

Lenka Krátká, Pavel Mücke  
(editoři)

## ZA HRANICE SLUŽEBNĚ

Pracovní cesty z Československa  
do zahraničí  
v letech 1945 až 1989

ORÁLNÍ HISTORIE A SOUDOBÉ DĚJINY

KAROLINUM



## Za hranice službě

Pracovní cesty z Československa do zahraničí v letech 1945 až 1989

**Lenka Krátká, Pavel Mücke** (editoři)

---

Recenzenti:

PhDr. Pavel Szobi, Ph.D.

doc. PhDr. et JUDr. Jan Štemberk, Ph.D.

Kniha je výsledkem řešení výzkumného projektu Grantové agentury České republiky „Problematika pracovních cest z Československa do zahraničí v letech 1945-1989, č. 19-09594S“.

Vydaly

Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

Ovocný trh 560/5, 116 36 Praha 1

[www.karolinum.cz](http://www.karolinum.cz)

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR

Vlašská 355/9, 118 00 Praha 1

<http://www.usd.cas.cz/>

Praha 2021

Redakce Lucie Zikmundová

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2021

© Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2021

© Lenka Krátká, Pavel Mücke et al., 2021

Photography © ČTK, 2021

ISBN 978-80-246-4998-6 (Karolinum)

ISBN 978-80-246-5026-5 (Karolinum, pdf)

ISBN 978-80-7285-264-2 (ÚSD)

ISBN 978-80-7285-265-9 (ÚSD, pdf)



Univerzita Karlova  
Nakladatelství Karolinum

[www.karolinum.cz](http://www.karolinum.cz)  
[ebooks@karolinum.cz](mailto:ebooks@karolinum.cz)



USD

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR  
[www.usd.cas.cz](http://www.usd.cas.cz)



# OBSAH

Stručný průvodce knihou o zahraničních pracovních cestách v dobách, kdy i cestování „za prací“ bývalo „za odměnu“

(*Lenka Krátká, Pavel Mücke*) ..... 7

Služební cesty do zahraničí ve víru politických dějin. Několik zastavení nad strukturami, procesy a mechanismy cest z Československa do zahraničí v letech 1945 až 1989

(*Pavel Mücke*) ..... 14

„Přijel, ozdobil vánoční stromeček, zplodil dítě, odstrojil stromeček a odjel“ aneb odjezdy a návraty pracovníků v dopravě

(*Lenka Krátká*) ..... 85

„Mně se to zdálo jako sen.“ Monopol československého zahraničního obchodu a výjezdy „obchodních cestujících“

(*Lenka Krátká*) ..... 125

Příloha – přehled specializovaných podniků zahraničního obchodu založených v letech 1948 až 1989

(*Lenka Krátká*) ..... 155

Výkladní skříň československé kultury. Česká filharmonie a její výjezdy do zahraničí v 70. a 80. letech dvacátého století

(*Lucie Marková*) ..... 176

V dresu se lvíčkem na prsou. O zahraničních cestách československých sportovců a sportovkyň v období od 50. do 80. let dvacátého století

(*Šárka Rámišová*) ..... 215

Letem světem v zeleném. Drobná úvaha nad zahraničními cestami  
a pobyty příslušníků Československé lidové armády v éře studené války  
(*Pavel Mücke*) ..... 256

Mezi zahraničněpolitickou rutinou, legitimizací mocenské pozice  
a životním stylem. Sonda do zahraničních pracovních cest  
čs. politických elit v éře studené války  
(*Pavel Mücke*) ..... 280

Čas na práci i na zábavu. Doprovodné fotografie k tematickým studiím  
(*Lenka Krátká*) ..... 318

Někdy se člověku stýskalo... Vybrané rozhovory o zahraničních pracovních  
cestách a pobytech

(*Lenka Krátká*) ..... 335

Jiří Vytáček, stevard Československých aerolinií ..... 339

Stanislav Holý, učitel na vojenských školách

v Egyptě a Libyi ..... 353

Pavel Brümer, pracovník zahraničního obchodu,

obchodní rada ..... 369

Drahomír Machaň, obchodní rada ..... 385

Jiří Forman, kuchař, řidič na velvyslanectvích ..... 410

Zdeněk Vomáčka, bagrista ..... 422

František Lukeš, fyzik ..... 432

Marie Topinková, lékařka ..... 451

Jiřina Lepší, zdravotní sestra ..... 465

Ludmila Tupcová, manželka námořníka ..... 479

Vlasta Kámišová, manželka diplomata ..... 487

Ukázat světu, co umíme. Obrazová příloha doplňující odborné studie  
i osobní vzpomínky

(*Lenka Krátká*) ..... 499

Pár slov závěrem aneb zamyšlení nad možnostmi dalších bádání  
o služebním cestování do zahraničí

(*Pavel Mücke, Lenka Krátká*) ..... 519

Bibliografie ..... 521

Resumé ..... 557

Seznam fotografií ..... 563

Rejstřík místně-geografický ..... 565

# STRUČNÝ PRŮVODCE KNIHOU O ZAHRANIČNÍCH PRACOVNÍCH CESTÁCH V DOBÁCH, KDY I CESTOVÁNÍ „ZA PRACÍ“ BÝVALO „ZA ODMĚNU“

Lenka Krátká, Pavel Mücke

Pracovní cesty do zahraničí v období před rokem 1989, v éře lidově demokratického a posléze socialistického Československa, představovaly pro cestující odborníky a odbornice nejrůznějších profesí nevšední zážitky. U opakovaných cest či v profesích, které ze své podstaty cestování vyžadovaly, i tento zážitek postupně zevšedněl, alespoň samotným aktérům. Celkově však kontrola pohybu obyvatel a omezování jejich možnosti svobodně cestovat do zahraničí a vracet se zpět dávaly zahraničním služebním cestám nádech něčeho výjimečného. Tato kniha zachycuje nejen některé „podoby mimořádného“, ale také „obyčejné“ pracovní zážitky a zkušenosti při cestách do zahraničí „za účelem služebním“. Ukazuje nejrůznější typy služebních cest, od těch nejkratších v rádech několika dní až po dlouhodobé pobyty v zahraničí, které trvaly měsíce i roky. Zároveň se – jak prostřednictvím tematických studií, tak pomocí osobních vzpomínek cestujících odborníků a odbornic – snaží postihnout „mikrohistorie“ i „makro“ perspektivu zahraničních pracovních cest. Tedy zachytit téma jednak prostřednictvím zkušenosti jednotlivců, jednak se zaměřením na zájmy kolektivních aktérů – státu, komunistické strany, případně dalších institucionálních hráčů.

Obě perspektivy se vzájemně prolínají, přičemž jsou ovlivňovány nejrůznějšími typy zájmů na realizaci zahraničních cest, jež byly odvislé od toho, která instituce své zástupce a zástupkyně do zahraničí vysílala. Pro účely této knihy, respektive výzkumu, z něhož publikace vychází, jsme vymezili čtyři základní okruhy zájmů, k nimž se následně vztahují jak studie, tak obrazové přílohy i rozhovory: 1) zájmy státní; 2) ekonomické; 3) ideologické a sociokulturní; 4) zájmy profesní – ve smyslu výkonu povolání v zahraničí, typicky v dopravních oborech, které však mají svou dimenzi ekonomickou, strategickou, ale také ideologickou. Pokud jde o pohled „mikrohistorický“, text se zaměřuje na

profesní zkušenosti jednotlivců, jejich úspěchy i selhání, budování kariéry, a zejména specifické zážitky „z cest“, potažmo vykonávání profese „na cestách“.

V úvodu knihy je celá problematika rámována komplexním zachycením politik výjezdů, od definice jednotlivých aktérů přes druhy cest, jejich cíle až po realizaci výjezdu a administrativně-byrokratickou proceduru související s návratem cestujícího odborníka či odbornice zpět do vlasti. Opomenuta není ani problematika bezpečnostní nebo téma emigrace, která za určitých okolností mohla být z praktického hlediska nejjednodušším způsobem proveditelná právě v rámci pracovní cesty. Přitom, jak dokládají i dílčí studie dále v knize, neexistovala přímá úměra mezi „šancí“ a skutečnou emigrací, někdy spíše naopak – čím větší měli lidé příležitost odjíždět do zahraničí, tím důležitější pro ně byla možnost návratu domů. Jedním z nejobtížnější zachytitelných témat v souvislosti s politikami výjezdů – z hlediska pramenné základny – se ukázala být problematika přidělování cestovního, normativní úprava výše cestovních náhrad. Související vyhlášky a předpisy (pokud jsou vůbec k dispozici) například nezřídka udávají různou výši přidělovaných prostředků pro konkrétní destinaci. Vše dále komplikuje skutečnost, že v některých materiálech je používán koeficient VRCV, tzv. vnitřní reprodukční cenové vyrovnání, jenž měl korigovat oficiální kurz koruny v obchodním styku s cizinou,<sup>1</sup> zatímco v jiných pramenech tento koeficient zohledněn není. Již první kapitola o politikách služebních výjezdů tedy ukazuje, jak široká je zkoumaná problematika, jaké množství aspektů je třeba brát v úvahu při reflexi zahraničních pracovních cest, a především jejich dynamiky. Politiky výjezdů, podmínky pro realizaci cesty i její průběh a také návrat jsou v jednotlivých kapitolách dále rozpracovány, a to prostřednictvím reflexe nejrozumnějších typů cest a okruhů zájmů, jak byly představeny výše – ekonomického, ideologického, sociokulturního, profesního.

Právě profesní zájem je ve středu pozornosti první tematické studie věnované dopravě, kde cesta samotná je podstatou výkonu povolání. Kapitola nejdříve nabízí vhled do jednotlivých druhů přeprav zboží, případně osob, a to jak směrem z Československa za hranice, tak za hranicemi, napříč cizími zeměmi. V úvodu se zaměřuje na postižení

---

1 V rozmezí 150–275 % pro volné měny a 25–125% příplatek pro převoditelný rubl (Kurzový vývoj a zlatá měna. In: Historie ČNB, [online] [2021-05-06], [https://www.historie.cnb.cz/cs/menova\\_politika/prurezova\\_temata\\_menova\\_politika/3\\_kurzovy\\_vyvoj\\_a\\_zlata\\_mena.html](https://www.historie.cnb.cz/cs/menova_politika/prurezova_temata_menova_politika/3_kurzovy_vyvoj_a_zlata_mena.html)).



leckdy složitých organizačních změn a vůbec institucionalizaci celého odvětví (zejména v padesátých a na počátku šedesátých let). Poté již zachycuje výkon profese v jednotlivých oborech (doprava lodní a říční, letecká, silniční a železniční) i specifika pobytů (a zároveň práce) v zahraničí bez trvalého usídlení v jedné lokalitě jako nedílné součásti zaměstnání. Text zachycuje jak společné rysy, tak specifika výkonu povolání v zahraničí dle jednotlivých oborů, respektive druhů doprav. Důležitou proměnnou je zde možnost více či méně pravidelně překračovat hranice, která zároveň znamenala možnost dovozu nejručnějšího – v tuzemském Československu velmi žádaného – zboží. Do jaké míry jednotliví aktéři nakupovali (a případně doma prodávali) rozličné zahraniční zboží, ukazuje v širších souvislostech právě tato kapitola; problematika finančních i materiálních výhod je však sledována také ve většině dalších studií. Z hlediska „mikro“ pohledu se totiž jedná o významnou součást utváření obrazu cest do zahraničí jako svého druhu luxusu. Z hlediska „makrohistorického“ se pak v pojednání o dopravních oborech zásadním způsobem prolínají ekonomické zájmy (tedy poskytování dopravy jako placené služby) se zájmy strategickými, státně politickými, ale také ideologickými – zvláště u dopravy letecké a námořní, které měly být pomyslnou „výkladní skříní“ a „prodlouženou rukou“ socialistického Československa v zahraničí.

Mikroekonomická a podniková dimenze jako primární důvod cesty tvoří základ zpracování dalšího typu služebních výjezdů, cest obchodních, dlouhodobých i krátkodobých, realizovaných v zájmu čs. hospodářství (respektive čs. výrobců). Ty v rámci centrálně řízeného monopolu zahraničního obchodu reprezentovaly jednotlivé, zpravidla komoditně orientované podniky zahraničního obchodu, lidově zvané „pézetky“ (jejich přehled přináší příloha zmiňované kapitoly). Odborníci-obchodníci, na rozdíl od profesionálů v dopravních oborech, pobývali na jednom konkrétním místě při dlouhodobých pobytech i několik let mimo jiné z toho důvodu, aby se dokázali zorientovat a následně ve své práci využít znalost místního prostředí. Studie věnovaná cestám v „obchodním zájmu“ ve své druhé části přibližuje zkušenosti těch, kteří jezdili – opět vysíláni jednotlivými podniky zahraničního obchodu – na kratší, zpravidla opakované služební cesty, především na veletrhy, výstavy či konkrétní obchodní jednání.

Následující dvě kapitoly se již vztahují k zájmům sociokulturním, potažmo ideologickým: nejdříve budou moci čtenáři a čtenářky nahlédnout do oblasti kulturní – v případové studii zaměřené na

výjezdy České filharmonie v období tzv. normalizace, a posléze do sféry sportu. Motivem k podpoře výjezdů těchto „služebně cestujících“ byla především snaha prezentovat „úspěchy“ socialistického státu, potažmo – v bipolárním rozdělení světa – celého tzv. socialistického bloku. Jak ale ukazují obě studie, i tyto cesty měly svůj ekonomický rozměr a nezanedbatelný přínos. Kapitola o výjezdech filharmoniků, podobně jako ostatní tematicky zaměřené texty, je vedena deduktivní logikou, od organizace a institucionalizace dané sféry (včetně stručné historie České filharmonie) přes problematiku příprav a průběh cesty samotné (se zmínkami o zajímavých detailech pobytu v zahraničí, jako je ubytování nebo stravování) až k nezaměnitelným konkrétním vzpomínkám těch, kteří cesty podnikali.

Obdobný formát má studie o výjezdech ve sféře sportu. Zde je třeba zmínit, že zcela profesionální sportovní scéna před rokem 1989 oficiálně neexistovala, tudíž výjezdy amatérských sportovců a sportovkyň nesplňovaly některé atributy „skutečných“ pracovních cest. Mechanismy jejich schvalování, organizace, financování i kontroly však odpovídaly všem dalším typům pracovních cest. „Sportovní“ kapitola pak přibližuje ještě jedno specifické téma, které v jiných oborech nemá přesný ekvivalent, a to problematiku zahraničních angažmá. Takové angažmá již nebylo zahraniční pracovní cestou, ale svého druhu pracovním pobytem se (spíše vyšším) finančním přínosem jak pro sportovce či sportovkyni, tak pro vysílající organizaci, které dle platných regulí náležela část platu těchto „sportovních ambasadorů“. Lukrativní nabídka zpravidla přicházela v návaznosti na předchozí výjezdy a klubové či reprezentační úspěchy na mezinárodní scéně.

První část knihy s tematickými studii završují dva texty z „éry studené války“, úzce spjaté se zájmy státními a potenciálním přínosem v oblasti zájmů ekonomických, potažmo ideologických. Nejprve je to úvaha o pracovních cestách v resortu obrany, kde jsou nastíněny základní podoby výjezdů, jejich nejčastější směry a vztah k „velké“ politice. Nechybí ani pamětnická perspektiva, přiblížení každodenních obtíží, ale i zábavných chvil, s nimiž se potýkali muži cestující služebně ve „strategickém“ zájmu státu (a někdy také jejich spolucestující rodiny).

Následuje exkurz do cest vrstev „privilegovaných“ – pracovních výjezdů politických elit. Jsou zde představeny nejen podoby těchto cest, ale zejména odlišnosti od zkušenosti „obyčejných“ služebně cestujících – typicky velmi propracované, předem „nazkoušené“ programy či nutnost zajištění bezpečnosti cestování nejvyšších funkcionářů.

Zajímavou částí tohoto pojednání je pak otázka financí, čerpání cestovních nákladů a jejich účtování, ale také problematika oficiálních darů jako specifikum pracovních cest politických elit.

Kapitoly zaměřené na výjezdy v jednotlivých sférách ekonomického a společenského života doplňuje obrazová příloha koncipovaná tak, aby fotografie téma rozvíjely, naznačovaly další možné podoby služebních cest v profesních skupinách, o nichž se v textu pojednává. Ve druhé části knihy pak dostávají prostor samotní aktéři – je zde zařazeno jedenáct vyprávění lidí, kteří zažili „na vlastní kůži“ tu ve své době výjimečnou možnost odjet za hranice „za účelem služebním“. Některá vyprávění se vztahují i k tematickým studiím: pro sféru dopravy je to například rozhovor se stewardem Československých aerolinií, problematiku zahraničního obchodu pak reprezentují hned dva obchodníci, kteří absolvovali jak krátkodobé služební cesty, tak především dlouhodobé pobyty v několika zemích na obou stranách bývalé „železné opony“. Kapitulu o výjezdech „v zeleném“, tedy o pracovních cestách realizovaných v gesci ministerstva národní obrany, doplňuje rozhovor s bývalým učitelem, vojenským expertem, který značnou část své pedagogické kariéry strávil v Egyptě a v Libyi.

Dále byly zařazeny rozhovory s muži, jimž pro zahraniční cestu, respektive pobyt, stačilo úplně „obyčejné“ povolání – jeden byl kuchařem (a v zahraničí také řidičem), druhý bagristou. Vyprávění toho prvního mimo jiné zprostředkovává „pohled zdola“ na život na čs. velvyslanectvích a svým způsobem doplňuje „pohled elit“ reflektovaný v rámci tematické studie (s poznámkou, že problematika diplomatických cest a cest diplomatů, „mikro“ i „makro“ perspektivy takových výjezdů, si v budoucnu vyžádá další historiografické zpracování). Druhý muž – bagrista – dává nahlédnout do každodenního života pracovníků, kteří se „živilí rukama“, aniž by příliš pociťovali, že se o ně kdokoli z politických, manažerských či společenských „elit“ zajímá (jeho vzpomínky rámuje kontext sociální reality bývalého Sovětského svazu let osmdesátých). Zajímavý protipól k „obyčejnému“ cestovatelskému příběhu jednoho bagristy vytváří dále zařazený rozhovor s významným fyzikem. Jeho vyprávění přibližuje i některá obecná specifika cest vědců a vědkyň nejrůznějších oborů, kteří v minulosti působili v zahraničí, případně cestovali do zahraničí, aby zde prezentovali výsledky svého bádání a rozvíjeli poznání.

Pak již přicházejí „na scénu“ ženy. Svůj příběh zde sdílí jedna lékařka působící v Libyi a také jedna zdravotní sestra, jež absolvovala zahraniční pracovní pobyt jak v „aktivní“ roli zdravotní sestry (v Indii),

tak v „pasivní“ roli spolucestující manželky, když její manžel-lékař působil v Pákistánu. Perspektivu žen cestujících do zahraničí s partnerem, jako „doprovod“, s úkolem zajišťovat zázemí a starat se o děti, ještě lépe zprostředkovávají dva závěrečné rozhovory – vyprávění manželky námořníka a manželky diplomata. Ty dovolují nahlédnout za „oficiální scénu“ zahraničních cest, respektive pobytů, ukazují každodenní život rodin, které měly to štěstí, že mohly cestovat do zahraničí, ale zároveň kvůli stejnému „privilegiu“ musely zvládat i množství obtíží.

Celou knihu uzavírá druhá obrazová příloha, která přibližuje další profese „služebně cestujících“ mužů a žen, a naznačuje tak mimo jiné budoucí možné směry bádání o pracovních cestách. Kromě fotografií, jež jsou také svého druhu pramenem, je kniha vystavěna především na archivním výzkumu, který autorský kolektiv kombinuje s využitím orálněhistorických rozhovorů. Využity byly především fondy Národního archivu v Praze (zejména ÚV KSČ, čs. vlády, klíčových ministerstev), dále fondy Archivu Ministerstva zahraničních věcí (jednotlivých teritoriálních odborů), sbírky Vojenského historického archivu či fondy Archivu bezpečnostních složek; tematická studie o výjezdech sportovců pak vychází z fondů a sbírek Archivu tělovýchovy a sportu Národního muzea.

Vedle toho většina studií čerpá i z pramenů orálněhistorických. Pokud jde o rozhovory, v průběhu realizace projektu bylo uskutečněno 85 rozhovorů vedených dle standardů metody orální historie.<sup>2</sup> Další tematické rozhovory – zvláště k problematice dopravy a zahraničního obchodu – byly realizovány v rámci předchozích projektů Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i. (zhruba tři desítky rozhovorů). V případě kapitoly o výjezdech sportovců a sportovkyň využila autorka rozhovory z vlastního výzkumu. Nejen celkovým počtem, ale i tematickým záběrem (množstvím zachycených profesí, destinací, pracovních zkušeností) se jedná o rozsáhlou pramenennou základnu, s jejíž pomocí bylo možné zachytit zejména výše zmiňovanou „mikro“ perspektivu problematiky služebních výjezdů do zahraničí.

---

2 V tuzemském kontextu metodologie orální historie přehledově: Miroslav Vaněk – Pavel Mücke: *Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie*. Praha, Karolinum 2015. Ze zahraničních prací například: Valerie Raleigh Yow: *Recording Oral History. A Guide for the Humanities and Social Sciences*. Lanham, Rowman & Littlefield Publishers 2014.

Dostáváme se tím k poděkování, jež v první řadě patří těmto desítám žen a mužů, kteří s námi své osudy, pracovní i soukromé, sdíleli a byli ochotni je „nabídnout“ pro další zpracování, ve snaze přispět k poznání naší minulosti. Díky patří i těm, kdo rozhovory uskutečnili – kromě projektového týmu zejména studujícím Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy, kteří doplnili soubor rozhovorů v rámci teoretické praxe magisterského programu orální historie – soudobé dějiny. Další rozhovory vedly dvě naše milé kolegyně, postdoktorandka Lucie Marková (Ústav pro soudobé dějiny Akademie věd ČR, v. v. i.) a doktorandka Šárka Rámišová (Národní muzeum), jež zároveň přispěly do knihy zajímavými tematickými studii. Za nemalou pomoc vdčíme také kolegyni Haně Bortlové-Vondrákové, která s pečlivostí, znalostí problematiky a citem pro jazyk trpělivě komentovala většinu našich textů, a přispěla tak k jejich lepší srozumitelnosti i čtivosti. Nejen jí, ale i ostatním kolegyním a kolegům z Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny děkujeme za tvůrčí atmosféru a přátelské zázemí. Velký dík patří také pracovnícím a pracovníkům archivních institucí a knihoven, o jejichž spravované fondy a sbírky jsme se při našich bádáních opírali a bez jejichž vstřícnosti a ochoty bychom mohli jen stěží tuto knihu sepsat.

Naše práce by se však nezdařila také bez podpory institucionální. Kniha (a výzkum, na kterém je založena) by nevznikla bez podpory a zázemí Ústavu pro soudobé dějiny Akademie věd České republiky, v. v. i. (reprezentovaného ředitelem Miroslavem Vaňkem), ale také bez podpory již zmiňované Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy (reprezentované děkankou Marií Pětovou). Velký dík patří Grantové agentuře České republiky, která celý výzkum umožnila prostřednictvím účelové podpory tříletého standardního projektu s názvem Problematika pracovních cest z Československa do zahraničí v letech 1945–1989 (č. 19-09594S).

A na závěr poděkování z nejdůležitějších – všem blízkým v našich osobních „kruzích“ za inspiraci a podporu.

# SLUŽEBNÍ CESTY DO ZAHRANIČÍ VE VÍRU POLITICKÝCH DĚJIN.

NĚKOLIK ZASTAVENÍ NAD STRUKTURAMI,  
PROCESY A MECHANISMY CEST  
Z ČESKOSLOVENSKA DO ZAHRANIČÍ  
V LETECH 1945 AŽ 1989

Pavel Mücke

Na malé železniční stanici kdesi za Uralem zastaví dálkový rychlík. Cestující čekají půl hodiny, vlak nejede, tak se jeden z nich, obchodník z Československa, vykloní z okna a ptá se: „Soudruhu výpravčí, co se děje?“ Výpravčí odpoví: „Měníme lokomotivu...“ Cestující zaleze do kupé, čeká další půl hodinu, pak se znovu vykloní z okénka a ptá se: „Tak soudruhu výpravčí, co děláte?“ Výpravčí na to: „Měníme lokomotivu!“ Když ani za další hodinu vlak nejede, opět se cestující vykloní a ptá se: „Tak co, už jste tu lokomotivu vyměnili?“ „Da, vyměnili – za vódku.“

Cestování do zahraničí je možné bez větších debat označit za mnoho-  
vrstevnatý fenomén, v němž se mísí celá řada individuálních i kolektiv-  
ně pojímaných perspektiv. Vzhledem k tomu, že hlavním cílem úvodní  
kapitoly je přiblížit základní struktury, procesy a mechanismy spjaté  
se služebními cestami z Československa do zahraničí zhruba v letech  
1945 až 1989, budou dále v textu akcentovány především perspektivy  
skupinové a „nadosobní“.

Jak je patrné z řady historických prací věnovaných dějinám české-  
ho a československého cestování a cestovního ruchu, období po druhé  
světové válce je příznačné výraznou expanzí státu (a jeho politických  
elit) do rozhodovacích procesů v této oblasti, stejně jako ve sféře po-  
litického, hospodářského a společenského života. Jak ve své průkop-  
nické knize připomněl český historik se slovenskými kořeny Jan Rych-  
lík, v důsledku deformace a faktického obrácení smyslu dosavadního  
ústavou garantovaného občanského práva na svobodné vycestování  
do zahraničí a návrat zpět se z legálního překračování hranic všemi

směry stala otázka „státního zájmu“ a v praxi privilegium udílené pouze vybraným jednotlivcům či skupinám čs. občanů.<sup>3</sup>

V širší historické perspektivě je pak možné cesty do zahraničí považovat nejen za pomyslný lakmusový papírek obecného mezinárodního vývoje, ale také za dílčí exkurz do stavu a fungování státně socialistického režimu v někdejších Československu. Tento vztah je možné vyjádřit jako přímou úměru: čím větší korelace mezinárodního dění a vnitropolitické situace v Československu, tím lepší možnosti výjezdů do zahraničí. V realitě privilegovaného cestování a dílem vynucené, dílem záměrně pěstované „kultuře nedostatku“ státního socialismu s sebou zahraniční služební výjezdy přinášely cestujícím v tuzemské společnosti velký symbolický kapitál. Jak bude ještě hlouběji rozebráno v následujících studiích, podstatné rozdíly panovaly mezi „cestujícími profesionály“ (například zaměstnanci v mezinárodní dopravě, permanentně „obchodně cestující“ z podniků zahraničního obchodu nebo lidé dlouhodobě pracovní vyslaní do zahraničí) a „příležitostnými cestujícími“ z nejrůznějších oborů a profesí. Tyto dvě rámcové skupiny jsou z taxativního hlediska jen velmi těžce odlišitelné a přirozeně se do nich v čase promítaly další proměnné (například proměny prestiže a možnosti vycestovat ve sledovaném více než čtyřicetiletí) či individuální osudy a příběhy. Vcelku ovšem uvedené dvě skupiny představovaly symbol pomyslné tuzemské „reprezentace v zahraničí“ chápané po mnoha liniích a na více úrovních – „světa Východu“, „lidově demokratického“ a posléze „socialistického“ Československa, z hlediska vysílající firmy nebo instituce (či sportovního oddílu), konkrétní profese, regionu, rodiny nebo osoby cestujícího – jednotlivce.

Vzhledem k relativně limitovanému rozsahu tohoto textu jsou základní kontury dobových struktur, mechanismů a procesů služebních cest popsány v jednoduché struktuře, s využitím elementárně položených otázek a krátkých zastavení u příslušných témat: Kdo se na cestách konkrétně podílel, a to jak v rovině rozhodování, tak při jejich realizaci? Kam a na základě jakých motivací a důvodů byly cesty uskutečňovány? Jaké byly rámce a nejdůležitější podoby rozhodovacích procesů a politicko-byrokratické regulace služebních cest? Jak

---

3 Jan Rychlík: *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu. Pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848–1989*. Praha, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 2007, s. 26 a násl.

se ve své době utvářely výpočty cestovních náhrad? A konečně, co se stalo poté, když bylo o cestách rozhodnuto, cestující se rozjeli po světě a posléze se (ne)vrátili do svých domovů? Všechna tato velmi úzce provázaná témata budou blíže rozpracována na následujících stránkách.

## **AKTÉŘI CESTOVNÍCH POLITIK, DRUHY SLUŽEBNÍCH CEST A SYMBOLICKÁ GEOGRAFIE CÍLOVÝCH DESTINACÍ**

Fotbalisté z Československa přiletí na zájezd do západní země; z letiště do hotelu je vezou patrovým autobusem. Hráči a realizační tým dole se vesele baví, když tu si všimnou, že nahoře je podezřele ticho. Vyšlou tedy kapitána, aby šel zjistit, co se děje. Ten vidí, že nahoře všichni sedí jak přikovaní, drží se sedadel a vyděšeně zírají před sebe. „Co se děje?“ ptá se překvapeně. „Vám dole je hej, vy tam máte řidiče...!“

Jak asi již mnohé čtenářky a čtenáři tuší, paleta účastníků služebních cest, ale také těch, kteří o cestách rozhodovali, byla v předlistopadovém Československu velmi široká. V detailnějším pohledu lze tuto značně amorfní množinu rozdělit na tři základní skupiny, jakýsi trojúhelník. Jeho první stranu, v pozici vysílajících iniciátorů, představovaly nejrůznější čs. instituce (dopravní, obchodní nebo výrobní podniky, úřady, výzkumné, vzdělávací a kulturní instituce, ústavní orgány, politické strany, případně tzv. společenské organizace), které na cesty ve služebním, pracovním nebo státním zájmu vysílaly své pověřené podřízené či delegáty. Tito lidé tvořili druhou stranu trojúhelníku, a především sehrávali roli praktických vykonavatelů cest. Vzhledem k tomu, že z přeshraničního cestování, jak bylo avizováno výše, se po roce 1945 stalo významné „politikum“, třetí stranu „cestovního trojúhelníku“ tvořily orgány zodpovědné za konečné rozhodování o tom, zda cesta naplňuje parametry „státního zájmu“, což bylo podmíněno řadou faktorů.

Při snaze blíže charakterizovat vysílající institucionální aktéry v období více než čtyř desetiletí existence státního socialismu (a jeho poválečného předchůdce, „lidové demokracie“) bych musel vyjmenovat tisíce názvů a v případě služebně cestujících pak dokonce miliony jmen, což postrádá pro další výklad jakýkoli smysl. Nicméně pro lepší představu a dokreslení situace stojí za zmínku, že zatímco na sklonku



čtyřicátých let (po zavedení zpřísněných opatření) se vyjíždělo z Československa odhadem na deset tisíc služebních cest ročně (z toho polovina byla realizována do „lidově demokratických“ zemí), na konci let padesátých (1959) to již bylo takřka sedmdesát tisíc cest (z toho dvě třetiny do „lido-demo“ zemí); na přelomu let šedesátých a sedmdesátých (1970) pak počet služebních cest činil zhruba sto čtyřicet tisíc ročně a nadále vzrůstal.<sup>4</sup>

O charakteristiku tvůrců politik a aktérů ve sféře rozhodování se alespoň rámcově pokusím z toho důvodu, že v této části „trojúhelníku“ je nejviditelněji zakódován všeprostopující princip dominance politického rozhodování o zahraničních cestách ve studenovělečném Československu. Peripetie spojené s tímto rozhodováním budou podrobněji popsány dále v textu. Nyní si vystačím s konstatováním, že zhruba do roku 1948 konečné slovo v rozhodovacím procesu (a „tvorbě politik“) patřilo čs. vládě a jejím příslušným ministerstvům a ministrům, kteří reprezentovali a hájili své resortní zájmy i „pohled na svět“ – v argumentaci politických jednání často vydávané za „obecný zájem“. V určitých obdobích na vládní úrovni vznikly pro řešení koncepční, či dokonce každodenní zahraničně cestovní agendy speciální výbory a komise – ať již to byla „poúnorová“ Vládní komise pro styk s cizinou (1949–1953), „normalizační“ Komise vlády ČSSR pro regulaci styků se zahraničím (1969–1971) nebo Vládní výbor pro kulturní, školské, vědecké a zdravotnické styky se zahraničím (zřízen 1971).

Co se týče meziresortního vyjednávání na úrovni vlády, na základě prostudovaných pramenů archivní provenience se zdá, že vůbec nejvíce se v řešení politické agendy služebních cest angažovalo

---

4 Podobně jako v případě historicko-quantitativního výzkumu dějin cestovního ruchu je také u tématu služebních cest nutné potýkat se s neúplnými, případně zcela absentujícími statistikami. Pro období druhé poloviny sedmdesátých let a léta osmdesátá se nám bohužel údaje (prozatím) nepodařilo dohledat. Na základě dílčích indicií je však pravděpodobné, že počet služebních cest stoupal směrem nahoru k hranici dvou set tisíc ročně. Odhad údajů pro rok 1950: Národní archiv (NA), Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 1291, sg. 164/6, k. 72, Služební cesty do zahraničí (hlášení 1948–1950). Údaje pro konec padesátých let: NA, Politické byro ÚV KSČ (1954–1962), svazek 170, a. j. 230, bod 5, Výsledky prověrky cest pracovníků ústředních úřadů do zahraničí a opatření provedená k nápravě zjištěných nedostatků, 18. 3. 1958; též svazek 250, a. j. 333, k info bod 2, Přehled služebních a soukromých cest do zahraničí, 1. 3. 1960. Údaje pro konec šedesátých let: NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1971–1976), svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973.

ministerstvo financí (MF) a jemu podřízená Národní banka, respektive Státní banka československá (po roce 1950). Mezi nejčastějšími argumenty reprezentujícími jejich politický a vyjednávací jazyk zaznívala snaha o „hospodárnost“ a prevenci před pasivní devizovou bilancí státu. Dále se do debaty zapojovalo ministerstvo zahraničních věcí (MZV), které vystupovalo jako ochránce „státních“ a „mezinárodněpolitických“ zájmů; třetí nejhojněji vystupující bylo ministerstvo zahraničního obchodu (MZO) a jím spravované podniky zahraničního obchodu (PZO), jejichž argumentace se dílem překrývala s ministerstvem zahraničních věcí, ovšem s důrazem na ekonomické aspekty.<sup>5</sup> Hlas z početného tábora průmyslově-výrobních ministerstev, kterých byl vzhledem k prosazování politiky oborové specializace zejména v průběhu padesátých let velký počet, zazníval spíše skrze spravované výrobní a těžební podniky, než že by tyto resorty měly vlastní specifickou zahraničněpolitickou strategii.<sup>6</sup> Nezřídka se v debatě ozývaly také argumenty představitelů „silových“ ministerstev, například ministerstva vnitra (MV) či mezi lety 1950 až 1953 ministerstva národní bezpečnosti (MNB), a jimi reprezentovaných složek (například Sboru národní bezpečnosti, SNB), které se pasovaly do role ochránců státně bezpečnostních zájmů.

I vzhledem k oborovému zaměření bylo bráno v potaz stanovisko ministerstva dopravy (MD), do jehož gesce spadaly resortní podniky provozující také mezinárodní dopravu, jako byly Československé státní dráhy (ČSD), Československá státní automobilová doprava (ČSAD), Československá plavba labsko-oderská (ČSPLO), Československá plavba dunajská (ČSPD), Československá námořní plavba (ČNP) nebo Československé aerolinie (ČSA). Z rejstříku argumentů těchto dopravních aktérů nejčastěji zazníval právě „státně nacionální“ důraz na podporu a využívání služeb čs. dopravců a na jejich potenciální upřednostňování před dopravci zahraničními.

---

5 Blíže o dějinách čs. diplomacie a diplomatické služby: Jindřich Dejmek: *Diplomacie Československa. Díl 1. Nástin dějin ministerstva zahraničních věcí a diplomacie (1918–1992)*. Praha, Academia 2012.

6 Navíc zprostředkování prodeje jejich výrobků, polotovarů či surovin spočívalo právě v rukou podniků zahraničního obchodu, potažmo MZO jakožto projevu poválečné keynesiánské „ingerence“ státu do běžné mezinárodní obchodní výměny. Blíže: Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa. 1918–1992*. 2. díl. Brno, Doplňek 2009.

Z oblasti provozování „nesilové“ politiky v mezinárodním kontextu pak bylo často slyšet zástupce ministerstva informací (do roku 1953) a ministerstva školství, zdravotnictví, kultury a jim podřízených či spřízněných institucí: a) „sféry médií“ (rozhlasu, televize, filmového a gramofonového průmyslu, tisku a zpravodajské Československé tiskové kanceláře – ČTK); b) výzkumných, vzdělávacích či zdravotnických institucí (například vysokých škol nebo po roce 1953 Československé akademie věd – ČSAV); c) případně institucí s uměleckým, osvětovým nebo tělovýchovně sportovním posláním (například mezi lety 1949 až 1957 Státního úřadu a posléze Výboru pro tělesnou výchovu a sport, následovaného Československým svazem pro tělesnou výchovu – ČSTV).<sup>7</sup> Právě ze strany představitelů těchto „měkkých sil“ (*soft power*) čs. zahraniční politiky často zaznívaly apely na budování a udržování pozitivního obrazu Československa na mezinárodní scéně a na prohlubování styků s vybranými zeměmi a subregiony stále více se globalizujícího světa.

S únorovým převratem definitivně převládl vliv představitelů Komunistické strany Československa (KSČ) na všechny sféry státní správy a života společnosti. Zavádění systému tzv. kádrové nomenklatury (tj. schvalování lidí na klíčových postech komunistickými orgány), od toho odvozené personální propojení mnoha vedoucích exekutivních i hospodářských a kulturních funkcí s komunistickými stranickými posty, a především snaha o prosazování zásady „vedoucí úlohy strany“

7 K dějinám jednotlivých institucí, podniků či sfér z hlediska zahraničních vztahů například: Jiří Knapík: *Únor a kultura. Sovětizace české kultury 1948–1950*. Praha, Libri 2004; Jiří Knapík: Pokus o kulturní karanténu: poznámky k omezování a kontrole československých kulturních styků se Západem v letech 1948–1956. In: *Kultura jako nositel a oponent politických záměrů. Německo-české a německo-slovenské kulturní styky od poloviny 19. století do současnosti*. Ústí nad Labem, Albis international 2009, s. 291–300; Martin Franc: Český inženýr na Dálném východě I (Korea). *Acta historica Universitatis Silesianae Opaviensis* (2009), č. 2, s. 255–268; Martin Franc: Český inženýr na Dálném východě II (Čína). *Acta historica Universitatis Silesianae Opaviensis* (2014), č. 7, s. 257–286; Jan Hálek (ed.): *Ve znamení „bdělosti a ostražitosti“: zahraniční styky a emigrace pracovníků ČSAV v dobových dokumentech (1953–1971)*. Praha, Masarykův ústav a Archiv AV ČR 2011; Lenka Krátká: *Domovský přístav Praha. Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989*. Praha, Karolinum 2016; Šárka Rámišová: Zahraniční výjezdy československých volejbalistů – reflexe zahraničí očima československých sportovců v 50. a 60. letech 20. století. *Acta Musei Nationalis Pragae – Historia* 71 (2017), č. 1–2, s. 32–43; Pavel Dufek: Československo-německé hospodářské styky a spolupráce na vládní úrovni a možnosti využití pramenů k jejich analýze: úvaha. In: *Obchodování v srdci Evropy: o dějinách a pramenech československo-německých hospodářských vztahů (1918–1992)*. Praha, Národní archiv 2019, s. 144–155.

vedly až k faktickému zrušení dosavadní dělby politické moci mezi legislativu, exekutivu a judikaturu. Do zahraničně cestovní agendy pak nejvíce promlouvaly vedoucí orgány KSČ, zejména Předsednictvo ústředního výboru KSČ (či v letech 1954 až 1962 Politické byro ÚV KSČ), dále Sekretariát ÚV KSČ nebo některá oddělení ústředního aparátu (zvláště Mezinárodní oddělení), případně speciálně zřízené komise na centrální úrovni.<sup>8</sup> Po provedení federalizace státu posílil na Slovensku význam místních orgánů Komunistické strany Slovenska, ačkoli po celé období tzv. normalizace byla patrná snaha udržet v oblasti zahraničních vztahů křehkou dominanci (a rámcovou kontrolu) federálních a „celočeskoslovenských“ orgánů nad republikovými a „stranicko-lokálními“. Jak bude ještě rozebráno níže, právě v zachování systému paralelního (spolu)posuzování a schvalování zahraničních cest podle kádrových nomenklaturních zásad spočívala politická a společenská moc komunistických volených orgánů (potažmo nevoleného úředního aparátu) po více než čtyři poúnorová desetiletí.<sup>9</sup>

Z výše uvedených charakteristik rozhodujících aktérů a také ze souhrnné analýzy dostupných pramenných zdrojů je patrné, že v někdejších Československu existovaly rozličné oficiální motivace, proč se služebně vydávat do zahraničí. Jednotlivé druhy cest pak byly zhruba následující: dlouhodobě převažovaly cesty obchodní; dále byly podnikány cesty „servisně-dopravní“, „servisně-technické“ a montážní (tj. pracovníků v dopravě, průmyslu nebo zemědělství); čs. občané se vydávali do světa také za účelem výzkumným, vědecko-technickým,

---

8 Kupříkladu když mělo na sklonku čtyřicátých let dojít k výraznému omezení mezinárodního styku, vypracováním konkrétních zásad zprísnění vízového režimu byla komunistickým vedením pověřena komise ve složení: ministr vnitra Václav Nosek (zvolený člen Předsednictva ÚV KSČ), ministr spravedlnosti Alexej Čepička (k jednání Předsednictva ÚV KSČ přizvaný člen) a vedoucí kádrového oddělení Generálního sekretariátu ÚV KSČ a pozdější ministr národní bezpečnosti Ladislav Kopřiva, volený člen Předsednictva ÚV KSČ (NA, fond Generální sekretariát KSČ /1945–1951/, svazek 142, a. j. 924, Materiál pro prezidium Hospodářské rady ÚV KSČ – cizinecký ruch a delimitace v západočeských lázních, 5. 1. 1950).

9 Při analýze materiálů z dobových jednání je patrné, že navzdory formálně „sdílenému“ členství panovala v KSČ dlouhodobá tenze (místy dokonce velká nevráživost) mezi komunisty zaměstnanými v ústavních institucích, organizačních složkách státu, v podnicích a celospolečenských organizacích na straně jedné a mezi příslušníky vlastního aparátu KSČ všech úrovní na straně druhé. Nejnověji o této problematice: Tomáš Hemza: *Rozhodující síla strany: aparát ÚV KSČ v éře Antonína Novotného (1953–1967)*. Praha: Filozofická fakulta Univerzity Karlovy 2019.