33 230,00	21 399,00	14,5	Polsko	1989	1997	8 let, 4 měsíce
Vítkovice II	bulk carrier	196,31	28,00	11,21	40 908,00	26 128,00	14,0	Jugoslávie	1989	1997	8 let, 1 měsíc
Sázava	general cargo	118,93	18,61	7,42	7 405,00	6 425,00	13,5	ČLR	1989	1995	5 let, 6 měsíců
Košice II	bulk carrier	196,30	28,00	11,21	40 908,00	26 128,00	14,0	Jugoslávie	1989	1997	7 let, 9 měsíců
Tatry	bulk carrier	225,00	32,20	12,92	66 088,00	35 350,00	13,5	Korea	1990	1998	8 let, 7 měsíců

	<b>typ</b>	<b>délka (m)</b>	<b>šířka (m)</b>	<b>ponor (m)</b>	<b>DWT</b>	<b>BRT</b>	<b>rychlost (uzlů/h)</b>	<b>původ</b>	<b>zakoupena</b>	<b>prodána</b>	<b>v provozu</b>
Beskydy	bulk carrier	225,00	32,20	13,32	70 456,00	37 550,00	13,5	Korea	1993	1998	4 roky, 8 měsíců
Svitava	bulk carrier	180,82	24,85	10,43	29 043,70	17 630,00	13,5	Rumunsko	1995	1998	3 roky, 4 měsíce
Šumava	bulk carrier	225,00	32,20	13,30	70 120,00	37 550,00	13,5	Korea	1996	1998	2 roky, 4 měsíce
Jan Hus	bulk carrier	171,97	25,05	10,00	26 045,30	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	17 měsíců
Jan Žižka	bulk carrier	171,96	25,07	10,00	26 088,80	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	14 měsíců
Prokop Holý	bulk carrier	171,92	25,07	10,00	26 096,40	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	12 měsíců
Jan Želivský	bulk carrier	171,94	25,06	10,00	26 096,40	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	7 měsíců

## Metodologická poznámka k finančním přehledům

Pro většinu informací uváděných v přílohách č. 3 až 6 (finanční přehledy) se podařilo dohledat příslušné komplexní rozborů hospodaření podniku, případně relevantní zápisy z ředitelských porad. Ve snaze nabídnout určitou „křížovou kontrolu“ finančních údajů byly tři hlavní kategorie dat porovnány se záznamy zveřejněnými na internetových stránkách [www.namorniplavba.cz](http://www.namorniplavba.cz).<sup>6</sup> Jednalo se o počty uskutečněných cest, množství přepraveného zboží v tunách a čistý zisk v Kčs. Pro celkový počet 90 sledovaných údajů v letech 1961–1990 (pro 50. léta není k dispozici dostatek relevantních informací) jsou výsledky porovnání následující:

	počet výskytů	% zastoupení	poznámka
úplná shoda	61	67,8 %	
mírné rozdíly	22	24,5 %	
významný rozdíl – v počtu cest	4	4,4 %	rozdíl o tři cesty v daném roce; neovlivňoval další kategorie – zisk, přepravené zboží
významný rozdíl – čistý zisk v roce 1971 (rozdíl o 4 miliony Kčs)	1	1,1 %	zisk o 6 % nižší než uváděn v internetové prezentaci
údaje v pramenech chybějí	2	2,2 %	
celkem	90	100,0 %	

**Tabulka 10: Výsledky srovnání některých typů údajů se sekundárním zdrojem**

Uvedená komparace ospravedlňuje využívání údajů z internetu, respektive publikace *Padesát let Československé námořní plavby*, tam, kde nejsou k dispozici jiné prameny.

Počty lodí v jednotlivých tabulkách jsou vždy uváděny ke konci roku, zahrnují nákupy a prodeje lodí v daném období. Související informace – údaje o DWT a BRT – vycházejí z dat uvedených ve složkách jednotlivých lodí v nezpracovaném fondu *Československá námořní plavba, část VII-A-16: Parametry lodí*.

<sup>6</sup> Hospodářský výsledek, in: *Námořní plavba* [online] [2015-05-12]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/241.html>.

### **Příloha č. 3: Finanční výsledky v 50. letech (1952–1960)**

Do doby, než byl založen samostatný podnik Československá námořní plavba (ČNP) v roce 1959, nejsou k dispozici ucelené informace o hospodářských výsledcích provozu lodí. Materiály společností Metrtrans a Čechofracht, které zajišťovaly agendu vlastní námořní plavby před rokem 1959, buď chybí, nebo neobsahují relevantní údaje. Není to nijak překvapivé, jelikož československá část floty se v 50. letech v podstatě nerozvíjela: loď Republika byla na své první cestě v roce 1952 poškozena tajfunem a poté až do poloviny roku 1954 opravována v šanghajské loděnici. V souvislosti s těmito opravami roční výkazy Čechofrachtu obsahují informace o ztrátě z „provozu vlastních lodí“ ve výši 2 035 000 Kčs (1953) a 587 000 Kč (1954).<sup>7</sup>

Od roku 1954, kdy Čínská lidová republika (ČLR) zakoupila první námořní loď, kterou provozovala pod československou vlajkou, bylo každoročně připraveno závěrečné vyúčtování mezi Ministerstvem zahraničního obchodu ČSR a Ministerstvem komunikací ČLR. K dispozici jsou informace za roky 1957 a 1959,<sup>8</sup> a to pouze o částce vyrovnání finančních závazků v rublech a v Lstg mezi oběma stranami; údaje o výkonech lodí, nákladech a především zisku chybí.

Dále lze dohledat souhrnný přehled o zisku, který Československo dosáhlo díky úspoře na dopravném při využívání vlastních námořních lodí. Uvádí se, že od počátku provozu námořní plavby do 31. prosince 1960 přepravily lodě plující pod československou vlajkou 1 369 079 tun zboží; z toho 638 800 tun (přibližně 47 %) pro československý zahraniční obchod. Tím se docílilo úspory 41 058 000 Kčs v devizách, „a to jednak přímou úsporou při přepravách vlastními loděmi a jednak směnou za československo-čínský clearing při přepravě čínskými loděmi pod československou vlajkou“. Kromě toho československá strana získala 12 760 000 Kčs „v československo-čínském clearingů za dodávky československého zboží čínským lodím pod československou vlajkou“; dále za mzdy československých námořníků a za podíl na režii ČNP. Vyčísleny byly také provize „z efektivních výdajů při nákupu a provozu čínských lodí“, a to ve výši 788 000 Kčs,

---

<sup>7</sup> NA Praha, fond Čechofracht, nezpracovaný, Rozhodnutí o schválení ročního výkazu za rok 1953 Čechofrachtu, podniku zahraničního obchodu, 15. 3. 1954, Ztráty související s opravami lodě Republika I. NA Praha, fond Čechofracht, nezpracovaný, Protokol o schválení ročního výkazu za rok 1955 podniku zahraničního obchodu Čechofracht, 16. 3. 1956.

<sup>8</sup> NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Protokol o odsouhlasení finančních výsledků lodi Julius Fučík a Lidice za provozní rok 1957, 11. 12. 1958. NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, X-A-5-1-3: Komplexní rozbor 1959, nedatováno.



placených v Lstg.<sup>9</sup> Každoročně tak provoz námořních lodí pod československou vlajkou přinesl československému národnímu hospodářství v průměru přibližně 7,5 milionů Kčs.

---

<sup>9</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-3-1-4: Materiál pro zvláštní komisi kolegia ministra zahraničního obchodu – Rozvoj československé námořní floty a perspektivy spolupráce v provozu námořních lodí s Čínskou lidovou republikou, 16. 9. 1961, s. 3-4.

#### **Příloha č. 4: Finanční výsledky v 60. letech (1961–1970)**

Výsledky hospodaření za období let 1960–1965 přinášejí také informace o finančním vyrovnání s čínským partnerem (spodní část tabulky). Čistý zisk pro československého partnera byl kalkulován jako rozdíl celkového dosaženého zisku a podílu ČLR na tomto zisku, vypláceného v clearingů a v Lstg (amortizační fondy a zisky za ukončené cesty čínských lodí),<sup>10</sup> v přepočtu na Kčs. Informace o zisku nezahrnují údaje o úsporách deviz na námořním dopravném pro československé subjekty (nejsou součástí komplexních rozborů, pravděpodobně byly zahrnuty do výsledků resortu MZO).

---

<sup>10</sup> Podklady pro výpočet finančního vyrovnání v letech 1961–1965 vycházejí z těchto pramenů: NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1955–1966, tajná a přísně tajná registratura, karton 1393, MZO 83, Protokol ze IV. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti (dále jen ČNP), které se konalo v Pekingu ve dnech od 2. do 5. dubna 1962 (údaje roku 1961); Protokol z V. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Praze ve dnech 29. dubna až 12. května 1963 (údaje roku 1962); Protokol z VI. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Pekingu ve dnech 4. dubna až 18. dubna 1964 (údaje roku 1963); Protokol ze VII. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Praze ve dnech 17. května až 4. června 1965 (údaje roku 1964); Protokol z VIII. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Pekingu ve dnech 11. až 23. dubna 1966 (údaje roku 1965).

	1961 <sup>11</sup>	1962 <sup>12</sup>	1963 <sup>13</sup>	1964 <sup>14</sup>	1965 <sup>15</sup>
<b>čsl. lodě</b>	3	2	4	5	6
<b>lodě ČLR</b>	7	7	7	7	3
<b>DWT celkem</b>	105 221	94 711	124 732	138 660	106 144
<b>BRT celkem</b>	70 525	63 986	82 448	93 345	72 756
<b>uskutečněné cesty</b>	58	58	63	88	78 <sup>16</sup>
<b>přepravené zboží (tuny)</b>	511 465	437 794	469 238	849 000	713 951
<b>zisk celkem (Kčs)</b>	9 033 000	14 785 000	27 909 000	28 320 000	35 286 000
<b>podíl ČLR na zisku - clearing</b>	5 499 574	6 779 798	11 090 478	8 892 609	4 584 123
<b>podíl ČLR na zisku - Lstg</b>	52 878	9 733	274 005	277 404	329 184
<b>přepočet Lstg na Kčs<sup>17</sup></b>	1 066 020	196 217	5 523 941	5 592 465	6 636 349
<b>zisk pro čs. stranu (Kčs)</b>	2 467 406	7 808 985	11 294 581	13 834 926	24 065 528

<sup>11</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, kartony X – roční rozbor hospodaření (v přílohách dále k. X), X-A-5-1-5: Komplexní rozbor 1961, Zápis č. 8 z ředitelské porady konané 22. 2. 1962.

<sup>12</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-2-2: Komplexní rozbor 1962, nedatováno.

<sup>13</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1964, Plnění provozního plánu za rok 1964, nedatováno. Dokument obsahuje finanční údaje také za rok 1963.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1965, Roční výkaz o námořní plavbě československými loděmi, nedatováno.

<sup>16</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Provozní výsledky ukončených cest v roce 1966, nedatováno.

<sup>17</sup> Přepočítáno podle průměrného ročního kurzu v uvedených letech: 1 Lstg = 20,16 Kčs. /*Statistická ročenka Republiky československé 1963*, Praha 1963, s. 487; *Statistická ročenka Republiky československé 1966*, Praha 1966, s. 144./

	1966 <sup>18</sup>	1967 <sup>19</sup>	1968 <sup>20</sup>	1969 <sup>21</sup>	1970 <sup>22</sup>
<b>československé lodě</b>	7	8	8	8	10
<b>lodě ČLR</b>	3	0	0	0	0
<b>pronajaté lodě (time charter)</b>	0	0	0	0	3 <sup>23</sup>
<b>DWT celkem</b>	147 351	122 311	122 311	125 231	137 115
<b>BRT celkem</b>	97 082	80 842	80 842	84 192	94 816
<b>uskutečněné cesty</b>	66 <sup>24</sup>	61	63	60	70
<b>přepravené zboží (tuny)</b>	653 845	821 000	705 714 <sup>25</sup>	680 000	863 000
<b>zisk (Kčs)</b>	23 133 000 <sup>26</sup>	47 700 000 <sup>27</sup>	84 802 000 <sup>28</sup>	81 305 000 <sup>29</sup>	70 290 000
<b>zisk pro čs. stranu (Kčs)</b>	16 193 100 <sup>30</sup>	spolupráce s ČLR ukončena; zisk příslušel čs. partnerovi			

<sup>18</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1966, nedatováno.

<sup>19</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1967, Zpráva o zhodnocení výsledků za rok 1967, 15. 2. 1968.

<sup>20</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1968, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969.

<sup>21</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1969, 25. 2. 1970.

<sup>22</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1970, 3. 3. 1971.

<sup>23</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970 interní, Zhodnocení činnosti obchodně provozního střediska za rok 1970, 17. 2. 1971.

<sup>24</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Provozní výsledky ukončených cest v roce 1966, nedatováno. Dokument obsahuje údaje také za rok 1965.

<sup>25</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1968, Statistický výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1968, nedatováno.

<sup>26</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Stanovisko ministra zahraničního obchodu k Rozboru činnosti a návrhu finančního vypořádání roku 1966 Československé námořní plavby, nedatováno.

<sup>27</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1968, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969.

<sup>28</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1969, 25. 2. 1970. Dokument obsahuje údaje také za rok 1968.

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Pro poslední dva roky spolupráce s čínským partnerem nejsou k dispozici záznamy týkající se finančního vyrovnání mezi oběma stranami. Podíl na zisku pro ČNP roce 1966 byl odhadnut podle poměru počtu lodí obou stran. V roce 1967 ČLR provozovala své lodě v rámci floty jen necelé dva měsíce.

## Příloha č. 5: Finanční výsledky v 70. letech (1971–1980)

	1971 <sup>31</sup>	1972 <sup>32</sup>	1973 <sup>33</sup>	1974 <sup>34</sup>	1975 <sup>35</sup>
<b>počet lodí</b>	10	11	10	11	12
<b>pronajaté lodě (time charter)<sup>36</sup></b>	2	2	2	1	1
<b>DWT celkem</b>	137 115	169 472	156 534	189 314	222 544
<b>BRT celkem</b>	94 816	115 134	105 051	125 640	146 236
<b>uskutečněné cesty</b>	88	91	91	95	nezjištěno
<b>přepravené zboží (tuny)</b>	886 000	887 000	933 000	1 348 000	1 202 000
<b>zisk (Kčs)</b>	67 787 000	23 113 404	97 000 000	127 072 000	138 300 000
	1976 <sup>37</sup>	1977 <sup>38</sup>	1978 <sup>39</sup>	1979 <sup>40</sup>	1980 <sup>41</sup>
<b>počet lodí</b>	12	12	12	12	12
<b>pronajaté lodě</b>	1	0	0	0	0
<b>DWT celkem</b>	222 544	222 544	222 544	222 544	235 367
<b>BRT celkem</b>	146 236	146 236	146 236	146 236	154 950
<b>uskutečněné cesty</b>	98 <sup>42</sup>	nezjištěno	102	67	108
<b>přepravené zboží (tuny)</b>	1 441 000	1 539 208	1 480 000	1 445 000	1 711 000
<b>zisk (Kčs)</b>	148 300 000	90 736 000 <sup>43</sup>	46 199 000	69 394 968	85 321 000

<sup>31</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1971, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1971, 6. 4. 1972.

<sup>32</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1972, 28. 2. 1973.

<sup>33</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 10, Zápis z mimořádné ředitelské porady konané 9. 4. 1974.

<sup>34</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-6-5: Komplexní rozbor 1974, Zpráva o plnění rámcové kolektivní smlouvy za rok 1974, 26. 3. 1975.

<sup>35</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-7-3: Komplexní rozbor 1975, Zápis č. 7 z mimořádné ředitelské porady konané 23. 3. 1976, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1975.

<sup>36</sup> Tyto pronájmy řešily okamžitou potřebu podniku zajistit dodatečnou tonáž pro splnění smluvních závazků.

<sup>37</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976.

<sup>38</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 17, Materiál č. 36 pro ředitelskou poradu konanou 10. 3. 1978, Závěry k plnění hospodářských úkolů v roce 1977.

<sup>39</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979.

<sup>40</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1978–1980, karton 7, Čtvrtletní výkaz o odvedech do státního rozpočtu k 31. 12. 1979, Výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1979, 18. 1. 1980.

<sup>41</sup> Ibid., Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981.

<sup>42</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1975–1977, karton 5, Materiál č. 34 pro ředitelskou poradu konanou 7. 3. 1977, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1976, nedatováno.

## Příloha č. 6: Finanční výsledky v 80. letech (1981–1990)

	1981 <sup>44</sup>	1982 <sup>45</sup>	1983 <sup>46</sup>	1984 <sup>47</sup>	1985 <sup>48</sup>
<b>počet lodí</b>	14	14	14	14	14
<b>DWT celkem</b>	267 865	267 865	267 865	267 865	267 865
<b>BRT celkem</b>	175 355	175 355	175 355	175 355	175 355
<b>uskutečněné cesty</b>	94	122	121	118	131
<b>přepravené zboží (tuny)</b>	1 462 000	1 787 000	1 737 000	1 842 000	1 879 000
<b>čistý zisk (Kčs)</b>	135 500 000	60 600 000	<b>10 300 000</b> 49	26 200 000	34 700 000
	1986 <sup>50</sup>	1987 <sup>51</sup>	1988 <sup>52</sup>	1989 <sup>53</sup>	1990 <sup>54</sup>
<b>počet lodí</b>	14	12	14	20	18
<b>DWT celkem</b>	263 514	216 384	232 270	395 871	444 053
<b>BRT celkem</b>	172 164	142 525	155 375	263 279	282 491
<b>uskutečněné cesty</b>	146	117	121	149	155
<b>přepravené zboží (tuny)</b>	1 873 000	1 636 000	1 804 000	2 146 000	2 655 000
<b>zisk (Kčs)</b>	35 200 000	51 300 000	46 400 000	109 000 000	76 400 000

<sup>43</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbory a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979.

<sup>44</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GŘ, karton 2, Materiál č. 5 pro operativní poradu konanou 5. 2. 1982, Plnění plánovaných úkolů za leden – prosinec 1981, 2. 2. 1982.

<sup>45</sup> NA ČNP, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983.

<sup>46</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 5 pro ředitelskou poradu konanou 2. 2. 1984, Plnění hospodářských výsledků podniku za leden–prosinec 1983, 30. 1. 1984.

<sup>47</sup> Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 30. 1. 1985, Plnění hospodářských výsledků ČNP za leden–prosinec 1984.

<sup>48</sup> Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 27. 1. 1986, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1985.

<sup>49</sup> V roce 1983 podnik vykázal ztrátu. Hospodářský výsledek zahrnuje subvenci Federálního ministerstva zahraničního obchodu ve výši 77 milionů Kčs. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983./

<sup>50</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 29. 1. 1987, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1986, 26. 1. 1987.

<sup>51</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 28. 1. 1988, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1987, 26. 1. 1988

<sup>52</sup> Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 26. 1. 1989, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1988, 23. 1. 1989.

<sup>53</sup> Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 98–100.

<sup>54</sup> Ibid.

## **Příloha č. 7: Problémy s dodávkami lodí Beskydy a Šumava z loděnice Daewoo na začátku 90. let**

Financování nákupu tří lodí objednaných na konci 80. let v Jižní Koreji přibližuje některé aspekty „fungování“ monopolu zahraničního obchodu v podmínkách centrálně plánované ekonomiky. Vzhledem k absenci tržních principů bylo vyplácení odměn ředitelům podniků, které vyráběly zboží pro export, i vedoucím pracovníkům podniků zahraničního obchodu závislé na splnění kvantitativních exportních ukazatelů. Často se proto zodpovědní pracovníci nezabývali tím, zda je zahraniční odběratel schopen své pohledávky uhradit, případně realizovat dohodnuté protidodávky zboží – důležité bylo zboží v požadovaném objemu vyvézt. Když nastaly problémy s platbami, byly zahraničním partnerům udělovány nejrůznější výjimky.<sup>55</sup>

Tato „proexportní“ politika vedla například k velké zadluženosti Libye (speciální zboží) či Sýrie vůči Československu. Obě země své závazky kompenzovaly dodávkami surovin. Nabízely však takové komodity, respektive jejich objemy, které československý průmysl nebyl schopen zpracovat. V takových případech Československo suroviny prodávalo dál, v podstatě bez jakéhokoli zisku. O dodávky ropy, kterými v 80. letech splácela dluh Libye, projevila zájem Jižní Korea a libyjský dluh převzala; součástí dohody bylo, že Československu pohledávky uhradí ve zboží – jednalo se o tři námořní lodě, asi 3000 automobilů a elektroniku.<sup>56</sup> Vývoz zboží a s tím spojené práce byl pro Jižní Koreu samozřejmě výhodnější, než přímá úhrada ve volně směnitelné měně. V dané chvíli byla transakce výhodná i pro Československo, jelikož jiným způsobem by úhradu libyjského druhu nezískalo. Pokud by ČNP pro lodě nenašla uplatnění, mohly být prodány, čímž by Československo získalo zpět část kapitálu v cizí měně, který by byl jinak v Libyi umrtven.<sup>57</sup>

Po uzavření dohody však firma Daewoo libyjskou ropu nezískala; proto zastavila své dodávky do Československa, požádala „o zrušení deblokační dohody“ a o zaplacení již předané lodi Tatry a dalšího zboží v celkové hodnotě 58,8 milionů amerických dolarů. K tomu však nedošlo, a tak společnost Daewoo „předložila případ arbitrážnímu soudu ve

---

<sup>55</sup> ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Záznam – Operativní situace na čsl. námořní plavbě Praha k 19. 9. 1989, došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989.

<sup>56</sup> Ibid., Žádost o vydání povolení zřídit a provozovat v ČSSR obchodní zastupitelství, 4. 11. 1988.

<sup>57</sup> Ibid., část 19, Záznam – Operativní situace na čsl. námořní plavbě Praha k 19. 9. 1989, došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989.

Vídni“. Rozhodující argument spočíval v tom, že převod pohledávek na nového vlastníka nebyl řádně proveden, protože jej neodsouhlasila libyjská strana.<sup>58</sup>

Arbitráž trvala šest let; v době, kdy se čekalo na konečné rozhodnutí, přistoupil jihokorejský partner k nekompromisnímu „zajištění svých nároků“. Především z toho důvodu, že v případě vyhrané arbitráže by společnost CS Trading („nositel kontraktu o deblokaci“ v České republice) byla přivedena k bankrotu a korejská strana by tak nezískala žádné finanční vyrovnání. Firma Daewoo se proto rozhodla zajistit své pohledávky zadržením lodi Tatry – Česká námořní plavba figurovala jako jediný účastník řízení s majetkem v zahraničí, který bylo možné zabavit. A tak společnost Daewoo zahájila „přímé soudní řízení v Londýně“, kterým 12. června 1995 docílila vystavení „soudního příkazu Nejvyšším soudem v Londýně k arestaci lodí“. Loď byla zadržena o tři dny později, ihned po příjezdu do přístavu Immingham (Velká Británie).<sup>59</sup>

Pro Českou námořní plavbu to znamenalo ztrátu několika tisíc dolarů za každý den, kdy loď stála v Imminghamu. Navíc ČNP v této transakci figurovala jako odběratel lodí, což znamenalo, že v dubnu 1990 za loď zaplatila Státní bance československé 26,6 milionů amerických dolarů (449 008 000 Kčs). Byla tak zatížena ztrátou, která nevznikla její vinou. K uvolnění lodi došlo poté, co byla ze státního rozpočtu České námořní plavbě deponovaná částka 50 milionů dolarů, které měly být vyplaceny firmě Daewoo v případě rozhodnutí londýnského soudu v neprospěch ČNP.<sup>60</sup> Nakonec došlo mezi oběma zeměmi k mimosoudnímu vyrovnání, jehož celkové výlohy ve výši 77,2 milionu amerických dolarů „byly v letech 1995 a 1996 plně uhrazeny z rozpočtu ČR“.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, V-A-59-4: Materiál pro schůzi vlády České republiky, 12. 7. 1995.

<sup>59</sup> Ibid.

<sup>60</sup> Ibid.

<sup>61</sup> Roční souhrnná zpráva o stavu a vývoji zahraničních pohledávek ČR v roce 2013, in: Ministerstvo financí České republiky [online] [2015-11-04]; <http://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/ochrana-financnich-zajmu/zahranicni-pohledavky/2013/rocní-souhrnná-zpráva-o-stavu-a-vývoji-z-18431>.



## **Příloha č. 8: Možné vojenské využití československé obchodní floty**

Československé loďstvo bylo od samého počátku budováno s cílem zajišťovat přepravní služby pro potřeby československého hospodářství, respektive poskytovat tyto služby zahraničnímu partnerovi – Čínské lidové republice (ČLR). Nicméně námořní lodě však byly pořizovány a provozovány nejen s cílem efektivně zajišťovat přepravu pro československý zahraniční obchod, ale i s ohledem na jejich možné strategické využití. Ať již se jednalo o zmiňovanou spolupráci s ČLR či o využívání lodí pro přepravu nákladů vojenské, respektive speciální povahy (zbraně, munice, výbušniny, vojenská technika, nebezpečné chemikálie atd.).<sup>62</sup> Nejpozději od poloviny 60. let se začalo uvažovat také o vojenském využití samotných lodí, a to podle požadavku Sovětského svazu.

V případě válečného konfliktu se československé námořní lodě měly stát součástí ozbrojených sil vojsk Varšavské smlouvy. Podmínky tohoto využití československé obchodní floty upravovala dohoda mezi Ministerstvem námořního loďstva Sovětského svazu a Ministerstvem zahraničního obchodu ČSSR z roku 1967. V případě mobilizace měly lodě neprodleně směřovat do sovětských přístavů, případně do „nejbližších přístavů jiných spřátelených zemí“. Nejpozději po příplutí do těchto míst všechny československé lodě přešly „pod dočasné velení kompetentních orgánů SSSR“ (mohlo k tomu dojít i dříve, pokud lodě obdržely pokyny od československých nadřízených složek).<sup>63</sup> Na každou loď měl být jako poradce kapitána přidělen zástupce Sovětského svazu.

Od této chvíle československá posádka zajišťovala provoz lodí „podle norem a způsobem platným pro sovětské lodi“. Poté sovětská strana měla zajistit návrat posádek

---

<sup>62</sup> Asi nejznámější kauzou související s převozem vojenského materiálu bylo zadržení lodi Lidice francouzským válečným námořnictvem v dubnu 1959, když vezla zbraně pro alžírskou Frontu národního osvobození (první československé dodávky zbraní Alžírčanům se uskutečnily v roce 1957, role zprostředkovatele se ujalo Maroko). Transport zbraní na lodi Lidice (opět oficiálně určených Maroku a také deklarovaných jako general cargo pro Haiphong) byl vyvrážen, francouzská strana získala správné informace o tom, co a komu loď Lidice na začátku dubna 1959 veze. Loď byla 7. dubna ráno zadržena, francouzskými vojenskými plavidly eskortována a v alžírském přístavu Mers-El Kébir u Oranu byl celý náklad zabaven. Loď Lidice byla propuštěna 12. dubna. Tento skandál „na několik let výrazně zhoršil československo-francouzské vztahy“. /Petr Zídek, *Československo a francouzská Afrika 1948–1968*, Praha 2006, 78–82./

Transport zbraní na lodi Lidice byl jednou z prvních dodávek (možná úplně první) svého druhu a zároveň jedinou zabavenou dodávkou zbraní na československé lodi za celou dobu existence československé námořní plavby. K podobně závažnému incidentu již nikdy později nedošlo.

<sup>63</sup> NA Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, I-Z-A-3-1-9: Návrh ministerstva námořního loďstva SSSR v otázce přípravy společného protokolu s ministerstvem zahraničního obchodu ČSSR o opatřeních předvídaných v mobilizačních plánech námořní dopravy, 23. 1. 1967, s. 1.

do Československa a lodě obsadit „sovětskými poradci“. Československé lodě se sovětskou posádkou a pod velením sovětských orgánů měly být následně registrovány v sovětském přístavu a dále již plout pod sovětskou vlajkou; jména lodí zůstávala zachována. Veškerý náklad přebírala sovětská strana do „odpovědného uskladnění“, o kterém informovala československého partnera (množství, místo uložení atd.).

V případě jakéhokoli poškození lodí či nákladů válečnými činy, sovětská strana nenesla žádné závazky – nebyla povinna poskytnout náhrady nebo kompenzace ani za loď či náklad, ani zabezpečení rodin těch členů československých posádek, kteří by zahynuli. K navrácení lodí mělo dojít po skončení „válečné činnosti“.<sup>64</sup>

Tento návrh z roku 1967 obě strany odsouhlasily jako základ pro sestavení a potvrzení konečného mezistátního protokolu. Dohoda byla aktualizována v říjnu roku 1980. Nelze spolehlivě doložit, zda v průběhu těchto třinácti let nebyly podepsány ještě jiné související smlouvy; nicméně obsah dokumentu z roku 1980 ukazuje, že na původním ujednání se v podstatě nic neměnilo. Na počátku 80. let se pak kromě zainteresovaných ministerstev (zahraniční obchod, doprava) do problematiky vojenského využití lodí zapojilo i vojsko a na generálním štábu Československé lidové armády došlo k vytvoření „oddělení pro řízení čs. námořních lodí“.<sup>65</sup>

Podle dokumentu z počátku 80. let bylo základem pro využití československých lodí v případě válečného konfliktu stále jejich co nejrychlejší předání (včetně nákladu a posádky) zástupcům Ministerstva námořního loďstva SSSR, které mělo lodě dále využívat a řídit. V této dohodě se již nehovořilo o uskladnění nákladů a o vylodění československých posádek. Dokument rozpracovává praktickou stránku přesunu lodí při případné mobilizaci a především identifikuje problémy v šifrovém spojení, které mělo zajišťovat Federální ministerstvo dopravy a které v daném okamžiku bylo velmi nespolehlivé.<sup>66</sup>

Kvůli potížím s „konkrétními dopravními údaji pro spojení“ mezi československými loděmi, sovětskými válečnými loděmi a pobřežními stanicemi nebyla dokončena definitivní podoba instrukcí pro případ převodu lodí pod sovětské velení. S jejich zpracováním se začalo již v polovině 70. let; bez vyřešení problémů se spojením však

---

<sup>64</sup> Ibid., s. 2.

<sup>65</sup> ABS Praha, objektový svazek 4147, část 13, Stav opatření pro velení československým lodím za bojové pohotovosti státu, nedatováno (odhad 1986), s. 1.

<sup>66</sup> Ibid.

nemohly být dokončeny. V polovině 80. let měly být všechny zmiňované potíže již vyřešeny, čekalo se jen na to, až generální štáb Československé lidové armády odsouhlasí instrukce pro případ předávání československých námořních sovětskému válečnému námořnictvu.<sup>67</sup> Ačkoli informace o začlenění československých námořních lodí do ozbrojených sil Varšavské smlouvy nejsou kompletní, je zřejmé, že v případě válečného stavu by k realizaci tohoto plánu s největší pravděpodobností došlo.

---

<sup>67</sup> Ibid., s. 2, 1.

## **Příloha č. 9: Aktivity ČNP v oblasti pasažérské přepravy**

Zajímavý podnikatelský záměr druhé poloviny 60. let představoval koncept rozšíření služeb námořní plavby o přepravu cestujících. S největší pravděpodobností se jednalo o reakci na měnící se hospodářské prostředí, které vedení Československé námořní plavby (ČNP) motivovalo k rozvoji podnikatelských aktivit. Klíčové pro realizaci tohoto záměru bylo rozhodnutí o nákupu čtyř lodí s větším prostorem pro cestující, které měly být provozovány v kubánské relaci; dodány byly v tomto sledu: Blaník 1967, Sitno 1969, Radhošť a Kriváň 1970. V roce 1968 ČNP vypracovala první zásady pro realizaci přepravy cestujících a zahájena „omezená akvizice pasažérů“. Tehdy měla ČNP k dispozici celkem 33 pasažérských míst: dvanáct na lodi Blaník, pět na lodi Republika II a po čtyřech místech na lodích Brno, Kladno, Košice I, Vítkovice I; lodi Pionýr a Jiskra tuto službu nezajišťovaly. Do roku 1971, v souvislosti s uvedením lodí Sitno, Radhošť a Kriváň do provozu, měla kapacita pro přepravu cestujících vzrůst o více než 100 %, na 69 míst.

Zpočátku se pasažérská přeprava realizovala především v kubánské relaci, a to pro československé odborníky, kteří na Kubě pracovali, případně pro jejich rodinné příslušníky. Zájem o tyto cesty vzrostl poté, co na začátku roku 1969 Československé aerolinie zastavily lety na Kubu a kubánské aerolinie požadovaly za lety do Československa a zpět platbu ve volně směnitelných měnách (s největší pravděpodobností tato opatření souvisela s událostmi pražského jara a dočasným zhoršením vztahů obou zemí). Vedení ČNP si bylo vědomo, že přerušení leteckého spojení na Kubu bude jen dočasné, a proto se snažilo najít způsob, jak přilákat cestující poté, co bude možné využívat leteckou dopravu, které by značná část pasažérů „dala z časových důvodů přednost“. Zájem měl být udržen propagací, kvalitními službami a vhodnou tarifní politikou.

Vedle toho ČNP zvažovala možnost realizovat i tzv. turistické cesty na Kubu; z logistického hlediska však bylo obtížné zajistit jejich pravidelnost – nebylo totiž možné spolehlivě říci, do kterých kubánských přístavů budou lodě najíždět, jak dlouho zde budou kotvit (délka nakládky a vykládky byla podmíněná produktivitou a organizací práce v kubánských přístavech). Dále se uvažovalo o nabídce okružních cest kolem světa přes Japonsko (lodě Košice I, případně Vítkovice I, pokud nebudou v časovém nájmu) a o příležitostných cestách do jiných oblastí (jako příklad uváděna Brazílie). Zde se okruh

zájemců zužoval, protože trvání takové cesty značně přesahovalo délku dovolených; podle vedení podniku by tuto nabídku mohli využívat důchodci, příslušníci svobodných povolání či „zájmoví cestovatelé“, tedy novináři, filmaři, sportovci.

Čistý zisk z pasažérské přepravy v roce 1968, kdy se služba zaváděla a testovala, činil 240 000 Kčs. Odhad výnosu pro další roky byl následující: 500 000 Kčs (1969); 810 000 Kčs (1970); 1 430 000 Kčs (1971).<sup>68</sup> Vzhledem k opětovnému zhoršení podmínek pro turistické cesty do zahraničí po srpnu 1968<sup>69</sup> se výnosy z přepravy cestujících v letech 1969 až 1973 (pro další roky nejsou údaje k dispozici) pohybovaly mezi 300 až 400 tisíci Kčs ročně<sup>70</sup> (přibližně 1–2 % z celkového čistého zisku v daných letech). I v případě, že by tato služba byla realizována podle původního plánu, její zastoupení na výkonech floty by nepřesáhlo pětiprocentní hranici. Jednalo se skutečně jen o okrajovou podnikatelskou aktivitu, navíc zřejmě dobově podmíněnou nadšením z nových podnikatelských možností. V pozdějším období největší část pasažérských kapacit na československých námořních lodích využívali režijní cestující (vedení podniku, odborníci z výrobních podniků apod.) a zejména rodinní příslušníci (podrobněji k tomu v části věnované cestování s rodinou).

---

<sup>68</sup> Všechny uvedené informace o pasažérské přepravě vycházejí z tohoto zdroje: NA Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 5, Materiál č. 28 pro ředitelskou poradu konanou 4. 4. 1969, 27. 3. 1969, s. 1–4, 8.

<sup>69</sup> Podrobněji k tomu viz 114/1969 Sb., vládní nařízení ze dne 8. října 1969, jímž se stanoví, v kterých případech může být vydání cestovního dokladu odepřeno. Dále také Rychlík, *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*, s. 84–92.

<sup>70</sup> Finanční údaje byly součástí ročních výkazů hospodaření, které jsou odkazovány v příslušných přehledech, viz přílohy č. 4 a 5.

## Vysvětlivky a zkratky

### Vysvětlivky

<b>BRT</b>	Brutto registrovaná tuna; udává veškerý lodní prostor. Čistá nosnost (NRT – Netto registrovaná tuna) se vypočítá odečtením neobchodních prostorů (strojovna, kuchyně, sklady, kabiny, dílny atd.) od BRT. <sup>71</sup>
<b>BULK CARRIER</b>	Lodě přepravující volně ložený/hromadný/„suchý“ náklad“ (například obilí, železná ruda).
<b>CUBALCO</b>	Cubalco (Cuba – Báltico); zájmové uskupení založené v roce 1963/1964 pro podporu jednotného postupu při stanovování tarifů a realizaci přeprav na Kubu a zpět; účastníci Kuba, Československo, Polsko, NDR.
<b>DWT</b>	Dead Weight Ton. Celková nosnost; udává počet tun veškerého nákladu (včetně paliva, pitné vody, posádky), který loď uveze. Dead Weight – maximální přípustný náklad. <sup>72</sup>
<b>FAR EASTERN FREIGHT CONFERENCE</b>	Konference (také Liniová námořní konference, Liniová konference či Námořní konference) představují druh kartelu liniových rejdářských společností; vztahy mezi partnery jsou dány konferenční dohodou. <sup>73</sup> Far Eastern Freight Conference spojovala přepravce na linkách Evropa–Asie/Dálný východ; založena v roce 1879, rozpuštěna 2008. <sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Novák, *Námořní přeprava*, s. 24.

<sup>72</sup> Ibid.

<sup>73</sup> Ibid., s. 36.

<sup>74</sup> Competition Issues in Liner Shipping, 19 June 2015, in: Organisation for Economic Co-operation and Development [online] [2015-11-24]; <http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2%282015%293&docLanguage=En>.

<b>GYROKOMPAS</b>	Elektrický kompas, slouží ke zjištění geografického severního pólu (na rozdíl od severního magnetického pólu, který ukazuje magnetický kompas). <sup>75</sup>
<b>HTS</b>	Hlavní technická správa Ministerstva zahraničního obchodu, prostřednictvím které stát řídil zbrojní obchod. HTS byl podřízen podnik zahraničního obchodu Omnipol, jež transakce realizoval. Generální ředitel podniku Omnipol byl současně náměstkem generálního ředitele HTS. <sup>76</sup>
<b>LINIOVÁ DOPRAVA</b>	Pravidelné spojení mezi určitými oblastmi, přístavy. Zboží se přepravuje podle předem vyhlášených tarifů (opakem je doprava trampová). <sup>77</sup>
<b>NÁMOŘNÍ UZEL</b>	Jeden námořní uzel představuje rychlost jedné námořní míle (1852 m) za hodinu. <sup>78</sup> Průměrná rychlost 14 knts (knots/námořních uzlů) lodí zmiňovaných v příloze č. 2 představuje rychlost přibližně 26 km/h.
<b>POKRUTINY</b>	Pevné zbytky, které zůstanou po vylisování olejnatých semen; v době, kdy je československé lodě převážely, byly pokrutiny v tuzemsku využívány jako krmivo.
<b>PŘEVODITELNÝ RUBL</b>	Interní zúčtovací jednotka mezi socialistickými zeměmi. Dohoda o mnohostranném zúčtování v převoditelných rublech byla podepsána v říjnu 1963 v Moskvě; <sup>79</sup> tato jednotka přestala být používána v roce 1990.

<sup>75</sup> Kemp (ed.), *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, s. 191.

<sup>76</sup> Zdeněk Burian – Jiří Matula, *Omnipol – 75 úspěšných let*, Praha 2009, s. 33.

<sup>77</sup> Novák, *Námořní přeprava*, s. 24.

<sup>78</sup> Kemp (ed.), *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, s. 454.

<sup>79</sup> 175/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě o mnohostranném zúčtování v převoditelných rublech a o zřízení Mezinárodní banky hospodářské spolupráce [online] [2015-12-23]; [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

<b>REJDA</b>	Část moře před přístavem, kde mohou lodě bezpečně kotvit a čekat, než jim bude umožněn vjezd do přístavu.
<b>SOLAS</b>	International Convention for the Safety of Life at Sea/Mezinárodní úmluva o bezpečnosti života na moři; poprvé přijata v roce 1914 jako jeden z důsledků potopení lodi Titanic (1912); aktualizována v letech 1929, 1948, 1960. Dnes je odkazována konvence SOLAS z roku 1974 ve znění pozdějších předpisů.
<b>TIME CHARTER</b>	Nájem lodi na čas.
<b>TRAMPOVÁ DOPRAVA</b>	Nepravidelná přeprava, nakládka a vykládka zboží se realizuje podle konkrétního požadavku. Lod' může být nasměrována do jakéhokoli přístavu, aby naložila připravený náklad (opakem je doprava liniová). <sup>80</sup>

#### **VNITŘNÍ REPRODUKČNÍ CENOVÉ VYROVNÁNÍ**

Po provedení měnové reformy v roce 1953 byl kurz amerického dolaru podhodnocen na 7,20 Kčs/dolar. To vedlo k deformaci hodnotových vztahů, včetně měnového kursu, „který představuje v podstatě integrál cenových poměrů v celém národním hospodářství vůči vnějšímu prostředí“.

V roce 1967, v souvislosti s reformními opatřeními bylo přistoupeno k nápravě těchto deformací, a to formou „koeficientu národní měny“, jenž byl označován jako „vnitřní reprodukční cenové vyrovnání (VRCV) a v praxi aplikován jako diferencovaná sazba“, tedy příplatek k oficiálním kursům. Pro oblast socialistických zemí byl koeficient 2,25 (příplatek 125 %); pro oblast nesocialistických

---

<sup>80</sup> Ibid., s. 885.



zemí 3,75 (příplatek 275 %). Tento poměr byl několikrát upravován.<sup>81</sup>

období	koeficient pro měny socialistických států	koeficient pro měny nesocialistických států
1970–1976	2,25	3,75
1977–1980	1,85	2,65
1981–1982	1,50	2,25
1983	1,40	2,25
1984–1987	1,40	2,50
1988	1,30	2,70
1989	1,25	2,70

---

<sup>81</sup> Kubálek, *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*, s. 27, 37, 38, 125.

## Zkratky

<b>ABS</b>	ARCHIV BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK
<b>AMZV</b>	ARCHIV MINISTERSTVA ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ
<b>CoCom</b>	COORDINATION COMMITTEE FOR MULTILATERAL EXPORT CONTROL
<b>COSSHIP</b>	ČESKOSLOVENSKO-ČÍNSKÝ SPOLEČNÝ PODNIK V NÁMOŘNÍ DOPRAVĚ (1988–1990)
<b>ČNP</b>	ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA; OD ROKU 1994 ČESKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA
<b>ČR</b>	ČESKÁ REPUBLIKA
<b>ČSFR</b>	ČESKÁ A SLOVENSKÁ FEDERATIVNÍ REPUBLIKA
<b>ČSPLO</b>	ČESKOSLOVENSKÁ PLAVBA LABSKO-ODERSKÁ
<b>ČSR</b>	ČESKOSLOVENSKÁ REPUBLIKA (V TEXTU UŽÍVÁNO PRO OBDOBÍ LET 1945–1960)
<b>ČSSR</b>	ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA (1960 – BŘEZEN 1990)
<b>FMDS</b>	FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ
<b>FMV</b>	FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO VNITRA
<b>FMZO</b>	FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
<b>GŘ</b>	GENERÁLNÍ ŘEDITEL
<b>HTS</b>	HLAVNÍ TECHNICKÁ SPRÁVA MINISTERSTVA ZAHRANIČNÍHO OBCHODU (VIZ VYSVĚTLIVKY)
<b>CHINCOM</b>	CHINA COMMITTEE
<b>ILO</b>	INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE PRÁCE)
<b>Kč</b>	KORUNA ČESKÁ (V TEXTU POUŽÍVÁNO PRO OBDOBÍ PO MĚNOVÉ ODLUCE V ÚNORU 1993)
<b>Kčs</b>	KORUNA ČESKOSLOVENSKÁ (1945–1992)
<b>KLDR</b>	KOREJSKÁ LIDOVĚ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA
<b>KSČ</b>	KOMUNISTICKÁ STRANA ČESKOSLOVENSKA
<b>KSSS</b>	KOMUNISTICKÁ STRANA SOVĚTSKÉHO SVAZU

<b>LSTG</b>	LIBRA ŠTERLINKŮ
<b>MD</b>	MINISTERSTVO DOPRAVY
<b>M/S</b>	MOTOR SHIP (MOTOROVÁ LOŽ)
<b>MTZ</b>	MATERIÁLNĚ TECHNICKÉ ZÁSOBOVÁNÍ
<b>MZO</b>	MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
<b>MZV</b>	MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ
<b>NA</b>	NÁRODNÍ ARCHIV
<b>NDR</b>	NĚMECKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA
<b>OBZAMINI</b>	MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU (ZAMINI = MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ)
<b>OZO</b>	ORGANIZACE ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
<b>PLR</b>	POLSKÁ LIDOVÁ REPUBLIKA
<b>PZO</b>	PODNIK ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
<b>RVHP</b>	RADA VZÁJEMNÉ HOSPODÁŘSKÉ POMOCI
<b>SBČS</b>	STÁTNÍ BANKA ČESKOSLOVENSKÁ
<b>SNB</b>	SBOR NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI
<b>SOA</b>	STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV V PRAZE
<b>s/s</b>	STEAM SHIP (LOŽ NA PARNÍ POHON)
<b>SSSR</b>	SVAZ SOVĚTSKÝCH SOCIALISTICKÝCH REPUBLIK
<b>StB</b>	STÁTNÍ BEZPEČNOST
<b>ÚV KSČ</b>	ÚSTŘEDNÍ VÝBOR KOMUNISTICKÉ STRANY ČESKOSLOVENSKA
<b>VDR</b>	VIETNAMSKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA
<b>VRCV</b>	VNITŘNÍ REPRODUKČNÍ CENOVÉ VYROVNÁNÍ (VIZ VYSVĚTLIVKY)
<b>ZVP</b>	ZÁSTUPCE PRO VĚCI POLITICKÉ