

Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta

Ústav hospodářských a sociálních dějin

Diplomová práce

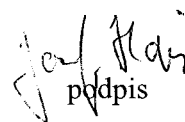
Vývoj firmy ČEDOK v meziválečném období  
The Development of ČEDOK in Interwar Period

Josef Hais

Vedoucí diplomové práce: Prof. PhDr. Ivan Jakubec CSc.  
Praha 2008

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval sám, pouze s použitím uvedených pramenů a literatury.

Ve Staňkově dne 11. prosince 2008

  
připis

Obsah	strana
1. Úvod	4
2. Cestování a cestovní kanceláře	11
3. Cestovní kanceláře v Rakousko-Uhersku před rokem 1918	12
4. Založení Čedoku	15
5. Kmenový kapitál nově vzniklého Čedoku	18
6. Předmět podnikání Čedoku	21
7. Zakladatelé Čedoku	22
7.1. Banka Bohemia	22
7.2. Ústředí zemských cizineckých svazů v Praze	24
8. Vnitřní organizace společnosti Čedok spol. s r.o.	26
8.1. Představenstvo	26
8.2. Dozorčí rada	27
8.3. Valné shromáždění	28
9. Zahraniční filiálky	29
9.1. Filiálka Čedoku v Berlíně	29
9.2. Filiálka Čedoku v Londýně	34
9.3. Filiálka Čedoku v Paříži	35
10. AGOT	38
11. Spolupráce s cestovními kanceláři Malé dohody	39
12. Mezinárodní jednota pro výdej sestavných jízdenek	39
13. Podnikatelské jízdenky	42
14. Smlouva z 5. října 1920	44
15. Převzetí kmenového vkladu banky Bohemia státní správou železniční a Bankou československých legií	48
16. Provoz vyhlídkových automobilů Prahou	52
17. Th. Cook a Son a Čedok	53
18. Dr. Oberthor získal podíl Banky československých legií.	56
19. Banka československých legií a národní kancelář	60
20. Zřízení Národní kanceláře ministerstvem železnic	64
21. Vnitřní organizace společnosti Čedok a.s.	67
22. Likvidace Čedoku spol. s r.o.	74
23. Předmět podniku Čedok a.s.	76

24. Akciový kapitál	77
25. Valná hromada	78
26. Správní rada	79
27. Dozorčí rada	82
28. Přejídná opatření	83
29. Smlouvy se zahraničními železnicemi	83
29.1. Dánsko	84
29.2. Rumunsko	84
29.3. Bulharsko	85
29.4. Belgie	86
29.5. Itálie	87
29.6. Švýcarsko	88
29.7. Francie	89
29.8. Velká Británie	90
29.9. Litva	91
29.10. Řecko	91
30. Vystěhovalectví	92
31. Hospodaření Čedoku	98
32. Rok 1938	113
33. Závěr	115
34. Seznam tabulek	119
35. Seznam grafů	120
36. Seznam vyobrazení	121
37. Seznam zkratk	122
38. Seznam pramenů a literatury	122
39. Abstrakt	126
40. Přílohy	129



## 1. Úvod

Diplomovou práci v oblasti cestovního ruchu jsem se rozhodl zpracovat, protože mě osobně cestování zajímá a zajímá mě rovněž cestování v minulosti. Cestovnímu ruchu a zvláště cestovním kancelářím nebyl v české historiografii věnován dosud velký prostor. Proto jsem se také rozhodl, že se pokusím jako moji diplomovou práci zpracovat vývoj firmy Čedok v meziválečném období.

Čedok zastával v meziválečném období důležitou roli v oblasti cestovního ruchu. Je zajímavé, že Čedok byl v Československu doslova synonymem cestovní kanceláře a udržel si významnou pozici na trhu s turistickým ruchem až do dnešních dnů. Při častém krachu různých cestovních kanceláří je dnes Čedok vnímán jako určitý symbol kvality a jistoty.

Cestovní ruch a cestovní kanceláře se začínají vyvíjet již v 19. a na počátku 20. století.<sup>1</sup> Negativně jejich vývoj ovlivnila I. světová válka. Období mezi světovými válkami má pro vývoj cestovního ruchu a cestovních kanceláří stěžejní význam. Začínají se formovat národní cestovní kanceláře. Čedok patřil mezi první cestovní kanceláře, které se začaly utvářet po I. světové válce.

O vývoji cestovních kanceláří a cestovního ruchu nebylo do dnešních dnů zpracováno příliš materiálů. O vývoji společnosti Čedok jsou k dispozici jen kusé informace, které se většinou nezakládají na seriózním výzkumu. Kolem samotného vzniku cestovní kanceláře je spousta otazníků. V různých úvodech do cestovního ruchu a učebnicích je uváděno, že byl Čedok zřizován jako státní podnik a stát měl v podniku rozhodující roli.<sup>2</sup> Jako jeden z cílů mé práce jsem si stanovil osvětlit samotný vznik cestovní kanceláře Čedok a pokusil jsem se proniknout do podílových vztahů uvnitř Čedoku. Kdo firmu Čedok zakládal? Kdo byl tím hlavním iniciátorem vytvoření takové společnosti? A samozřejmě je zde rovněž otázka proč?

Důležitou roli při samotném zakládání a provozu Čedoku sehrál stát. Jednalo se především o ministerstva železnic a ministerstvo obchodu. Dalším zajímavým problémem je vztah ČSD a Čedoku. Jaký vztah byl mezi ČSD a

---

<sup>1</sup> NA v Praze, fond PMR, k. 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři

<sup>2</sup> Attl, Pavel, Nejd, Karel, Turismus I, Praha 2004

Čedokem? Přes ČSD v Čedoku realizovalo své zájmy hlavně ministerstvo železnic. Vztah mezi ministerstvem železnic a Čedokem procházel určitým vývojem, který se rovněž pokusím zachytit ve své práci.

Ve své práci se nesoustředím jen na to co společnost Čedok ovlivňovalo z vnějšího prostředí, ale zaměřím se i na samotné fungování společnosti. Budu se zajímat o to, jak se ve společnosti rozhodovalo a jak utvořené vnitřní orgány společnosti pracovaly.

Dalším zajímavým tématem byly zahraniční aktivity Čedoku. Čedok musel spolupracovat v zahraničí s celou řadou zahraničních cestovních kanceláří. Jak spolupracoval Čedok se zahraničními cestovními kancelářemi a jinými společnostmi objasním v kapitole, která se týká zahraničních filiálek Čedoku. Zaměřím se hlavně na to, jak tyto filiálky během meziválečného období prosperovaly a jak se podílely na zvyšování cestovního ruchu v Československu. Čedok ovšem nespolečně pracoval jen s cestovními kancelářemi. Uzavřel velké množství smluv s různými železničními společnostmi ve velké většině států v Evropě. Toto téma má v diplomové práci rovněž své místo. Také jsem se pokusil osvětlit majetkové poměry v Čedoku, které byly v některých obdobích velice komplikované.

Diplomová práce měla rovněž za cíl, prozkoumat pramenný materiál o firmě Čedok. Prameny týkající se cestovní kanceláře Čedok jsou kusé. Firemní archiv Čedoku se nedochoval. Během mé práce jsem se pokusil získat archivní materiály od dnes působícího podniku Čedok. Bohužel se v archivu této společnosti nenachází žádné materiály, které by se vztahovaly k tématu mé práce.

Prvotní informace o společnosti Čedok mi poskytly archivní materiály ze Státního oblastního archivu v Praze. Zde jsem prostudoval materiály z fondu krajského soudu obchodního. Prostudování těchto materiálů mi poskytlo prvotní informace o založení firmy Čedok, o jejím vnitřním členění a materiály mi pomohly zorientovat se v personálním řízení podniku.

Protože je firemní archiv Čedoku nedochovaný, směřovalo mé další studium do archivů institucí, které se podílely na vzniku firmy Čedok. Jednalo se o fondy banky Bohemia a Ústředí zemských cizineckých svazů. Archiv banky Bohemia se nachází v Československé obchodní bance, a. s. Na základě mé žádosti bylo v archivu ČSOB provedeno šetření v archivním fondu banky Bohemia. Archiválie vzniklé z činnosti banky Bohemia jsou uloženy v archivu

ČSOB v rozsahu jedné archivní krabice. Archiválie na mnou požadované téma se bohužel v tomto fondu nenacházejí. Archiválie, které se týkají banky Bohemia, jsem našel v Národním archivu v Praze ve fondu ministerstva financí. Jednalo se o archiválie, které se týkaly likvidace banky Bohemia po jejím krachu v roce 1923. V prostudovaných archiváliích jsem nenašel žádnou zmínku o společnosti Čedok.

Druhý zakládající člen Čedoku Ústředí zemských cizineckých svazů v Praze má archiválie ze svého působení uloženy v Archivu hlavního města Prahy. Archiválie Ústředí cizineckých svazů jsou uloženy ve fondu spolkový katastr.<sup>3</sup> V tomto fondu jsou archiválie týkající se působení Ústředí zemských cizineckých svazů. Na spojení s Čedokem jsem narážel jen velice zřídka. Jednalo se hlavně o pozvánky na zasedání valných hromad a jiných zasedání, která Čedok pořádal. Archiválie týkající se Ústředí zemských cizineckých svazů mi pomohly pochopit působení Ústředí zemských cizineckých svazů, jejich vznik a vývoj. V Archivu hlavního města Prahy se nalézá Čedok tours and travel service in Cz. Jednalo se o anglicky vydaného průvodce po Československu. Tento propagační materiál vydala společnost Čedok v roce 1930.<sup>4</sup> Další zmínky o Čedoku se nacházely v Archivu hlavního města Prahy ve fondu Svaz výtvarných umělců Mánes. Jednalo se o pozvání na výstavu výtvarného umění do Paříže.<sup>5</sup> Ve fondu spolkový katastr jsem našel Bechyňův podpůrný spolek zaměstnanců Čedoku.<sup>6</sup> Bohužel archivní materiály byly v tomto fondu jen od roku 1940. Tím tedy nezapadly do mnou zpracovávaného období.

Další podílník, který vstoupil do společnosti Čedok, byla Banka československých legií. Fond Banky československých legií je uložen v Archivu české národní banky v Praze. Ve fondu Banky československých legií jsem studoval zápisy o schůzích správní rady a zápisy o průběhu porady ředitelství Banky československých legií v Praze. Ve fondu Banky československých legií jsem našel archiválie týkající se cestovní kanceláře Oceán<sup>7</sup> a několik informací, které se týkají hospodaření Čedoku<sup>8</sup>. Několik drobných informací jsem rovněž

---

<sup>3</sup> Archiv hlavního města Prahy, fond Spolkový katastr, signatura XIV/0405

<sup>4</sup> Signatura této knihy je C 4460/16

<sup>5</sup> Archiv hlavního města Prahy, fond Svaz výtvarných umělců Mánes, inventární číslo 495, signatura 4.5

<sup>6</sup> Archiv hlavního města Prahy, fond Spolkový katastr, signatura III/1007

<sup>7</sup> Archiv české národní banky, fond Banka československých legií, signatura BČL-9/2

<sup>8</sup> Archiv české národní banky, fond Banka československých legií, signatura BČL-7/9, BČL-7/10

nalezl v Archivu české národní banky ve fondech Živnostenské banky. Jednalo se například o úvěry u Živnostenské Banky.<sup>9</sup>

Další, kdo se zasahoval do řízení Čedoku, byl stát. Stát byl zastupován hlavně dvěma ministerstvy. Jednalo se o ministerstvo železnic a ministerstvo průmyslu obchodu a živností. Další ministerstva a státní instituce, které zasahovaly do Čedoku byly ministerstvo vnitra, ministerstvo zahraničních věcí, předsednictvo ministerské rady a nejvyšší účetní a kontrolní úřad. Fondy těchto ministerstev a institucí jsou uloženy v Národním archivu v Praze. Ve fondu ministerstva vnitra bylo archiválií ke studiu málo. Jedná se hlavně o udělení samotné koncese Čedoku. Ve fondu ministerstva zahraničních věcí se nachází výstřižkový archiv<sup>10</sup>. Jedná se o Články, které se týkají Čedoku. Články jsou převážně z československých periodik. Můžeme zde nalézt i periodika zahraniční. Hlavně z Německa, Rakouska a Polska. Fond nejvyššího účetního a kontrolního úřadu má ve svých archiváliích dohlídku na firmu Čedok z roku 1935 a 1939.<sup>11</sup> Ve fondu Předsednictva ministerské rady se projednávala témata mezi jednotlivými ministerstvy. Z hlediska významu pro oblast cestovního ruchu považuji tento fond za významný. Při studiu archiválií jsem v tomto fondu narazil na informace, které se týkaly založení Čedoku, založení Národní kanceláře v roce 1937 a vystěhovalců.

Ve fondu ministerstva průmyslu obchodu a živností se nacházejí archiválie hlavně ze 30. let 20. století. Některé archiválie zde v tomto fondu opakují. Můžeme zde například narazit rovněž na „dohlídku“ na firmu Čedok z roku 1935 a 1939. Jedním z nejdůležitějších fondů pro studium Čedoku je fond ministerstva železnic. Ministerstvo železnic se podílelo na vzniku Čedoku od samého počátku. Zde v tomto fondu jsou archiválie, které se týkají vztahu ČSD a Čedoku. Rovněž jsou zde uchovány některé bilanční zprávy podniku a uzavírané smlouvy mezi Čedokem a jinými společnostmi.

Mezi vydané prameny, které jsem používal ke své práci, patří Compass. Ročenka Compass poskytuje základní informace o firmě Čedok. Můžeme z ní vyčíst výši kmenového kapitálu, složení dozorčí rady a názvy zahraničních

---

<sup>9</sup> Archiv české národní banky, fond Živnostenská banka, signatura S I /c-1

<sup>10</sup> Národní archiv Praha, fond Ministerstvo zahraničních věcí – výstřižkový archiv, karton 2720

<sup>11</sup> Národní archiv Praha, fond Nejvyšší účetní a kontrolní úřad, kartony 1510 a 1522

filiálek. Compass jsem si zapůjčoval v Archivu české národní banky, v Knihovně národního archivu a v Historickém semináři FF UK.

Pro vytvoření přehledu o počtech turistů, kteří přijíždějí do Československa, vyjíždějí z Československa a cestují v rámci republiky, jsem prostudoval tištěné statistické prameny. Jednalo se o Statistickou příručku republiky Československé a o Zprávy státního úřadu statistického republiky Československé. Tyto statistické příručky jsem získal v Historickém semináři FF UK, Geografické knihovně PřF UK a v knihovně Českého statistického úřadu.

Při studiu jsem rovněž využíval různé propagační materiály, které společnost Čedok vydávala ve 20. a ve 30. letech 20. století. Jednalo se především o průvodce po Československu, průvodce Prahou a jízdní řády, které Čedok vydával. Tyto publikace vycházely v různých jazycích, nejčastěji v češtině, němčině a angličtině, ale nahlížel jsem i do průvodce v maďarštině. Takové publikace jsou uloženy v Národní knihovně v Praze a v Městské knihovně v Praze.

Literatury ke zpracovávanému tématu je velice málo. Většinou se jedná o práce, které se věnují především oblasti cestovního ruchu. K tématu cestovních kanceláří a Čedoku v meziválečném období jsem nenalezl žádnou publikaci nebo článek. Většinou je Čedoku věnován jen krátký odstavec nebo v lepším případě samostatná kapitola. Nejrozsáhlejší prací o cestovním ruchu a hlavně o Čedoku je absolventská práce Cestovní ruch v ČSR od Romana Bulíčka.<sup>12</sup> Tato práce se věnuje vývoji cestovního ruchu v Československu v meziválečném období. Roman Bulíček sleduje vývoj cestovního ruchu v jeho různých oblastech. V práci se věnuje například hotelnictví, lázeňství, turistice a také Čedoku. Čedoku je zde věnována celá kapitola. Autor v kapitole stručně popisuje vznik, vývoj a hospodaření cestovní kanceláře Čedok.

V ostatních studiích je většinou Čedok jen zmíněn a jsou k němu uvedeny základní informace o jeho založení a oblasti působnosti. Jedná se hlavně o revue pro průvodce a pracovníky cestovního ruchu Cestování včera a dnes. Zde jsou jednotlivé příspěvky věnované cestovnímu ruchu. Nejpodstatnější je pro moji práci příspěvek od Ivana Jakubce a Jana Štemberka s názvem Vývoj cestovního

---

<sup>12</sup> Bulíček, Roman, Cestovní ruch v ČSR 1918 – 1938, absolventská práce BOHEMIA REGIA, Praha

ruchu v českých zemích v meziválečném období.<sup>13</sup> Článek se zaměřuje celkově na cestovní ruchu meziválečném období. Čedok je zde z zmíněn několika základními údaji.

Další literaturu, kterou jsem používal byly různé příručky cestovního ruchu, kde je na jejich začátku kapitola, která se věnuje historii cestovního ruchu. Čedoku je v těchto různých příručkách věnován nejvíce odstavec textu, který většinou podává základní informaci o založení Čedoku. Jedná se o skripta od autorů Attl a Nejdla.<sup>14</sup> V těchto skriptech je zpracován vývoj cestovního ruchu a cestovních kanceláří. Další podobná skripta vydal kolektiv autorů z vysoké školy ekonomické v Praze.<sup>15</sup> Zde je jedna kapitola věnována Čedoku, ale jedná se hlavně o údaje, které se vztahují ke společnosti po roce 1945.

Problematikou cestovního ruchu se zabývají rovněž různé články ve sbornících.<sup>16</sup> Jednalo se především o Československý statistický věstník, Statistický obzor a Statistický zpravodaj. Jak již napovídají názvy jednotlivých sborníků, články zde publikované se zabývají cestovním ruchem z pohledu statistiky. Autoři zde pracují se statickými údaji, různě je zpracovávají a interpretují. Žádný z článků se samostatně nevěnuje cestovním kancelářím nebo přímo Čedoku.

---

<sup>13</sup> Jakubec, Ivan, Štemberk, Jan, Vývoj cestovního ruchu v českých zemích v meziválečném období, in. Cestování včera a dnes 4, 2007, č. 3, Hlavní směry vývoje cestování a cestovního ruchu v České republice a ve střední Evropě v 19. – 20. století, s. 56 – 75

<sup>14</sup> Attl, Pavel, Nejdla, Karel, Turismus I, Praha 2004

<sup>15</sup> Dohnal, Václav, Cestovní ruch I. část, Praha 1961, Dohnal, Václav, Cestovní ruch II. část, Praha 1962

<sup>16</sup> Ganický, Pavel, K otázce vědeckého zpracování československé statistiky cizineckého ruchu, in. Statistický obzor 16, 1935, s. 376 – 379

Smutný, Pavel, Cizinecký ruch a platební bilance, in. Československý statistický věstník 7, 1926, s. 245 – 262

Smutný, Pavel, Cizinecký ruch města Prahy a lázeňských míst československých roku 1929, in. Československý statistický věstník 11, 1930, s. 254 -257

Smutný, Pavel, Cizinecký ruch v září až lednu 1938/39, in. Statistický zpravodaj 2, 1939, s. 54 – 56

Smutný, Pavel, Kam se od nás cestuje a kolik se kde utratí, in. Statistický obzor 19, 1938 s. 567 – 570

Nahlédl jsem i do bakalářských a diplomových prací na Vysoké škole ekonomické v Praze.<sup>17</sup> Práce studentů na Vysoké škole ekonomické se spíše orientují na současnost cestovního ruchu a cestovních kanceláří a zabývají se možným vývojem cestovního ruchu do budoucna. V těchto pracích jsou jen minimální údaje o Čedoku z let 1918 až 1938.

Orientovat se v dostupných materiálech mi pomáhal PhDr. Jiří Novotný Ph.D. z Archivu české národní banky. Spoustu času mi věnovala pracovnice Národního archivu v Praze paní Vlasta Měšťánková. Tímto bych jim chtěl poděkovat za jejich ochotu a za veškerou pomoc. Rovněž bych zde chtěl poděkovat vedoucímu této diplomové práce Prof. PhDr. Ivanu Jakubcovi CSc. za všechny poskytnuté rady a připomínky a hlavně za trpělivost.

---

<sup>17</sup> Hruška, Zdeněk, E-business a Customer Relationship Management v obchodní strategii cestovní kanceláře Čedok, a.s., Diplomová práce VŠE, Praha 2001

Kresáň, Antonín, SWOT analýza, Diplomová práce VŠE, Praha 2004

Kotyšková, Daniela, Účetnictví cestovních kanceláří, Diplomová práce VŠE, Praha 2000

Mázlová, Veronika, Analýza konkurenčního postavení CK Čedok a.s. na Mladoboleslavsku, Diplomová práce VŠE, Praha 2002

## 2. Cestování a cestovní kanceláře

S rozvojem dopravy v 19. a na počátku 20. století se ve vyspělých oblastech Evropy a severní Ameriky začínal rozvíjet i cestovní ruch. K promyšlenému fungování cestovního ruchu se začala v Evropě věnovat většina zemí. Mezi ty nejaktivnější patřily Švýcarsko, Francie a Itálie<sup>18</sup>. Tyto země ale i mnohé jiné si začínaly uvědomovat, že z oblasti cestovního ruchu mohou do jejich státních pokladen přibývat nemalé finanční částky. Začaly tedy cestovnímu ruchu, zvláště tomu cizineckému, věnovat větší pozornost a soustředily se na jeho rozvoj a odstraňování překážek, které by potencionálním návštěvníkům jejich země stály v cestě.

Na cestovní ruch se pohlíželo jako na velice efektivní a účinný prostředek ke zvýšení zisku v různých odvětvích<sup>19</sup>. Od průmyslové a zemědělské výroby až po rozvíjející se služby. Pokud bychom srovnali výhody a nevýhody cizineckého cestovního ruchu a například zemědělského a průmyslového vývozu, tak z tohoto srovnání vychází cizinecký cestovní ruch lépe. Při příjezdu cizinců do země se zde obvykle spotřebovávají přebytky ze zemědělské a průmyslové produkce na místě a tím se podporuje domácí trh. Pokud by se musely tyto zemědělské a průmyslové produkty vyvážet, měli by s nimi producenti mnohem větší starosti. Museli by počítat s různými cly a jinými omezeními a samozřejmě by museli hradit dopravní výlohy<sup>20</sup>. Z tohoto pohledu je podpora zahraničního cestovního ruchu a cestovního ruchu pro stát velice výhodná.

Výnos z cestovního ruchu se významně promítal do hospodářství již výše zmíněných států – Švýcarska, Itálie a Francie. Výnos ze zahraničního ruchu ve Švýcarsku činil před 1. světovou válkou 500 mil. švýcarských franků, Itálie udává výnosy z cizineckého ruchu mezi 500 – 600 tisíci lir a Francie uvádí zisky, které jdou až do miliardových položek<sup>21</sup>. O tom, že se cestovní ruch těší přízni státních

---

<sup>18</sup>Národní archiv v Praze, fond Předsednictvo ministerské rady, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>19</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>20</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>21</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.



úřadů v nově vzniklém Československu, svědčí povolované úvěry na podporu cestovního ruchu.

Jednou z nejdůležitějších podmínek rozvoje cizineckého cestovního ruchu byly cestovní a informační kanceláře. Bez cestovních a informačních kanceláří se stává propagace cizineckého cestovního ruchu velice obtížnou a neefektivní. Takovéto cestovní a informační kanceláře měly zákazníkovi usnadnit cestování a odstranit z jeho cest sebemenší problémy. Cestovní kanceláře zcela sloužily zákazníkovi. Obstarávaly jízdenky, dopravu, pojištění zavazadel, směnu peněz apod. Samozřejmě obstarávaly prvotní informace o zemi, kam zákazník cestoval a snažily se mu cestu i samotný pobyt co nejvíce zjednodušit a příjemnit, aby se do dané destinace opět co nejdříve vrátil.

Cestovní kanceláře v Československu byly v rukou různých soukromníků a jejich služby nevyhovovaly současné potřebě mezinárodního cizineckého ruchu. Tyto cestovní kanceláře byly nedostatečně organizovány a neměly velké množství pobočných podniků ve světě<sup>22</sup>. Cestovní kanceláře v Československu neměly ve větší míře zahraniční pobočky a nepovznesly se tak nad podniky lokálního charakteru a sloužily skoro výhradně jen potřebám vnitrozemské dopravy. Cestovní kanceláře byly během prodeje jízdenek odkázány na příplatkový systém<sup>23</sup>. Musely si ke každé jízdence připočítat vlastní provizi. Železniční správa nechtěla poskytovat provize ze samotných jízdenek. To činilo jízdenky prodávané v cestovních kancelářích dražší než jízdenky prodávané v prodejnách ČSD.

### 3. Cestovní kanceláře v Rakousko - Uhersku před rokem 1918

S podobnými problémy, které zde byly popsány se potýkalo Rakousko – Uhersko již dlouho před první světovou válkou. Hledaly se zde různé cesty a možnosti, aby cestovní kanceláře pracovaly a sloužily k tomu účelu, ke kterému byly zřizovány. Hlavně tedy k rozvoji cizineckého cestovního ruchu. Nakonec bylo rozhodnuto, že se o rozvoj cizineckého ruchu bude starat hlavně stát. Stát začal zakládat prostřednictvím železniční správy v různých městech tzv. městské kanceláře, které neměly sloužit jen jako prodejny jízdenek, ale měly se starat i o

---

<sup>22</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>23</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

jiné potřeby svých zákazníků<sup>24</sup>. Prostřednictvím těchto kancelářů se snažila železniční správa navazovat spolupráci se soukromými dopravními společnostmi. Bohužel výsledek této činnosti byl naprosto neuspokojivý. Pokud došlo k poskytnutí prodeje jízdenek soukromým společnostem, byl výsledek jejich činnosti rovněž neuspokojivý. Soukromé společnosti se soustředily hlavně na zisk z prodeje jízdenek a propagaci cestovního ruchu se věnovaly jen málo.

Ministerstvo železnic zakládalo cestovní kanceláře i v zahraničí. Tyto cestovní kanceláře měly sloužit k propagaci země a měly sledovat hospodářské zájmy státních drah. Do cestovních kancelářů v cizině rovněž vstupovaly soukromé podniky, které podnikaly v oblasti dopravy. Ani tento pokus se nezdařil. Vznikaly cestovní kanceláře, ve kterých měly zastoupení různé podnikatelské a státní subjekty a docházelo hlavně k tomu, že každý sledoval své vlastní zájmy. Jednalo se o ten samý problém, který se řešil s městskými cestovními kancelářemi.

V roce 1908 bylo zřízeno na ministerstvu veřejných prací ve Vídni oddělení pro záležitosti cizineckého ruchu<sup>25</sup>. Původně se předpokládala spolupráce ministerstev veřejných prací a železnic. Bohužel se spolupráce těchto dvou ministerstev proměnila v konkurenci, na kterou samozřejmě doplatila samotná organizace cizineckého ruchu.

Během světové války došlo k pozastavení samotného cestovního ruchu. Během těchto válečných let a vlastně již před válkou se po různých zkušenostech došlo k závěru, že je naprosto vyloučeno, aby mohly soukromé firmy a jednotliví podnikatelé zastávat státní zájmy v oblasti cizineckého ruchu a zájmy státních drah. Bohužel se potvrdilo, že se ani sám stát není schopen podílet na rozvoji cizineckého ruchu a není sám schopen zachytit zisk, který z něj plyne. Vypadá to, že by měla mít na rozvoji cizineckého ruchu zájem státní správa železniční. Ale ani železniční správa nebyla schopna sama rozvíjet cizinecký ruch. Sleduje totiž hlavně své zájmy v oblasti přepravy a celkové povznesení dopravy na svých tratích. Ve zřizování cestovních kancelářů a v poskytování provizí cestovním kancelářím prostě železniční správa neviděla žádné výhody.

---

<sup>24</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>25</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5 Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

V provozu cestovních kanceláří se nezajišťoval jen prodej jízdenek a hledání nejideálnějšího spoje. Tak také železniční správa provozovala většinu cestovních kanceláří. Smysl těchto kanceláří by neměl spočívat jen v dopravním odvětví a podávání informací, ale cestovní kanceláře by měly sledovat zájmy lázní, hotelů a podobných zařízení. Cestovní kanceláře měly mít rovněž zájem na propagaci a tím i rozvoji průmyslových a živnostenských podniků. Měly podávat rozličné informace, zprostředkovávat obchodní kontakty atd.

Úspěšné povznesení cizineckého ruchu se mohlo očekávat jen u takového podniku, který měl úzkou vazbu na cestovní ruch. Nemuselo se jednat jen o dopravu, ale i například o lázeňství a podobně. Důležité byly pro podnik i dobré vztahy se státem. Velice vážně se začalo uvažovat o Ústředí zemských cizineckých svazů<sup>26</sup>. Na působení Ústředí zemských cizineckých svazů se pohlíželo velice kladně. V Ústředí zemských cizineckých svazů byli zastoupeny různé skupiny podnikatelů. Jednalo se hlavně o podnikatele, kteří přímo působili v oblasti cestovního ruchu. V Ústředí zemských cizineckých svazů byly rovněž zastoupeny státní úřady, které byly pověřeny péčí o cizinecký ruch. Vypadalo to, že by v Ústředí zemských cizineckých svazů mohl vzniknout rozhodující impuls, který by vedl k založení cestovní kanceláře. Tato kancelář by naplňovala státní zájmy v cestovním ruchu a poskytovala jistý finanční profit zúčastněným podnikatelům.

Vyjednávání na sebe nenechalo dlouho čekat a koncem roku 1917 byla založena Rakouská cestovní kancelář spol.s r.o.<sup>27</sup> Společnost byla založena Ústředím zemských cizineckých svazů a vídeňským Bankverein. Dále byl ještě přibrán do společnosti rakouský Lloyd a spojené rakouské paroplavební společnosti dříve Austria Americana a Fratelli Cosulich.<sup>28</sup> Tito členové tvořili generální shromáždění společnosti. Ústředí zemských cizineckých svazů vneslo do společnosti jako vklad právo výhradního prodeje železničních lístků mimo nádražní prodejny, které obdrželo od ministerstva železnic za pevnou a předem stanovenou provizi. Jednalo se o prodej lepenkových, podnikatelských a psaných lístků. Vklad byl ohodnocen na 1 000 000 K. Podíly ostatních členů činily

---

<sup>26</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5 Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>27</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>28</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

dohromady rovněž 1 000 000 K.<sup>29</sup> Ve vedení podniku stanuli dva ředitelé (prokuristi) a tři obchodní jednatelé. Obchodní jednatelé rozhodovali o všech záležitostech, které nebyly vyhrazeny generálnímu shromáždění společníků. Generálnímu shromáždění společníků byly vyhrazeny základní otázky ohledně vedení podniku, věci organizační a rozhodování o zřízení a zrušení cestovní kanceláře. Ministerstvo železnic a ministerstvo veřejných prací bylo ve společnosti zastoupeno svými delegáty, kteří měli poradní hlas a právo kontrolovat činnost společnosti. Zánikem Rakousko – Uherska a vznikem samostatného Československa, vystoupily české cizinecké svazy z rakouské společnosti. A právě české cizinecké svazy sehrají v Československu důležitou roli při formování cestovní kanceláře Čedok.

#### 4. Založení Čedoku

V Československu byl v roce 1918 podobný stav cestovního ruchu, jako v Rakousko-Uhersku. Ještě z dob monarchie působily po roce 1918 v Československu cestovní kanceláře, které měly smlouvy s bývalým rakouským ministerstvem železnic na prodej jízdenek. V Československu mělo dojít ke změně a prodej jízdenek měl být organizovanější a soustředěn nejlépe do jednoho podniku. Již v prvních měsících nové republiky se začínalo uvažovat o zřízení národní cestovní kanceláře. V českém prostředí se začaly objevovat podobné problémy, které jsem již popsal situaci ještě před rokem 1918 v Rakousko – Uhersku.

V Československu se v oblasti cestovního ruchu z pohledu státní správy zabývalo cestovním ruchem hlavně ministerstvo železnic a ministerstvo průmyslu, obchodu a živností (dále jen ministerstvo obchodu). Právě z podnětu těchto dvou institucí se začalo uvažovat o založení národní cestovní kanceláře.<sup>30</sup> Při přípravných jednáních a poradách na těchto ministerstvech o nově vznikající cestovní kanceláři se objevovaly obavy, se kterými se setkaly i jiné státní a polostátní cestovní kanceláře. Byly zde obavy, aby při většinové účasti

---

<sup>29</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5, Pamětní spis o Československé cestovní a dopravní kanceláři.

<sup>30</sup> NA v Praze, fond Nejvyšší účetní a kontrolní úřad, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

ministerstva železnic na cestovní kanceláři nepřevážily zájmy na celkovém povznesení železniční dopravy. Tím by mohla utrpět například propagační činnost cestovní kanceláře a mohla by se z ní stát pouze výdejna jízdenek. Při většinové účasti soukromého kapitálu na cestovní kanceláři převládaly obavy z přílišného se soustředění na výdělek a na návrat investic. Tento způsob vedení cestovní kanceláře by ji opět zaměřil jen na činnosti, ze kterých plyne eventuální zisk a pravděpodobně by došlo k omezení dalších investic na co nejnižší míru.

Jako ideální řešení bylo pohlíženo na nějakou formu smíšené cestovní kanceláře. V cestovní kanceláři by měl být určitým způsobem, který bude smluvně ukotven, zastoupen stát a také soukromý vlastník, popřípadě vlastníci. Tito vlastníci by měli mít zájem na rozvoji cestovního ruchu a měli by se podílet na jeho podpoře.

Z důvodu snazšího a přehlednějšího prodeje jízdenek bylo uvažováno o zřízení národní instituce, která by byla smluvně svázána s ministerstvem železnic a měla zájem na rozvoji cestovního ruchu. Po dohodě ministerstva železnic s ministerstvem obchodu začalo jednání s cizineckými svazy z Prahy, Brna a Karlových Varů.<sup>31</sup> Jednalo se o vytvoření společnosti, která by od ministerstva železnic obdržela monopol na prodej jízdenek mimo pokladny ČSD. Vzniklá společnost by se starala o využití tohoto monopolu v Československu i v zahraničí. Vznikající kancelář by se rovněž zaměřila na propagaci republiky v zahraničí a od ministerstva obchodu by obdržela povolení zabývat se v rámci kompetencí ministerstva obchodu vystěhovaleckým a přistěhovaleckým ruchem.

V důsledku těchto jednání vzniklo Ústředí zemských cizineckých svazů se sídlem v Praze (dále Ústředí, ale v některých případech používám i celý název). Výnosem z 21. července 1920 byla mezi Ústředím a ministerstvem železnic uzavřena smlouva o výhradním prodeji jízdenek mimo nádražní pokladny.<sup>32</sup> Prodej jízdenek se týkal republiky i zahraničí. Ústředí muselo na základě uzavřené dohody vstoupit do již uzavřených smluv mezi ministerstvem železnic a již utvořenými prodejny. Ústředí mohlo zřizovat své vlastní prodejny jízdenek v tuzemsku i v zahraničí. Všechny smlouvy o prodeji jízdenek, které Ústředí uzavřelo, musely být schváleny ministerstvem železnic.

---

<sup>31</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>32</sup> SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, CXII-273, Notářský spis pořizovaný JUDr. Gustavem Kremlem.

Za účelem realizace tohoto jízdenkového monopolu byla utvořena za finanční účasti banky Bohemia Československá cestovní a dopravní kancelář spol. s r.o. Banka Bohemia do této kanceláře rovněž vnesla svoji kancelář, která se zabývala prodejem paroplavebních lístků. Do společnosti Čedok vneslo Ústředí smlouvu o výhradním prodeji jízdenek mimo nádražní pokladny ČSD. Přesto byla s vědomím Ústředí uzavřena 5. října 1920 smlouva mezi ministerstvem železnic a Čedokem o výhradním prodeji jízdenek ČSD mimo nádražní pokladny. Smlouva byla tímto krokem upravena přímo pro potřeby Čedoku. Původně měla samotná smlouva platit do 31. prosince 1925. Smlouva měla půlroční výpovědní lhůtu, která by začínala 1. července 1925. Na žádost Čedoku, která byla podporována ministerstvem obchodu, byla smlouva o výhradním prodeji jízdenek mimo pokladny ČSD mezi Čedokem a ministerstvem železnic prodloužena výnosem ministerstva železnic z 2. března 1922 do 1. července 1930 s půlroční výpovědní lhůtou do konce roku 1930.

Čedok otevřel ihned po uzavření smlouvy prodejnu v budově ministerstva železnic. Prodejna se nacházela na rohu Hyberské ulice a Dlážďené ulice. Dále byla otevřena prodejna v Brně, kde převzal Čedok kancelář Ústředí, uzavřel smlouvy s ostatními cestovními kancelářemi v republice a začal uzavírat smlouvy s ostatními cestovními kancelářemi v zahraničí. V první řadě uzavřel Čedok smlouvy s Oesterreichische Verkehresbureau ve Vídni (Oe.V.B.) a s Mitteleuropäisches Reisebureau v Berlíně (M.E.R.). Postupem času uzavřel Čedok podobné smlouvy i se všemi národními cestovními kancelářemi v Evropě. Jednalo se o Putni v Jugoslávii, Orbis v Polsku, Enit (později CID) v Itálii, Nordiskbureau ve Švédsku, Nata v Turecku a Sowtorflot v Rusku. Dále byla společnost Čedok ve spojení s American Express Copany, s Waggonen Lits a s firmou Kuoni ve Švýcarsku a s různými cestovními kancelářemi a železničními podniky v Evropě. Čedok měl možnost prodávat jízdenky pro veškeré dráhy a lodní společnosti v Evropě a v Americe. Díky uzavřeným smlouvám a prostřednictvím zahraničních cestovních kanceláří mohl Čedok v různých zemích světa prodávat jízdenky.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

Čedok otevřel na území ČSR 21 vlastních prodejen, 3 v cizině, dodával jízdenky pro ČSD do 12 kanceláří na území ČSR a 27 kancelářím v cizině.<sup>34</sup> Společnosti měly celkem přes 1 600 poboček.<sup>35</sup> Vedle prodeje jízdenek měly veškeré tyto kanceláře smlouvu zajištěnou povinností pracovat na propagaci a povzbuzení cestovního ruchu v Československu. Seznam prodejen, které provozoval Čedok, je umístěn v příloze.

## 5. Kapitál nově vzniklého Čedoku

Výnosem zemské správy politické v Praze se ze dne 8. ledna 1921, č. 3 B 1671/3 1668, byla tedy společnosti Československá cestovní a dopravní kancelář spol. s r.o. v Praze udělena koncese k provozování cestovní kanceláře se sídlem v Praze v rozsahu stanoveném v ministerském nařízení ze dne 23. listopadu 1895, č. 181 r.z.<sup>36</sup>

Jak již bylo výše řečeno, tato kancelář vznikla za přispění ministerstva obchodu, pod jehož kompetenci spadala oblast cestovního ruchu a ministerstva železnic. Na vytvoření Čedoku se podílelo i Ústředí. Zde měli zájmy nejširší hospodářské vrstvy, které měly smysl a porozumění pro potřeby cestovního ruchu. Činnost této společnosti nesměřovala k obohacení jednotlivců. Čedok měl tedy jiné postavení než měly kanceláře, ve kterých byl zachován čistě soukromý charakter podnikání.

Kmenový kapitál Čedoku činil při založení společnosti 2 515 000 Kč<sup>37</sup>. Banka Bohemia poskytla hotovost 1 000 000 Kč a věcný přínos 500 000 Kč<sup>38</sup>. Kapitálová účast Ústředí byla 15 000 Kč, ale věcný přínos 1 000 000 Kč.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>35</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>36</sup> SOA Praha, KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, CXII-273, Společenská smlouva.

<sup>37</sup> SOA Praha, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

<sup>38</sup> SOA Praha, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

<sup>39</sup> SOA Praha, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

Tabulka č. 1: Rozdělení kmenového kapitálu v roce 1920

Vklad	banka Bohemia	Ústředí zemských cizineckých svazů
Věcný vnos v Kč	500 000	1 000 000
Hotovost v Kč	1 000 000	15 000
Celkem	1 500 000	1 015 000

Pramen: SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva

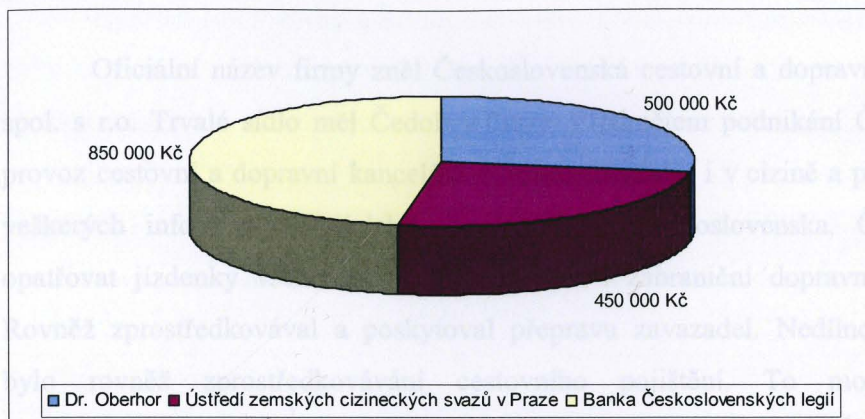
Věcný přínos banky Bohemia představovalo zařízení cestovních kanceláří v Praze, Brně a Bratislavě oceněné na 69 500 Kč. Dalším věcným přínosem byla hodnota smluv se zámořskými dopravními společnostmi. Hodnota těchto smluv byla oceněna na částku 430 500 Kč. Smlouvy jsou zaneseny v příloze v tabulce. Věcný přínos Ústředí tvořil vnos jeho kanceláří v Praze, Karlových Varech, Mariánských Lázních a v Brně. Tento majetek byl oceněn na částku 102 139 Kč. Ústředí se rovněž podílelo na věcných přínosech smlouvou. Tato smlouva byla uzavřena mezi ministerstvem železnic a Ústředím v roce 1920. Jednalo se o smlouvu, která opravňovala k prodeji jízdenek mimo nádražní pokladny. Tato smlouva byla uzavřena na 10 let a její hodnota byla vyčíslena na částku 897 861 Kč.

Celkový kapitál placený v hotovosti činil pouze 1 015 000 Kč a skutečné věcné přínosy činily celkem 171 639 Kč. Zbytek 1 328 361 Kč, více než 50 % celkového kapitálu tvořila pak ideální hodnota různých uzavřených smluv. Podrobný rozpis věcných vnosů banky Bohemia a Ústředí je zanesen v příloze v tabulkách.

V roce 1923 vstoupil do společnosti Čedok soukromník dr. František Oberthor. Rozdělení kapitálu po této změně je v následujícím grafu.



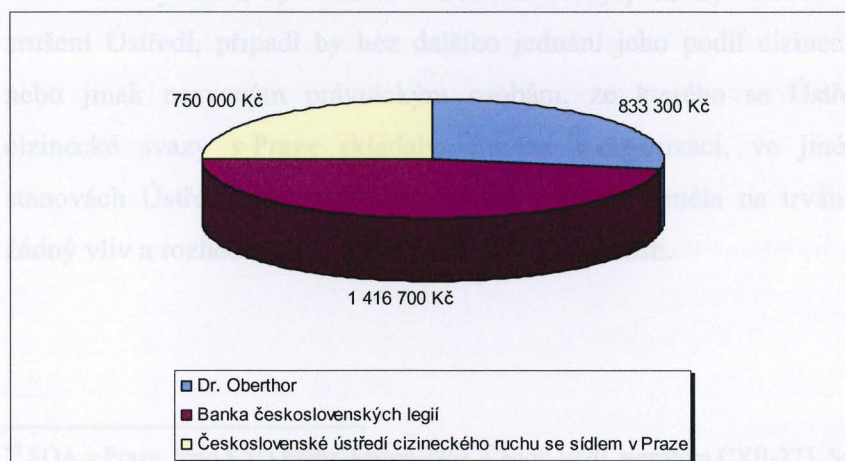
Graf č. 1: Rozdělení kmenového kapitálu po vstupu dr. Oberthora do společnosti Čedok.



Zdroj: SOA v Praze, fond KSO Praha, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

Další změny v rozložení kapitálu společnosti Čedok následovaly výstupem banky Bohemia ze společnosti v Roce 1923 a následným vstupem Banky československých legií do společnosti. V roce 1927 byl kmenový kapitál zvýšen z 1 800 000 Kč na 3 000 000 Kč. Tedy o 1 200 000 Kč. Došlo ke zvýšení podílů u všech společníků Čedoku. Společníci se zavázali zaplatit částky do 3 neděl od požádání. Ke zvýšení kmenového kapitálu došlo díky koupi továrny a domu na Smíchově v hodnotě 2 300 000 Kč. Nemovitost měla sloužit jako reprezentační prostor, prostor pro kanceláře a jako garáže pro automobily.

Graf č. 2: Rozdělení kmenového kapitálu po jeho navýšení v roce 1927.



Zdroj: SOA v Praze, fond KSO Praha, Čedok 1920, signatura CXII-273, Zápis ze zasedání valného shromáždění.

## 6. Předmět podnikání Čedoku

Oficiální název firmy zněl Československá cestovní a dopravní kancelář spol. s r.o. Trvalé sídlo měl Čedok v Praze. Předmětem podnikání Čedoku byl provoz cestovní a dopravní kanceláře v Československu i v cizině a poskytování veškerých informací týkajících se cestování a Československa. Čedok měl opatřovat jízdenky všeho druhu, pro domácí i zahraniční dopravní podniky. Rovněž zprostředkoval a poskytoval přepravu zavazadel. Nedílnou součástí bylo rovněž zprostředkovávání cestovního pojištění. To mohl Čedok zprostředkovávat v Československu i v cizině. Dalším úkolem Čedoku byla propagace cestovního ruchu a turistiky v cizině i v Československu. K této propagaci byla vydávaná cestovní kancelářská literatura. Literatura byla vydávána česky i v jiných jazycích, nejčastěji německy, anglicky a francouzsky. Příklady vydávané literatury jsou umístěny v příloze jako obrázky.

Čedok směl provozovat všechny obchody a živnosti, které souvisely s provozem cestovní a dopravní kanceláře. Jednalo se o služby směnářské, bankovní, vystavovat, přijímat a vyplácet šeky.<sup>40</sup> Kopii takového šeku můžete vidět v příloze. Jedná se o šek ze 30. let 20. století, který používala firma Čedok. Mimo to měla firma obstarávat vystěhovalecké záležitosti za souhlasu a kontroly státu. Obstarávala rovněž veškeré záležitosti návratu vystěhovalců do vlasti.<sup>41</sup> Společnost Čedok byla rovněž oprávněna zřizovat v cizině své pobočky.

Podíly obou společníků v Čedoku si byly rovny. Pokud by došlo ke zrušení Ústředí, připadl by bez dalšího jednání jeho podíl cizineckým svazům nebo jinak nazvaným právníckým osobám, ze kterého se Ústřední zemské cizinecké svazy v Praze skládaly. Změna v organizaci, ve jméně nebo ve stanovách Ústředních cizineckých svazů v Praze neměla na trvání společnosti žádný vliv a rozhodně se nejedná o zrušení společnosti.

---

<sup>40</sup> SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

<sup>41</sup> Vystěhovalecké záležitosti měla cestovní kancelář Čedok na starosti do roku 1922. V roce 1922 byl upraven zákon o vystěhovalectví. Z této oblasti podnikání získával Čedok v prvních letech své působnosti nemalé zisky.

## 7. Zakladatelé Čedoku

Nyní se zde zmíním o prvních dvou podílnících na firmě Čedok. Jak již bylo několikrát zmíněno, na založení Čedoku se podílela banka Bohemia a Ústředí zemských cizineckých svazů. Literatury k těmto dvěma institucím je poměrně málo.<sup>42</sup> Proto jsem se rozhodl tyto dvě společnosti představit v krátkých pasážích. Zmíním zde vývoj těchto společností jen v obrysech a pokusím se zaměřit na jejich aktivity spojené s cestovním ruchem a cestovními kanceláři.

### 7.1. Banka Bohemia

Bohemia československá zahraniční banka byla založena v roce 1909 Ústřední bankou českých spořitelů původně pod firmou Bohemia akciová banka v Praze. Jednou polovinou akciového kapitálu v bance Bohemia se podílela společnost Sekuritas, která byla založena v roce 1907 rovněž Ústřední bankou českých spořitelů. Akciový kapitál činil při založení 1 000 000 K a byl průběhem doby zvýšen až na 35 000 000 K.<sup>43</sup> Úkolem banky bylo starat se o zahraniční obchod. Pro plnění tohoto úkolu měla banka své vlastní filiálky v Paříži a New Yorku a afilace v balkánských státech.

Banka se snažila soustředit na funkci vystěhovalecké banky, vyplývající z peněžních poukazů vystěhovalců hlavně ze severní Ameriky. Za tímto účelem zakoupila v roce 1909 vystěhovaleckou kancelář Brodský a Sovák a v roce 1911 založila samostatnou Bank of Europa. Úkolem této banky bylo obstarávání veškerých finančních transakcí vystěhovalců z Čech, Slovenska a Polska. V roce 1910 zakoupila Bohemia většinu akcií Allgemeine Kredit-Vereinsbank ve Vídni. Tato banka se ovšem ocitla ve finančních potížích. V roce 1913 se staly finanční závazky banky Bohemia pro Ústřední banku českých spořitelů neúnosné a došlo k dohodě mezi oběma bankami. Ústřední banka českých spořitelů převzala celý

---

<sup>42</sup> K bance Bohemia mohou doporučit: Vencovský, František a kol., Dějiny bankovníctví v českých zemích, Praha 1999 a v pomůcce. K Ústředí: Archiv hlavního města Prahy v Praze, fond, Spolkový katastr, signatura XIV/0405, obsah Ústředí cizineckých svazů.

<sup>43</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

koncern Allgemeine Kredit-Vereinsbank a banka Bohemia zlikvidovala na vlastní riziko ostatní obchody.<sup>44</sup>

Z vývoje společnosti před první světovou válkou se ukázalo, že banka Bohemia nemohla kvůli nedostatku kapitálu stačit na zahraniční úkoly ani konkurovat americkým bankám, které se mohly opřít o mezinárodní uznání a určitou tradici. Ostatní činnosti banky před válkou byly hodně roztráštěné. Banka Bohemia měla vlastní cestovní kancelář, dopravní společnost,<sup>45</sup> provozovala různé obchody se zbožím a zřídila si i samostatné oddělení pro prodej hospodářských strojů. Všechny tyto podnikatelské aktivity vedly k tomu, že se banka ještě před začátkem války v roce 1914 dostala do těžké finanční krize a od jistého úpadku ji zachránilo jen všeobecné moratorium, které bylo vyhlášeno v srpnu 1914.<sup>46</sup> Znehodnocením peněz během války se banka snadno zbavila svých závazků.

Po válce banka Bohemia rozšířila pole své působnosti. Jednalo se hlavně o oblasti dovozu a vývozu a změnila název své firmy na Bohemia československá zahraniční banka.<sup>47</sup> Banka se specializovala hlavně na průmysl sklářský a průmysl výroby porcelánu. Dále na dovoz různých surovin a výrobků ze Spojených států. V letech 1919 a 1920 došlo k nahromadění velkého množství zboží, které se špatně prodávalo. Banka se rovněž angažovala ve spekulacích obchodech, pro které neměla předpoklady. Přelom mezinárodní konjunktury v roce 1920 a deflační krize usměřily úpadek banky. Před samotným úpadkem banku Bohemia nezachránila ani pomoc od sladovnických podniků, lihovarů a porcelánek, které získaly v roce 1922 v bance většinu. Vedle velkých provozních ztrát utrpěla banka ztrátu z komanditní účasti na pražské bankéřské firmě Fischel a Bondy. Zprávy o nepříznivé situaci banky vyvolaly velkou nabídku jejích akcií. To vše zhoršovalo její situaci tak, že se octla počátkem roku 1923 v platebních nesnázích.

V zájmu zahraničních i tuzemských věřitelů i v zájmu banky samotné zakázalo ministerstvo financí bance přijímat nové vklady i přejímat nové závazky a současně nařídilo podrobnou revizi současného stavu banky. Na mimořádné valné hromadě 30. června 1923 byla kvůli nepříznivému stavu bilance banky

---

<sup>44</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

<sup>45</sup> Archiv české národní banky v Praze, fond Banka československých legií, signatura BČL 3/1, Bohemia mezinárodní dopravní akciová společnost v Praze.

<sup>46</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

<sup>47</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

schválena likvidace. Likvidací banky byl pověřen likvidační výbor vedený Českou hypoteční bankou.<sup>48</sup>

Aby nedošlo k ohrožení nároků vkladatelů i ostatních věřitelů banky, to by bylo nezůstalo bez nepříznivých důsledků i pro jiné malé a střední peněžní ústavy, poskytlo v roce 1927 Kuratorium zvláštního fondu bance sanační podporu ve výši 39 500 000 Kč v hotovosti a 79 000 000 Kč ve 4% dluhopisech zvláštního fondu.<sup>49</sup>

Tato sanační podpora i výsledek likvidace aktiv umožnily likvidačnímu výboru, že se mohl se souhlasem ministerstva financí i zájmových svazů odhodlat k provedení mimosoudního vyrovnání pohledávek. Bylo nabídnuto 24 % v hotovosti a 44 % ve 4% dluhopisech zvláštního fondu. Úspora na výlohách soudního vyrovnání umožnila zvýšení vyrovnávací kvóty o 1 % nad kvótou zamýšlenou v původním návrhu soudního vyrovnání.<sup>50</sup> Drobným vkladatelům do 5 000 Kč se dostalo 100% uspokojení.

Hypoteční banka převzala za tento návrh záruku a na přání poskytovala vkladatelům banky Bohemia zálohy do výše navržené kvóty v hotovosti a umožňovala odkup fondových dluhopisů v kursu 70 %.

Likvidace banky pro různé obtíže při zjišťování nepřihlášených věřitelů trvala až do roku 1937, kdy byla ukončena.<sup>51</sup>

## 7.2. Ústředí zemských cizineckých svazů v Praze

V době Rakousko-Uherska byly české země v oblasti propagace cestovního ruchu zanedbávány. V monarchii byly upřednostňovány alpské země. Původně existovaly na území budoucího Československa jen dva cizinecké svazy. Jednalo se o pražský cizinecký svaz a brněnský cizinecký svaz. Tyto dva svazy disponovaly jen minimálními finančními prostředky. V monarchii nebylo těmto dvěma svazům příliš přáno. Z Vídně nebyly příliš podporovány a celkově byla propagace cestovního ruchu, na kterou se cizinecké svazy specializovaly,

---

<sup>48</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

<sup>49</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

<sup>50</sup> Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

<sup>51</sup> Prameny o likvidaci banky Bohemia můžeme najít ve fondech archivu ČSOB a v NA v Praze, fond Ministerstvo financí.

namířena do jiných částí monarchie než do působiště pražského cizineckého svazu a brněnského cizineckého svazu.

Ještě koncem války se rakouská vláda snažila změnit organizaci cestovního ruchu. Byl vytvořen Svaz cizineckých svazů rakouských. Do tohoto svazu byly začleněny všechny rakouské svazy a měly do něj být začleněny i pražský a brněnský svaz. Během schůze 18. září 1918 ve Vídni zaujaly pražský svaz a brněnský svaz negativní stanovisko ke vstupu do Svazu cizineckých svazů rakouských.<sup>52</sup> Pražskému svazu a brněnskému svazu se podařilo udržet teritoriální samostatnost i samostatné rozhodování o provádění propagace cestovního ruchu svého území. Podobné stanovisko zaujal i lublaňský cizinecký svaz. Veškeré styky s rakouskými svazy byly přerušeny.

Samotné cizinecké svazy byly spolky, ve kterých byly sdruženy obce, ústavy, korporace, jednotlivci, kteří podporovali rozvoj cestovního ruchu. Různé politické vlivy jsou v cizineckých svazích vyloučeny. Svazy si daly za úkol dva cíle. První cíl, aby si lidé uvědomili význam cestovního ruchu pro společnost. Druhý cíl byl přilákat co nejvhodnějšími prostředky turisty a hlavně cizince. Prostředky k dosažení tohoto účelu se získávaly členskými příspěvky nebo různými subvencemi.

Po skončení války v roce 1918 byly na území Československa organizovány tři cizinecké svazy. Jednalo se Pražské cizinecké svazy, brněnské cizinecké svazy a karlovarské cizinecké svazy. Po vzniku Československa bylo třeba cizinecké svazy nějakým způsobem začít organizovat. Jejich činnost se na jedné straně překrývala a na druhé straně byla neúčinná. Dne 13. července 1920 bylo v Praze na staroměstské radnici založeno Ústředí zemských cizineckých svazů se sídlem Praze.<sup>53</sup> Zakladatelé byli Svaz pražský, brněnský a karlovarský. Další snahou bylo, aby na Slovensku vznikl rovněž podobný svaz. Svaz vznikl na Slovensku v roce 1921, kdy došlo k ustavující schůzi Slovenského svazu pro povznesení návštěvy cizinců na Slovensku. Nová organizace měla sídlo v Bratislavě. Nově vzniklý svaz na Slovensku se stal samozřejmě členem Ústředí zemských cizineckých svazů a po něm byl ještě přijat frývaldovský svaz. Všechny cizinecké svazy v Československu byly členy Ústředí zemských cizineckých

---

<sup>52</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3579, signatura 841/16, Vývoj organizace korporací pro povznesení cizineckého ruchu v Československu

<sup>53</sup> NA v Praze, fond PMR, karton 3579, signatura 841/16, Vývoj organizace korporací pro povznesení cizineckého ruchu v Československu

svazů se sídlem v Praze. Těmito kroky byla zorganizována propagace cestovního ruchu. Původní úkol svazů zůstává a Ústředí bylo ustaveno k tomu, aby řešilo hlavně společné problémy všech interesovaných svazů.

Ústředí zemských cizineckých svazů provádělo propagaci Československa za hranicemi státu různými způsoby. Ústředí zemských cizineckých svazů se setkávalo a spolupracovalo s československými delegacemi, spolupracovalo s konzuláty, pořádalo přednášky, využívalo tisk, vydávalo brožury a podobně.

## 8. Vnitřní členění společnosti Čedok spol. s.r.o.

Vnitřní členění firmy a hlavní povinnosti jednotlivých orgánů firmy jsou zakotveny ve společenské smlouvě. Hlavní orgány, které se podílely na rozhodování a celkové organizaci firmy byly představenstvo, které se skládalo nejvýše ze tří jednatelů, dozorčí rada a valné shromáždění.

### 8.1. Představenstvo

Představenstvo se skládalo nejvýše ze tří jednatelů.<sup>54</sup> Jednatele volilo valné shromáždění společníků. Obchody společnosti obstarávali jednatelé za pomoci ustanoveného úřednictva a prostřednictvím jednatelů uzavírala firma smlouvy a jiné závazky. Jednatelé byli povinni, řídit se zákonem, společenskou smlouvou, usnesením valného shromáždění a jednacím řádem. Vždy dva členové představenstva se podepisovali za firmu Čedok. V případě sebemenšího nesouhlasu byli jednatelé povinni věc předložit k usnesení dozorčí radě. Byli oprávněni na základě jednotného usnesení jmenovat a ustanovovat úředníky a zřizovatele s nejvyššími ročními příjmy 12 000 Kč. Zvyšovat úřednictvu a zřizovatelům služné a požitky až do úhrnné částky 12 000 Kč. Rovněž měli jednatelé oprávnění zbavit zaměstnance pracovního poměru.

---

<sup>54</sup>SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268 Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

## 8.2. Dozorčí rada

Dozorčí rada se skládala nejvýše z devíti členů a čtyř náhradníků, které volí valné shromáždění na dobu tří let, většinou odevzdaných hlasů.<sup>55</sup> Výjimku tvořila první dozorčí rada a náhradníci. Tito lidé nebyli voleni, ale byli jmenováni na základě této smlouvy. První osmičlenná dozorčí rada se ustavila na dobu 3 let a za jejími členy byli ustanoveni: dr. Václav Písecký, dr. Oldřich Slavík, František Havlů, František Boháček, dr. Jaroslav Brejcha, Karel Hejl, Ignác Kristin, dr. Hans Chudaczek a za náhradníky dr. Karel Raus, Karel Schöttner, Rudolf Weigner, Ing. Josef Syrový.<sup>56</sup> Dozorčí rada byla usnášeníschopná, pokud byli všichni členové osm dní před konáním schůze obesláni doporučenými dopisy a pokud se k jednání dostavil nadpoloviční počet členů dozorčí rady. Schůze se konaly pravidelně v Praze, ale předseda dozorčí rady mohl určit jako místo konání jakékoli jiné místo v Československu. Dozorčí rada se usnášela prostou většinou hlasů. O schůzích se vedl písemný zápis, který zpracovával předsedou dozorčí rady určený člen dozorčí rady. Zápis musel být podepsaný předsedou a zapisovatelem. Zemřel-li člen dozorčí rady, vzdal-li se členství v dozorčí radě nebo odešel do důchodu, nebo byl odvolán z dozorčí rady, byl povolán na jeho místo do konce funkčního období náhradník.

Dozorčí rada si volila ze svého středu předsedu. Předseda svolával schůze dozorčí rady. Svolával je doporučeně odeslanou pozvánkou osm dní před konáním schůze. V důležitých záležitostech mohla být schůze svolána telegraficky do 48 hodin. Dozorčí rada dohlížela na veškeré obchody. Dále dozorčí rada mohla dávat pokyny jednatelům ve všech záležitostech, které nebyly vyhrazeny valnému shromáždění, ustanovovala jim odměny, udělovala prokuru, zvyšovala služné nad tuto mez a propouštěla úředníky se služným nad touto mezí. Dozorčí rada byla oprávněna kdykoliv nahlédnout do knih dopisů a všech jiných spisů společnosti a přezkoumávala pokladny společnosti, přezkoumávala roční účty vytvořené jednateli, zřizovala poboční závody a navrhovala valnému shromáždění, jak v mezích této smlouvy naložit s čistým ziskem.

---

<sup>55</sup> SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

<sup>56</sup> SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.



### 8.3. Valné shromáždění

Valné shromáždění mohlo být svoláno řádné nebo mimořádné. Řádné valné shromáždění se konalo každý rok nejpozději 1. dubna

Mimořádné valné shromáždění se muselo svolávat za těchto podmínek:

- a) objeví – li se tato potřeba na prospěch společnosti podle názoru jednatelů
- b) když se ukáže, že se ztratila polovina kmenového kapitálu.
- c) kdykoli o to jeden ze společníků požádá<sup>57</sup>

Žádost o svolání mimořádného valného shromáždění se musela podat písemně předsedovi dozorčí rady. Pokud nebylo v zákoně nic ustanoveno jinak, svolával mimořádné valné shromáždění předseda dozorčí rady, popřípadě likvidátoři doporučeným dopisem, který byl zaslán každému společníkovi. Musela být dodržena lhůta 8 dnů, mezi odevzdáním dopisu poště a dnem konání valného shromáždění. Valné shromáždění se mohlo svolat i do jiného místa v Československu. Valné shromáždění řídil předseda dozorčí rady nebo likvidátory zvolený předsedající. Valné shromáždění bylo schopno se usnášet za přítomnosti obou společníků, kteří měli stejný počet hlasů. Pokud by došlo ke zrušení Ústředí zemských cizineckých svazů a na zasedání by se dostavily fyzické osoby, které měly své zastoupení v Ústředí zemských cizineckých svazech, bylo by valné shromáždění usnášeníschopné, pokud by byly zastoupeny alespoň tři čtvrtiny kmenového kapitálu. Pokud by se tak nestalo, bylo možné svolat do 8 dnů novou schůzi se stejným programem. Tato schůze by byla usnášení schopná bez ohledu na množství zastoupeného kapitálu. Valné shromáždění se usnášelo prostou většinou odevzdaných hlasů. Výjimku tvořila jen situace, uvedená v § 18 a § 7 a zákonem požadované kvalifikované většiny. Valnému shromáždění příslušelo usnášet se na těchto záležitostech:

- každoroční schvalování a zkoumání účetních uzávěrek
- o upotřebením čistého zisku v mezích ustanovení společenské smlouvy
- o absolutoriu jednatelů a dozorčí rady

---

<sup>57</sup> SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva.

- o tvoření zvláštních fondů k účelům dle § 2 stanov společenské smlouvy mimo rezervní fond, který se používá na krytí ztrát.
- o použití rezervních fondů a ostatních fondů
- o změnách společenské smlouvy
- o zvýšení nebo snížení společného kapitálu
- o zrušení nebo likvidaci společnosti
- o všech záležitostech, které jednatel nebo jednatele valnému shromáždění předloží

## 9. Zahraniční filiálky Čedoku

Společnost Čedok provozovala v cizině vlastní filiálky. Nacházely se v Berlíně, Paříži, Londýně a později byla zřízena filiálka ve Vídni. Tyto pobočky byly zřízeny jako samostatné právnické osoby. Pokud jim však nestačí jejich příjmy, jsou udržovány příspěvky z jejich mateřské organizace v Praze. Tyto firmy jsou: v Berlíně Reise und Verkehrsbüro A.G., v Londýně Czechoslovak Travel Bureau (Cedok) Limited, v Paříži Cedok, Bureau des voyages soc. à resp. limitè Paris a Cedok in Wien, která byla založena v roce 1936. K filiálce ve Vídni jsem nenalezl žádné materiály. K objasnění jejího hospodaření bude zapotřebí dalšího studia.

### 9.1. Filiálka Čedoku v Berlíně

Společnost v Berlíně byla založena v roce 1920 jako akciová společnost s kapitálem 500 000 M, později upravených na RM 6000.<sup>58</sup> Kapitál patřil firmě Čedok v Praze. Čedok držel částku 5 700 RM. Částku 300 RM držel k věrné ruce pro firmu Čedok její podílník dr. František Oberthor.<sup>59</sup> Ve správní radě společnosti byli: dr. František Oberthor, dr. Eugen Pštross a Leopold Kubíček. Ředitelem společnosti v Berlíně byl Ludvík Němec. Jeho plat činil v roce 1933

<sup>58</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>59</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

630 RM měsíčně<sup>60</sup>. Společnost měla celkem 7 zaměstnanců a sídlila v Berlíně Stressemannstrasse Europahaus. Nájemné za místnosti společnosti činilo v roce 1932 16 500 RM.

Společnost Reise und Verkehrsbüro, A.G. v Berlíně od stabilizace marky vykázala uspokojivé hospodářské výsledky. Hospodářské výsledky byly od roku 1928 v berlínské cestovní kanceláři na neustálém sestupu. Tento sestup můžeme vidět v následující tabulce příjmů a výdajů. Ve třicátých letech vyžadovala filiálka v Berlíně podporu od ministerstva obchodu a centrály Čedoku v Praze. V tabulce číslo 5 jsou uvedeny příspěvky, které byly na přelomu 20. a 30. let poskytovány filiálkám Čedoku v Berlíně a v Londýně. Příspěvky poskytnuté ministerstvem obchodu jsou stejné, jen v roce 1934 došlo ke snížení podpory od ministeria obchodu. Příspěvky od Čedoku v Praze se na počátku 30. let snížily zhruba na polovinu. Tento vývoj zapříčinila hospodářská krize, která snížila příjmy filiálek a Čedoku v Praze. Čedok rozhodl o řadě úsporných opatřeních ve svém provozu a jedním z nich bylo snížení podpory zahraničním filiálkám. Hospodářské výsledky jsou znázorněny v tabulce číslo 2

Tabulka č. 2: Hospodářské výsledky filiálky v Berlíně

Hospodářské výsledky filiálky v Berlíně		
Rok	Ztráta v RM	Zisk v RM
1924	0	267,34
1925	0	513,74
1926	351,62	0
1927	0	258,81
1928	619,52	0
1929	1 818,92	0
1930	575,74	0
1931	570,12	0
1932	2 078,60	0
1933	2 096,94	0

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>60</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

Hospodářské výsledky společnosti v Berlíně byly do roku 1933 na neustálém sestupu. Tento trend můžeme sledovat v tabulce příjmů a výdajů. V tabulce číslo 3 jsou sepsány jednotlivé příjmy. Z pohledu na hodnoty je patrné, že se na příjmech filiálky projevila hospodářská krize, která snížila celkovou hodnotu příjmů až o 2/3. Výdaje rovněž klesly. Pokles výdajů byl způsoben snížením provozních výdajů, které Čedok preferoval v celém svém podniku.

Tabulka č. 3: Přehled příjmů a výdajů kanceláře v Berlíně

Přehled příjmů a výdajů kanceláře v Berlíně						
Rok	Úhrn příjmů v RM	Příjem z provizí v RM	Pasová víza v RM	Vydání v RM	Schodek v RM	Úhrada Čedoku v RM
1927	56 532	30 933	15 879	72 146	15 614	16 224
1928	43 579	28 751	3 713	58 457	14 878	14 000
1929	36 621	28 299	1 444	58 821	22 200	21 000
1930	36 876	26 328	753	70 133	33 257	34 500
1931	24 982	18 577	852	76 799	51 817	52 823
1932	14 667	12 088	193	49 175	34 508	33 000
1933	16 777	10 728	69	48 695	31 918	31 900
1934	23 699	12 024	8	51 487	27 788	27 000

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Provize z prodaných podnikatelských lístků se stala hlavním příjmem společnosti. Provize se snížila spolu se snížením prodeje samotných jízdenek. To můžeme sledovat v následující tabulce číslo 4.

Tabulka č. 4: Prodej jízdenkových lístků ve filiálce v Berlíně

Prodej jízdenkových lístků v kanceláři v Berlíně	
Rok	Prodáno lístků za RM
1927	1 177 813
1928	982 383
1929	988 607
1930	888 581
1931	625 289
1932	427 469
1933	384 607

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Příjmy společnosti nestačily na krytí jejich výdajů, i když nechával Čedok veškerou provizi berlínské kanceláři. Čedok v Praze přispíval kanceláři v Berlíně každý rok před uzávěrkou na úhradu schodku značnou částkou. Berlínská společnost tak vykazovala menší ztrátu a v některých případech i menší zisk. Příspěvky Čedoku v Praze jsou zaneseny v následující tabulce číslo 5. Těmito příspěvky již bylo počítáno v tabulce číslo 3.

Tabulka č. 5: Příspěvky Čedoku a ministerstva obchodu na provoz cestovních kanceláří v Londýně a Berlíně.

Rok	Příspěvek Čedoku v Kč	Příspěvek min. obchodu v Kč
1930	375 290,25	99 000
1931	411 452,75	198 000
1932	442 965,00	198 000
1933	179 547,75	198 000
1934	neuveдено	148 500

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Pokud se podíváme na bilanci roku 1933, můžeme se podrobněji seznámit s hospodařením filiálky Čedoku v Berlíně. Příjmy společnosti činily 16 777,41 RM. Hlavní část příjmů byla tvořena provizí z prodeje jízdenek, důležitou roli sehrál výtěžek na devizách a změny kurzu u valut. Podrobnější rozpis je sepsán tabulce. Naproti tomu výdaje společnosti činily 48 695,75 RM. Největší položku z výdajů zaujímal nájemné, jednalo se zhruba o jednu třetinu veškerých výdajů. Nájemné činilo v roce 1933 16 500 RM. Na úhradu nájemného by byly třeba skoro všechny příjmy, které činily v roce 1933 16 777,41 RM. V roce 1934 se poměr mezi nájemným a příjmy společnosti zlepšil. Nejhorší poměr mezi nájmem a ziskem panoval v období hospodářské krize, kdy byly příjmy podniku nejnižší. Velkou část výdajů tvořily rovněž platy zaměstnanců a různé výlohy, do kterých patřily běžné účty spojené s provozem společnosti. Rozdíl mezi výdaji a příjmy

skončil v roce 1933 ve schodku 31 918,34 RM. Čedokem v Praze bylo z tohoto schodku uhrazeno 31 900 RM. Čistá ztráta činila za rok 1933 18,34 RM, k této ztrátě byla přičtena ztráta z roku 1932, která činila 2 078,60 RM. Konečná ztráta v roce 1933 tedy činila 2 096,94 RM. Od roku 1928 se berlínská filiálka pohybovala v neustálé ztrátě. Údaje o ztrátě a zisku jsou zaneseny v tabulce číslo 2. Ztráta nebyla ovšem vysoká, neboť podniku byly dodávány finanční prostředky prostřednictvím Čedoku v Praze. Nejmarkantněji se propadl příjem, snížení prodeje jízdenek a z toho plynoucích nízkých provizí projevil v letech velké hospodářské krize. V tomto období všeobecně docházelo k poklesu aktivity cestovního ruchu.

V roce 1934 se hospodářská bilance Čedoku v Berlíně začala zlepšovat. Zisky se zlepšily také díky spolupráci s Jugoslávskou cestovní kanceláří PUTNIK, která se podle ujednání s Čedokem v roce 1933 zavázala zaplatit podíl na provozu kanceláře v hodnotě 100 000 dinarů.<sup>61</sup> Společnost Čedok v Berlíně potom zaměstnala jednoho úředníka cestovní kanceláře PUTNIK, který se podílel na propagaci Jugoslávie. Podle dat o vývoji příjmů zahraniční filiálky v Berlíně, byly výsledky této spolupráce příznivé. Počet jízdních lístků jugoslávských drah, plavební společnosti jadranské a dubrovnické, prodaných v lednu až v září 1934 činil 501 552 kusů. Za celý rok 1933 se prodalo jen 32 868 kusů jízdenek. Jednalo se o neuvěřitelně vysoký nárůst prodeje jízdenek pro jugoslávskou cestovní kancelář. Spolupráce se vyplatila oběma cestovními kancelářím. Čedoku se rovněž zvýšily příjmy provizí z 10 727,84 RM za rok 1933 na 12 024,42 RM za období leden až říjen 1934. Hospodaření Čedoku v roce 1934 skončilo schodkem 27 787,24 RM, ale došlo alespoň k mírnému zlepšení oproti roku předcházejícímu, kdy činil schodek 31 918 RM. Přes tyto příznivé výsledky neskonal rok 1934 s příliš dobrým ekonomickým výsledkem. Do výdajů byly započítány ještě odpisy za 4 403,50 RM, původně se počítalo s 1 721,15 RM. Nepříznivě rovněž působilo zvýšení kurzu RM. Původně činil kurz 10 RM za 810 Kč. Později byl kurz upraven na přibližně 100 RM za 960 Kč.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>62</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

## 9.2. Filiálka Čedoku v Londýně

Společnost v Londýně byla založena v květnu 1927 s kapitálem 300 liber.<sup>63</sup> Akcie byly rozděleny po pěti librách. Čedok v Praze měl v držení 58 akcií. Další dvě akcie měli v držení dr. Oberthor a dr. Pštross, na písemné prohlášení, že akcie patří společnosti. Jednatelé společnosti byli dr. Oberthor a dr. Pštross. Jako ředitel podniku byl v Londýně zaměstnán James Dick. Měsíční příjem ředitele činil 36,15 liber. Mimo ředitele měla společnost ještě tři zaměstnance. Společnost sídlila v Londýně, 21 Regent Street. Nájemné činilo do 30. června 1933 300 liber čtvrtletně, od 1. července 1933 činil nájem 250 liber čtvrtletně.<sup>64</sup>

Hospodářské výsledky londýnské společnosti byly od začátku trvale ztrátové. Příjmy nestačily na úhradu výdajů, i když této společnosti ponechával Čedok v Praze nezkrácenou provizi z prodaných lístků a nepožadoval od ní úroky ze zapůjčeného kapitálu. Čedok v Praze každoročně přispíval na úhradu schodku ze svého zisku. Čedok platil za londýnskou kancelář nájem a přispíval zaměstnancům na plat 60 liber měsíčně. Koncem roku byl účet ztráty a zisku zatěžován přibližně takovou částí nákladů na služné, jakou mohl krýt hrubý zisk. V nákladech londýnské společnosti se tak objevovala jen část nákladů na služné. Zbytek služného a nájem byly účtovány mateřské společnosti Čedok v Praze. Jak bylo přispíváno londýnské pobočce od roku 1927 je zaneseno v tabulce číslo 5. Po úhradě těchto příspěvků, vykázal Čedok v Londýně bilanční výsledky, které byly zaneseny v tabulce číslo 7.

Tabulka č. 7: Bilanční výsledky Čedoku v Londýně

Bilanční výsledky Čedoku v Londýně v £		
Rok	Ztráta	Zisk
1927	10,10	0
1928	28,00	0
1929	31,20	0
1930	35,15	0
1931	4,13	0
1932	8,00	0
1933	22,14	0

<sup>63</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>64</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Hlavní zdroje příjmů londýnské kanceláře byly provize z prodaných lístků a valutové zisky. Prodej lístků trvale klesal. K zastavení tohoto poklesu došlo v roce 1933 a k jeho nebyvalému nárůstu došlo v roce 1934. Také valutové zisky se po poklesu v roce 1932 zvýšily již v roce 1933.

Do soběstačnosti londýnské společnosti chybělo velmi mnoho. Příjmy z roku 1933 hradily pouze třetinu výdajů a v roce 1934 necelou polovinu. Příjmy nestačily na pokrytí nájemného.

Ve výdajích bylo hlavní položkou nájemné, další významnou složkou bylo služné. Ostatní výdaje byly položky nízké hodnoty.

Podle schůze ředitelů společnosti v Londýně ze 17. června 1930 měli zahraniční účastníci valných hromad a schůzí nárok na denní dietu 4 libry a na cestovní výlohy I. třídou vlakem nebo parníkem.<sup>65</sup> V položce cestovné bylo zaneseno cestovné členů správní rady, tedy jednatelů firmy dr. Oberthora a dr. Pštrosse. Do této položky je zahrnuto i cestovné generálního ředitele Přikryla.

### 9.3. Filiálka Čedoku v Paříži

Společnost v Paříži byla založena 30. července 1926. Její kmenový kapitál činil 50 000 francouzských franků.<sup>66</sup> Z těchto 50 000 držela přímo 49 000 firma Čedok se sídlem v Praze. 1000 franků držel dr. Oberthor a také dr. Pštross. Jednateli byli dr. Oberthor a dr. Pštross, kteří zastupovali pražskou firmu Čedok. Podle společenské smlouvy neměli jednatelé nárok na plat, ale měli nárok na odměnu z čistého zisku. Ředitelem společnosti byl do 5. června 1928 Vratislav Pichler. Na jeho místo nastoupil Emil Holub, který vedl administrativní a obchodní agendu společnosti. Ředitel měl měsíční příjem 3 650 franků. V podniku pracovalo ještě dalších 6 zaměstnanců. Sídlo pobočky bylo v Paříži,

---

<sup>65</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>66</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze



Rue des Pyramides 12. Roční nájemné činilo 20 700 franků. Nájemní smlouva byla při založení společnosti stanovena na 15 let a byla ještě prodloužena do konce roku 1941.

Obchody Čedoku ve Francii byly v porovnání s ostatními společnostmi nejrozsáhlejší a vykazovaly příznivé výsledky v hospodaření společnosti. Tato společnost byla téměř od svého založení soběstačná. Kromě příspěvku na služné 79 650 franků v roce 1927, tedy během prvního celého roku působnosti filiálky, nedostala od Čedoku v Praze žádnou finanční podporu. Stejně jako prodejnám v Londýně a Berlíně byla i pařížské pobočce ponechána veškerá provize z prodeje jízdenek.

Společnost v Paříži dosáhla v roce 1934 příznivého hospodářského výsledku a vyúčtovala část provize ve prospěch Čedoku v Praze. Zisk snižovalo rovněž vyúčtování úroků z půjčeného kapitálu. To se nedělo u trvale pasivních společností v Londýně a v Berlíně. Rozsah obchodů stoupal do roku 1931. V tomto roce bylo dosaženo na příjmech 600 860 francouzských franků. V roce 1932 a 1933 nastal velký pokles. V roce 1932 klesly příjmy společnosti na 274 016 francouzských franků. A v roce 1933 se pokles příjmů zastavil na částce 238 490 francouzských franků. V roce 1934 se příjmy opět zlepšily na částku 412 400 francouzských franků. Vývoj příjmů filiálky v Paříži společnosti Čedok je zanesen v následující tabulce číslo 8.

Tabulka č. 8: Příjmy francouzské filiálky Čedoku v letech 1927 až 1934 ve francouzských francích

Příjmy francouzské filiálky Čedoku ve francouzských francích			
Rok	Příjmy	Provize	Ostatní zisky
1927	137 435	84 526	52 909
1928	275 637	94 367	181 270
1929	523 567	167 228	356 339
1930	587 420	293 660	293 760
1931	600 859	82 091	518 768
1932	274 016	89 354	184 662
1933	238 490	99 884	138 606
1934	412 400	108 500	303 900

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Vedle příjmů z provize prodaných jízdenek a z valutových zisků byl hlavním zdrojem příjmů výnos z výprav a cest jednotlivců. Tento výnos byl

nejvyšší v roce 1931, kdy byla v Paříži pořádána koloniální výstava. V bilancích prezentované výsledky nepodávají věrný obraz o stavu a vývoji hospodářské činnosti společnosti. V roce 1929 a 1931 utrpěl podnik velké ztráty, které byly zapříčiněny zpronevěrou a odpisem značné pohledávky. Bilanční zisky jsou tak nepatrné a střídají se ztrátou. Podrobněji jsou zisk a ztráty zaneseny v tabulce číslo 8.

Tabulka č. 9: Bilanční výsledky Čedoku v Paříži

Bilanční výsledky Čedoku v Paříži ve francouzských francích				
Rok	Ztráta podle bilance	Zisk podle bilance	Ztráta bez přenosu z minulého roku	Zisk bez přenosu z minulého roku
1926	9 016,78	0	9 016,78	0
1927	14 241,56	0	0	12 376,32
1928	13 858,08	0	0	383,48
1929	2 986,65	0	0	10 871,43
1930	0	7 434,99	0	10 421,64
1931	0	13 624,43	0	10 624,08
1932	10 853,43	0	10 853,43	0
1933	7 509,22	0	0	3 344,21

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Ve výdajích byla největší položkou všeobecná režie, která se dělila obdobně jako u Čedoku na výdaje osobní a výdaje věcné. Osobní výdaje činily 60 % všeobecných výdajů a 55 % výdajů vůbec. Poměr výdajů osobních k celkovým výdajům společnosti přibližně odpovídal poměru výdajů společnosti Čedok v Praze. Věcné výdaje byly u společnosti v Paříži v příznivějším poměru k celkovým výdajům než u společnosti v Londýně a v Berlíně. Je tomu tak hlavně díky nižšímu nájemnému. Nájemné v pařížské pobočce Čedoku bylo 20 700 francouzských franků, to bylo při kurzu 150 Kč za 100 franků 32 706 Kč.<sup>67</sup>

V letech 1929 a 1931 byly odepsány na vrub zisku vysoké částky na pochybných pohledávkách. V roce 1929 činil odpis 109 112, 55 franků a v roce 1931 147 859, 95 franků. Ztráta v roce 1929 byla způsobena hlavně zpronevěrou úředníka společnosti Ladislava Beneše ve výši 90 000 franků, v roce 1931 pak

<sup>67</sup> Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

odpisem pochybné pohledávky u polské cestovní kanceláře Polexpress 147 859,59 franků. Tyto dva značné odpisy zkreslily příznivé výsledky oněch dvou let, takže oba roky skončily nepatrným ziskem.

Odpis pohledávky u společnosti Polexpress byl proveden nepřímo zařazením příslušné rezervy do pasiv.<sup>68</sup> Položka se však po konečném jednání se společností ORBIS, která byla oficiální polskou cestovní kancelář, stala částečně dobytou. ORBIS se jako nástupce firmy Polexpress uvolnil v několika letech podle rozsahu obchodů splatit na pohledávkách celkem 75 000 franků. Během roku 1933 bylo na tuto částku zapláceno 9 560 franků a v roce 1934 byla zaplácena částka 53 578 franků. Původně byla celá pohledávka odepsána a odpis nebyl v pozdějších letech podle výsledku jednání opraven. Příslušné splátky byly připočteny k ziskům v letech, v nichž byly zapláceny. Hlavní díl těchto splátek připadal na rok 1934 a tvořil s mimořádnými valutovými zisky největší díl zisku tohoto roku.

Podle předběžné neupravené bilance činil zisk za rok 1934 171 666 franků, který byl vyúčtován tak, jak bylo již uvedeno. Polovina provize byla přeúčtována ve prospěch Čedoku, řediteli Holubovi byla pak podle smlouvy udělena 10% odměna. Ve prospěch Čedoku v Praze byl přiúčtován 6% úrok z dlužného kapitálu. Z čistého zisku, který by zbyl po těchto úpravách, měly být dotovány fondy v celkové částce přibližně 79 000 franků. Jednalo se o fondy založené pro kurzovní a obchodní ztráty. Kmenový kapitál byl zúročen 10 %, to se stalo poprvé od založení firmy.

## 10. AGOT

Možnost účinnější propagace cizineckého ruchu do Československa byla Čedoku dána jeho členstvím ve sdružení velkých národních cestovních kanceláří AGOT (Association entre les grandes Organisations Nationales de voyage et tourisme), jehož úkolem byla vzájemná součinnost ke zvýšení cestovního ruchu.<sup>69</sup> Tyto cestovní kanceláře měly většinou jako Čedok výhradní oprávnění prodeje jízenek mimo nádražní pokladny. Cestovní kanceláře byly uspořádány podobně

<sup>68</sup> Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>69</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

jako Čedok, jednalo se tedy o spol.s r.o nebo o akciové společnosti, ve kterých měl převahu kapitálové účasti stát, případně státní železniční správy.

## 11. Spolupráce s cestovními kanceláři států Malé dohody

Částky za prodané československé jízdenky u filiálek v Paříži a v Londýně, zvláště u prodejny v Londýně, většinou ani nestačily na zaplacení placené nájemného. Společnost v Paříži docílila příznivých hospodářských výsledků spoluprací s jugoslávskou oficiální cestovní kanceláří PUTNIK, která hradila část nájemného za umístění jednoho vlastního informačního pracovníka v cestovní kanceláři. U společnosti v Berlíně došlo ke stejnému kroku v roce 1934 rovněž s úspěchem.<sup>70</sup> Bohužel zde nebyla uzavřena dohoda na delší období.

Podle zápisu o poradách jednatelů společnosti z října 1933 byly obdobné návrhy na spolupráci v Londýně, Paříži a Berlíně učiněny též rumunské oficiální cestovní kanceláři EUROPA, zde však ke konkrétní dohodě do roku 1934 nedošlo. Pokud k nějaké dohodě došlo, nenalezl jsem žádné stopy o uzavření dohody mezi pobočkami cestovních kanceláří a kanceláří EUROPA.

Od spolupráce těchto kanceláří, která by odpovídala intencím rezoluce hospodářské konference Malé dohody v roce 1933, se mohly očekávat příznivé účinky po stránce hospodářských výsledků zahraničních společností Čedoku i po stránce propagační. Zájmy Československa a ostatních dvou států Malé dohody po stránce cizineckého ruchu vzájemně nekolidovaly.

## 12. Mezinárodní jednota pro výdej sestavných jízdenek.

Evropské železniční správy utvořily svaz, který měl za úkol usnadnit odbavování osob do všech zúčastněných zemí a tím ulehčit a podporovat mezinárodní cestování. Tento svaz se nazýval Union internationale pour l'émission de billets à coupons combinés, v překladu Mezinárodní jednota pro výdej sestavných jízdenek.<sup>71</sup> Československé státní dráhy vstoupily do této

---

<sup>70</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>71</sup> NA v Praze, fond Ministerstvo železnic, karton 301, číslo jednací 70679, Smlouva s Čedokem.

organizace. Oficiálně byla u nás tato instituce zprovozněna po splnění všech přípravných podmínek, do kterých patřily přípravy na provoz od tisku až po distribuci katalogů a tiskopisů. Působení mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdenek bylo zakotveno a ohlášeno tarifním předpisem číslo 313, který vydaly ČSD 26. května 1923.<sup>72</sup> Samotné sestavné jízdenky byly vydávány na objednávku. Jednalo se hlavně o jízdenky na cesty okružní, zpáteční nebo částečně zpáteční a částečně okružní.

Pro orientaci v předpisech a prodeji sestavných jízdenek byly vydávány pomůcky dvojího druhu. První skupinu pomůcek tvořily pomůcky čistě administrativní a odúčtovací. Ty se týkaly hlavně služby u ministerstva železnic a ředitelství drah. K těmto pomůckám náležely stanovy Jednoty, všeobecná úmluva, úmluva o odpočtu sestavných jízdenek a návratová úmluva. Druhá skupina pomůcek byla určena především zákazníkům a lidem, kteří pracují v samotných prodejnách. Jednalo se o přepravní podmínky, o abecední seznam sestavných lístků podle zemí, seznam podle čísel a prováděcí předpisy.

Celá organizace Mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdenek byla obdobou bývalého Spolku německých správ železničních (Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen) a předpisy pro vydávání jízdenek většinou souhlasí s těmi, které platily pro výdej bývalých Sešitů sestavných jízdenek (Zusammenstellbare Fahrscheinhefte), až na některá ustanovení, podmíněná neustálenými poměry v oblasti valut, které si vynutily přepracování.

Staniční a dopravní úřady československých státních drah se účastnily prodeje sestavných jízdenek zprostředkováním objednávky a dodáním sestavných jízdenek. Staniční a dopravní úřady měly povinnost řídit se podle tarifního předpisu. Při samotné objednávce složil zákazník ihned vystavovací poplatek 9 Kč.<sup>73</sup> Řádně vyplněné objednávky se zasílaly výdejním k vyhotovení. Za výdejny byly určeny tyto dopravní úřady: Praha-dopravní úřad Praha Masarykovo nádraží, Plzeň-dopravní úřad Plzeň, Hradec Králové-dopravní úřad Hradec Králové, Olomouc-dopravní úřad Olomouc hlavní nádraží, Brno-dopravní úřad Brno, Bratislava-dopravní úřad Bratislava hlavní nádraží a Košice-dopravní úřad Košice.<sup>74</sup> Z výdejny kde byla příslušná jízdenka zhotovena, byla jízdenka zaslána

<sup>72</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 301, číslo jednací 70679, Smlouva s Čedokem.

<sup>73</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 301, číslo jednací 70679, Smlouva s Čedokem.

<sup>74</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 301, číslo jednací 70679, Smlouva s Čedokem.

na stanici, kde byla jízdenka objednána. Jízdenka zde byla po zaplacení předána příslušnému zákazníkovi.

S výdejem sestavných jízdenek Mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdenek nebylo započato. Celá věc uvízla na zřízení výdejen sestavných jízdenek. Z vystavovacích poplatků 9 Kč by nebylo možné krýt výlohy spojené se zařízením a udržováním výdejen. Celé zahájení distribuce jízdenek se zastavilo kvůli finančním problémům mezi Jednotou a ČSD. Bylo tedy po předložení žádosti Čedoku o předání výdejen usneseno, výdej sestavných jízdenek Čedoku předat.

V tarifním předpisu došlo k určitým změnám. Za výdejny sestavných jízdenek byly určeny prodejny Čedoku. Správa ČSD předala Čedoku výhradní právo na vystavování a výdej jízdenek Mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdenek v Československé republice. Čedok tedy vystupoval vůči Jednotě jako výdejna soukromé cestovní kanceláře. Pro poměr Čedoku k Jednotě byla směřodaná ustanovení a předpisy, které vydávala Jednota. Poskytnutí sestavných lístků Čedokem jiným kancelářím, než těm, které byly jejich vyhotovováním pověřeny, bylo přípustné pouze se svolením ministerstva železnic.

Ministerstvo železnic si vyhradilo právo, žádat buď svůj podíl z poplatku 9 Kč nebo přiměřený podíl na 3% provize z prodeje cizích jízdenek.<sup>75</sup> Čedok odváděl příjmy z prodeje sestavných jízdenek ve vlastních prodejnách ve lhůtě stanovené k zaplacení příjmů z tuzemských podnikatelských jízdenek.

Dále se Čedok převzal veškeré zařízení výdejen, které již ČSD připravily a objednaly. Tato smlouva mezi Čedokem a ČSD platila jakmile došel souhlas od správy Mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdenek. Smlouva byla doplňkem ke smlouvě, kterou uzavřelo ministerstvo železnic s ČSD. Státní správa železniční vydávala jízdenky i v místech, kde neměl Čedok své prodejny a kde to uznala za vhodné.

Výdej sestavných jízdenek Čedok prováděl v těchto kancelářích:

- 1) Praha, Hyberská ulice č. 14
- 2) Brno, Náměstí svobody č. 4
- 3) Bratislava, Dlhá ulice č.12

---

<sup>75</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 301, číslo jednací 70679, Smlouva s Čedokem.

Zřídít jiné výdejny sestavných jízdenek mohl Čedok jen se svolením ministerstva železnic.<sup>76</sup>

Ze sestavných lístků československých státních drah se neposkytovala Čedoku provize. Naproti tomu odváděl Čedok československé správě železniční z vyhotovených poplatků 50 %.

Tato úmluva mezi ministerstvem železnic a Čedokem byla uzavřena na dobu neurčitou a jednalo se o doplněk smlouvy, která byla ujednána s Čedokem 5. října 1920. Státní správa železniční byla oprávněna zrušit úmluvu o výdeji sestavných jízdenek sama o sobě i v tom případě, kdyby Čedok neplnil povinnosti, které mu byly zadány smlouvou o prodeji sestavných jízdenek. Bylo-li by zrušeno členství ČSD v Mezinárodní jednotě sestavných jízdenek, rušila se automaticky smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

### 13. Podnikatelské jízdenky

Čedoku bylo smlouvou přiznáno právo vydávat podnikatelské jízdenky. Podnikatelské jízdenky se hojně používaly v sousedních státech v Rakousku a v Německu. Poptávka v těchto státech po podnikatelských jízdenkách při cestě přes Československo stále stoupala. Jízdenky bylo možné zakoupit na hranicích republiky, ale tento nákup byl pro spoustu cestujících příliš nepraktický a komplikovaný. Proto požádal Čedok o povolení prodávat podnikatelské jízdenky.

Z počátku žádal Čedok o povolení prodeje jízdenek pro 5 nejdůležitějších spojů. Jednalo se o spoje Praha-Děčín nebo Podmokly, Praha-Cheb, Praha-Gmünd, Břeclav-Bohumín, Břeclav-Petrovice.<sup>77</sup> Čedok žádal o jízdenky, které byly platné pro rychlíky a osobní vlaky. Československé státní dráhy souhlasily se zavedením podnikatelských jízdenek. Dne 15. ledna 1921 byly na tratích československých státních drah zavedeny v dopravě s cizinou podnikatelské jízdenky, které vydával Čedok.

Psaná podnikatelská jízdenka vydaná Čedokem pro I. třídu, byla vytištěna na žlutém papíře, pro II. třídu na zeleném papíře a pro III. třídu na hnědém papíře.

---

<sup>76</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 301, číslo jednací 70679, Smlouva s Čedokem.

<sup>77</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 153, číslo jednací 788, Žádost ministerstva železnic o povolení vydávat podnikatelské jízdenky.

Samotná podnikatelská jízdenka se skládala ze tří dílů. První díl zůstal připevněn v jízdenkovém obalu. Druhý díl byla vlastní jízdenka. Třetí díl byl ústřížek, který přikládala výdejna k měsíčnímu účtu.<sup>78</sup>

Psané podnikatelské jízdenky vydávané v cizině byly v levém horním rohu označeny písmenem A. (viz obrázek číslo 11 v příloze). Jízdenky, které byly vydávány v prodejnách v Československu se značily písmenem B. První, druhý i třetí díl jízdenky byl označen stejným evidenčním číslem od 1 do 100 000.

Jízdenky se mohly vydávat jen pro trati, které byly ČSD schváleny a byly uvedeny v seznamu podnikatelských jízdenek. První, druhý a třetí díl jízdenky se musel vyplnit inkoustovým psacím náčiním přesně podle předpisu.

Podnikatelské jízdenky nebyly přenosné a jejich obal musel být před nastoupením jízdy podepsán majitelem. Podpis musel být proveden inkoustem nebo inkoustovou tužkou. Železniční zřízení mohli podpisy na obalech kontrolovat. Pokud se ukázalo, že cestující využíval podnikatelskou jízdenku neoprávněně, považoval se za cestujícího bez lístku a celý sešit podnikatelských jízdenek mu byl odebrán. Podnikatelské jízdenky opravňovaly k jízdě ve všech vlacích, pokud jejich používání nějakým způsobem neomezoval jízdní řád. Nejčastěji se výjimky týkaly různých typů luxusních vlaků, ve kterých si musel cestující s podnikatelskou jízdenkou připlatit určitou částku. Přerušení jízdy po dobu platnosti jízdenky bylo povoleno. V Československu a Rakousku směl cestující přerušit jízdu jen ve stanicích, které byly začátečními nebo konečnými stanicemi jednotlivých jízdenek. V ostatních stanicích mohl cestující přerušit svoji jízdu jen s potvrzením železničního úřadu. Na německých tratích mohl cestující přerušit cestu kdekoliv a na jak dlouho chtěl. K přerušení jízdy se nevyžadovalo ani žádné povolení. Na ostatních tratích se musel cestující řídit příslušnými předpisy příslušné železniční správy.

Podnikatelské jízdenky se daly nakupovat s určitou slevou. Jednalo se o lístky pro děti, tzv. poloviční jízdenky. Na této jízdence byla uvedena celá cena a tato cena byla zřetelně opravena a na všech dílech na cenu poloviční. Tyto jízdenky musely být opatřeny razítkem Dítě-Kind nebo Dítě-Enfant.

Na rubu jízdenky bylo na druhém a třetím díle jízdenky razítko prodejny. Razítkování jízdenek na přední straně se nepřipouštělo, aby byly čitelné důležité

---

<sup>78</sup> NA v Praze, fond MŽ, karton 153, číslo jednací 788, Žádost ministerstva železnic o povolení vydávat podnikatelské jízdenky.



údaje. Při vydávání jízdenky se odtrhl první a druhý díl a vložil se do jízdenkového sešítku. Třetí díl se musel přikládat k měsíčnímu účtu. Psané podnikatelské jízdenky se účtovaly s ministerstvem železnic jednou za měsíc.

#### 14.Smlouva z 5. října 1920

Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic byla uzavřena 5. října 1920.<sup>79</sup> Čedok touto smlouvou získal oprávnění výhradního prodeje lepenkových tištěných jízdenek všeho druhu pro československé státní dráhy mimo nádražní pokladny na území Československa. Povolení platilo pro místní dopravu československých státních drah, tak i pro přímou vnitro i cizozemskou dopravu svazovou, pokud byla stanovena přímými tarify.<sup>80</sup> Čedok rovněž obdržel oprávnění prodávat psané jízdenky pro místní dopravu. Povolení prodeje tištěných a psaných jízdenek se vztahovalo jen na jízdenky, které byly zakoupeny na trasu alespoň 50 km a delší.

Podnikatelské jízdenky a jízdenky podobného druhu mohly být ministerstvem železnic poskytnuty též jiným zahraničním cestovním kancelářím. Pokud by k takovému poskytnutí výše zmíněných jízdenek zahraničním cestovním kancelářím došlo, byl by Čedok o tomto kroku ministerstva železnic informován. Čedoku by byla nabídnuta skrze ministerstvo železnic smlouva s určitou zahraniční kancelář.

Součástí smlouvy byl rovněž odstavec týkající se všeobecně přepravy zavazadel a spěšnin. Čedok mohl odbavovat zavazadla a spěšniny a dopravoval je z nádraží a na nádraží.

Po uzavření smlouvy s ministerstvem železnic měl Čedok povinnost vstoupit do smluv, které uzavřela správa československých státních drah s majiteli dosavadních prodejen jízdenek. Čedok musel s těmito majiteli do tří měsíců od uzavření smlouvy s ministerstvem železnic ujednat nový smluvní poměr. Čedok nemusel přebírat jen staré prodejny, mohl zakládat i prodejny nové. O svém záměru musel ovšem předem informovat ministerstvo železnic, které mu rovněž

---

<sup>79</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

<sup>80</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

mohlo dát za úkol založit novou prodejnu na ministerstvem určeném místě. Veškeré smlouvy uzavřené Čedokem ohledně prodeje jízdenek pro ČSD jak ve vnitrozemí tak i v cizině, podléhaly schválení ministerstva železnic.

Ve smlouvě byla určena i odborná kvalifikace, kterou museli splňovat zaměstnanci prodejny jízdenek. Čedok musel své zaměstnance zaslat na vlastní náklady k příslušnému ředitelství, kde bylo poskytnuto budoucím výdejčům jízdenek vzdělání a hlavně praxe u pokladní služby. Po ukončení celkového zaškolení byl vydán místním ředitelstvím ČSD úspěšným pracovníkům-absolventům posudek. Zaškolení nemuseli absolvovat zaměstnanci, kteří již jízdenky prodávali alespoň tři měsíce.

Aby mohl Čedok jízdenky vydávat, musely být všechny označeny jeho jménem a sériovými čísly. Při samotném výdeji jízdenek se musel Čedok řídit předpisy ČSD o vydávání, okolkování a vystavování jízdenek.<sup>81</sup> Při dodání kartónových jízdenek a úředních tiskopisů obchodních formulářů číslo 3b si správa státních drah určovala úhradu vlastních režijních výloh. V prvním roce provozu byly ovšem dodány Čedoku bezplatně. Instrukce, jízdní řády, tarify a tiskopisy, které vydávala správa státních drah vlastním nákladem, byly jednotlivým prodejnám dodány bezplatně v příslušném počtu od pověřeného ředitelství. Pro vlastní potřebu si Čedok na svůj vlastní náklad opatřil tisk potřebných knih a předpisů a pořídil si ostatní předměty potřebné k orazítkování a uschování jízdenek. Správa československých státních drah si na výše jmenované zařízení, které si měl Čedok samostatně obstarat, vyhradovala předkupní právo v případě zrušení smlouvy mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

Samotná smlouva se podrobně zabývala distribucí a výdejem jízdenek. Jízdenky si Čedok objednával od příslušného ředitelství státních drah, v jehož obvodu se nacházela výdejna. Jízdenky zůstávaly vlastnictvím ČSD. Jízdenky byly Čedoku předány jen k prodeji. Čedok ručil za každý schodek, který vznikl při manipulaci s jízdenkami. Bylo jedno, zda schodek zavinila sama společnost Čedok, zaměstnanec nebo nějaká třetí osoba. Schodek musel být uhrazen ČSD v plné výši. Veškeré chybějící lístky se považovaly automaticky za prodané a

---

<sup>81</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

Čedok je musel ČSD uhradit v plné výši.<sup>82</sup> Pokud scházely psané lístky, musel Čedok uhradit cenu jízdenky I. třídy rychlovlaku nejdlejší vzdálenosti na tratích ČSD. V tomto případě bylo možné se platbě vyhnout, pokud Čedok prokázal, že ztracené jízdenky nebyly zneužity. Pokud by byla smlouva s Čedokem zrušena, musel Čedok do tří měsíců vrátit veškeré jízdenky a tiskopisy, které byly firmě poskytnuty.

Smlouvou bylo upraveno zaúčtování příjmů zasílaných dokladů do ČSD. Příjmy za prodané jízdenky odvedla společnost dne 15. a posledního příslušného měsíce pokladně příslušného ředitelství. Veškeré účtovací podklady musely být předloženy nejdéle do 15. dne nejbližšího měsíce příslušnému ředitelství.

Nejdiskutovanější a v budoucnosti nejproblémovější bod při uzavírání nové smlouvy byly provize za prodané jízdenky. Ministerstvo železnic neposkytovalo Čedoku žádné provize z prodaných jízdenek, kromě dvou výjimek. Provize získal Čedok z jízdenek prodaných do ciziny a za jízdenky, které byly prodány v cizině v zahraničních cestovních kancelářích. Provize od jednotlivých cestovních a dopravních kanceláří jsou zaneseny v tabulce v příloze. Druhý případ, kdy měl Čedok nárok na provizi, byly prodané podnikatelské jízdenky. Provize z prodaných jízdenek byla po odečtení daně z jízdních lístků 3,5 % z lístků prodaných do ciziny a zahraničních cestovních kancelářích a 7,5 % za prodané podnikatelské jízdenky.<sup>83</sup>

Firma Čedok byla ale rovněž oprávněna vybírat od cestujících výpravní poplatek nebo přírážku. Přírážka byla 3 % z částky za prodané tištěné lístky a 4 % z částky za prodané psané lístky.<sup>84</sup> Přírážka se vybírala bez ohledu na vzdálenost a omezení výše odměny, částka se vždy zaokrouhlovala na 10 haléřů. Poplatky byly rozděleny podle vlakových tříd a platily se za osobu. Pro III. třídu byl poplatek 30 haléřů, pro II. třídu 60 haléřů a pro I. třídu činil poplatek 120 haléřů. Po prvním roce si ministerstvo železnic vyžádalo kontrolu a případnou úpravu těchto poplatků. Výše vybíraných přírážek musela být vyvěšena u prodejních pokladen, aby si každý zákazník mohl předem informovat o její výši. Výše přírážek musela být rovněž znázorněna na prodané jízdence. Čedok měl rovněž oprávnění

---

<sup>82</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

<sup>83</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

<sup>84</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

prodávat ve svých prodejnách na průkaz stálých legitimací zlevněné jízdenky. Jejich sleva byla stanovena na základě uveřejněného tarifu.

Jako ručení a záruku plnění všech ustanovení smlouvy složil Čedok při podepsání smlouvy mezi ministerstvem železnic a Čedokem záruku 10 000 Kč za každou ve správě vedenou soukromou výdejnu kromě výdejen vlastních.<sup>85</sup> Ministerstvo železnic si vyhrazovalo právo podle svého vlastního uvážení, kdykoliv žádat přiměřené zvýšení nebo doplnění této záruky. Firma Čedok se zavázala, že tomuto požadavku vyhoví bez námitek. Ministerstvo železnic bylo rovněž oprávněno splatit každou pohledávku jakéhokoliv druhu proti společnosti z výše uvedené záruky nebo z výtěžku docíleného prodejem cenných papírů. Pokud nestačila záruka v prvním odstavci smlouvy uvedená k úhradě těchto pohledávek nebo nechtělo-li ministerstvo železnic přistoupit k prodeji cenných papírů, ručilo za veškeré pohledávky movité a nemovité jmění společnosti. Záruka nebo její zbylá část po srážce případných pohledávek nebo náhrad se vydávala teprve po splnění všech závazků smlouvou převzatých proti vrácení složního listu a proti stvrzence.<sup>86</sup> Při zrušení některé prodejny bylo nutné veškeré účty a pohledávky správy státních drah vyrovnat nejdéle do šesti měsíců po ohlášení zrušení.

Ve smlouvě bylo rovněž uvedeno, že byl Čedok povinen ve všech prodejnách jízdenek a vlastních informačních kancelářích v tuzemsku i v zahraničí bezplatně vydávat a šířit, popřípadě za odměnu předem stanovenou prodávat reklamní pomůcky vydané ČSD nebo ministerstvem obchodu. Reklamní předměty veškerého druhu byly Čedoku vždy včas dodány. Čedok se tak zapojil do propagace Československa v zahraničí a snažil se, aby do Československa jezdilo co nejvíce cizinců, kteří v ideálním případě využívali služby cestovní a dopravní kanceláře Čedok.

Smlouva, kterou uzavřel Čedok s ministerstvem železnic 5. října 1920 byla uzavřena na dobu neurčitou. Původně byla uzavřena do konce roku 1925, ale kvůli dlouhodobě uzavřeným smlouvám se zahraničními kanceláři byla prodloužena do 1. července 1930 s výpovědní lhůtou půl roku. Jakákoliv strana

---

<sup>85</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

<sup>86</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

nemohla smlouvu vypovědět dříve než 1. července 1930.<sup>87</sup> Ministerstvo železnic bylo oprávněno zrušit tuto smlouvu kdykoliv bez předchozí výpovědi a bez jakékoliv náhrady škody, nesplnil-li Čedok přesně jakékoliv závazky dané smlouvou. Smlouvu mohlo ministerstvo železnic vypovědět i pokud upadne podnik do konkurzu nebo pokud mu bude živnostenským úřadem z jakýchkoliv důvodů odebráno povolení k prodeji jízdenek. Smlouva mohla být rovněž vypovězena, pokud by došlo ke zrušení společnosti podle společenské smlouvy mezi Ústředím zemských cizineckých svazů a bankou Bohemia. V těchto případech ručil Čedok za případně vzniklou škodu z předčasného úplného nebo částečného zrušení smlouvy svojí zárukou a svým movitým a nemovitým majetkem.

Čedok odebíral od státní správy jízdenky na úvěr. V tiskovině Železniční zřízenec se objevily spekulace, že odebíráním jízdenek na úvěr hrozila státu finanční ztráta, kvůli tomu že byl úvěr nedostatečně kryt. Státní zpráva ovšem potvrdila, že byl úvěr dostatečně kryt záručním listem Anglo-americké banky v hodnotě 2 000 000 Kč.<sup>88</sup> O vydání tohoto záručního listu se zasloužil sám ministr železnic.

#### 15. Převzetí kmenového vkladu banky Bohemia státní správou železniční a Bankou československých legií

Po krachu banky Bohemia v roce 1923 byly činěny bance nabídky na převzetí jejího kmenového kapitálu v Čedoku. Zájem o kmenový kapitál Čedoku projevil i zahraniční kapitál. O převzetí kmenového vkladu banky Bohemia v Čedoku usilovala Allgemeine Verkehrsbank ve Vídni, která byla ve spojení s firmou Schenker a spol.<sup>89</sup> Ministerstvo železnic pokládalo za zcela nepřijatelné, aby byl cizozemský kapitál zastoupen v Čedoku. Taková cizí účast mohla vést k tomu, že by byl cestovní ruch proti zájmům Československa sváděn přes jiné dopravní cesty než přes dráhy vedené republikou. Ministerstvo železnic pokládalo současnou dobu za vhodnou, aby státní správa železniční vstoupila jako společník

---

<sup>87</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

<sup>88</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Smlouva mezi Čedokem a ministerstvem železnic.

<sup>89</sup> NA Praha, MŽ, karton 389, č.j. 76828, Záznam z jednání na ministerstvu železnic.

do Čedoku. Podobné vstupy státního kapitálu do cestovních kanceláří se stávaly i v jiných evropských státech. V Německu se stát podílel 51 % akcií na cestovní kanceláři M.E.R. a poskytoval společnosti nejen vlastní personál, ale i místnosti. V Rakousku například stát převzal 50 % Oestreichisches Verkehrsbureau.<sup>90</sup>

Kapitálovou účastí státu v Čedoku by byl zaručen státní správě železniční takový vliv na její správu, že by mohla provádět nejen kontrolu jeho vedení, ale mohla by se přímo podílet na jeho správě a zlepšit ekonomický stav Čedoku. Vhodnou změnou společenské smlouvy by stát mohl dosáhnout většiny na zasedání valné hromady a tím i rozhodujícího vlivu.

Likvidaci banky Bohemia měl na starosti jako likvidátor ředitel Hypoteční banky dr. Pokorný.<sup>91</sup> Od dr. Pokorného získalo ministerstvo železnic informace, že mimo již uvedenou finanční skupinu měli o podíl banky Bohemie zájem další tři zájemci z finančních skupin. Likvidátor dal zároveň najevo ministerstvu železnic, že by ho informoval než by došlo k jednání s potencionálními zájemci o možném prodeji kmenového kapitálu banky Bohemia. Sám dr. Pokorný by tehdy uvítal, pokud by podíl banky Bohemia v Čedoku převzala státní správa železniční.

V důsledku jednání s likvidační správou banky Bohemia učinila banka návrh státní správě železniční na odkoupení kmenového podílu, který měla banka Bohemia v cestovní kanceláři Čedok. Státní správě železniční byl podíl banky nabídnut za 1 000 000 Kč. Pokud jde o cenu, kterou Bohemia žádala za svůj podíl, je nutné poznamenat, že hospodaření Čedoku bylo pasivní. Na poslední valné hromadě byl učiněn návrh, aby byl společenský kapitál byl snížen o 45 %.<sup>92</sup> Požadovaná cena za podíl banky Bohemia byla nepřiměřená. Likvidační výbor nabízel tento podíl státní správě. Viděl v převzetí tohoto podílu jisté sanační kroky co se týče banky Bohemia. O ceně, kterou by stát zaplatil za podíl banky Bohemia, se ještě mělo dále jednat. Ministerstvo železnic navrhovalo, aby bylo zmocněno vládou ke vstupu jako člen do cestovní kanceláře Čedok převzetím kmenového kapitálu banky Bohemia ve výši 1 000 000 Kč.

Dne 21. listopadu 1924 bylo ministerstvo železnic zmocněno vládou převzít kmenový vklad banky Bohemie v Čedoku za cenu do 1 000 000 Kč. O

---

<sup>90</sup> NA Praha, MŽ, karton 389, č.j. 76828, Záznam z jednání na ministerstvu železnic.

<sup>91</sup> Mašek, Antonín, Matra, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.

<sup>92</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Ministerstvo železnic všem ministerstvům a NÚKÚ k tématu: Převzetí kmenového vkladu banky Bohemia v Čedoku státní správou železniční.

výši ceny, kterou měl stát zaplatit za převzetí kmenového vkladu banky Bohemia v Čedoku, bylo jednáno v dohodě s ministerstvem financí. Pokud by částka za podíl banky Bohemia v Čedoku nebyla uhrazena ministerstvem financí, byla by částka kryta z provozních výdajů pouze zálohově. Likvidační výbor dal ministerstvu železnic dobu na rozhodnutí do 29. února 1924. Ministerstvo železnic bylo k převzetí podílu zmocněno. Ministerstvo železnic Čekalo až se dokončí účetní kontrola roku 1923. Dne 22. února 1924 bylo rozhodnuto, že podíl převezme ministerstvo železnic a ne ministerstvo financí. Ministerstvo železnic dostalo povolení, že může odkoupit podíl banky Bohemia na Čedoku za 1 000 000 Kč.<sup>93</sup> Pokud by byla částka za podíl na Čedoku menší, neznamenal to, že by si ministerstvo železnic mohlo zakoupit za zbylé finanční prostředky další podíl ve firmě Čedok. Pokud by ministerstvo financí zaplatilo za podíl banky Bohemia, mělo získat i určitý vliv ve firmě. Pokud by do firmy Čedok zasahovalo jen ministerstvo železnic, hospodařilo by vlastně ve firmě za finanční prostředky z rezortu, který nemá na hospodaření firmy vliv. Jestliže by se stalo ministerstvo financí podílníkem v Čedoku, muselo by se samo ministerstvo postarat o finanční prostředky. Případl-li by podíl přímo státu, potom by muselo podíl na Čedoku financovat ministerstvo financí.

O konečné ceně ještě rozhodovalo ministerstvo financí. Ministerstvo železnic sdělilo likvidační správě banky Bohemia, že v zásadě souhlasí s její nabídkou na převzetí kmenového vkladu banky Bohemia Čedoku. Za podklad k jednání o ceně, která měla být za převzetí tohoto vkladu státní správou zaplacená, mohl sloužit pouze provozní výsledek Čedoku, zjištěný podrobnou revizí k 31. prosinci 1923. Revize se zúčastnili zástupci státní správy železniční a zástupci banky Bohemia.

Usnesením ministerské rady ze dne 21. února 1924 byl schválen návrh ministerstva železnic ze dne 19. února 1924 na zmocnění ministerstva železnic, které tedy mělo vstoupit do společnosti Čedok a mělo převzít kmenový vklad banky Bohemia za nejvyšší částku 1 000 000 Kč.

V další fázi vyjednávání se přihlásil jako vážný zájemce o koupi podílu banky Bohemia Banka československých legií v Praze. Banka československých legií se obrátila na ministerstvo železnic, aby jí bylo povoleno převzít kmenový

---

<sup>93</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Ministerstvo železnic všem ministerstvům a NÚKÚ k tématu: Převzetí kmenového vkladu banky Bohemia v Čedoku státní správou železniční.

vklad banky Bohemia v Čedoku. Svoji žádost podporovala hlavně tím, že má značné zkušenosti a dostatek odborných pracovníků ve vedeních cestovních kanceláří. Banka československých legií byla majitelem cestovní kanceláře Oceán.<sup>94</sup> Banka navíc slibovala, že pokud by mělo v budoucnu ministerstvo železnic zájem opět vstoupit do Čedoku, postoupilo by ministerstvu železnic podíl v Čedoku za původní cenu. Tato podmínka Banky československých legií by připadala v úvahu, pokud by ministerstvo železnic poskytlo bance podíl v Čedoku do 1. ledna 1925. Hlavním důvodem k tomu, aby stát vstoupil do Čedoku bylo v první řadě nebezpečí zájmu zahraničních finančních skupin na Čedoku. Ministerstvo železnic mělo obavy, že Čedok převezme skupina s účastí zahraničního kapitálu, jednalo se zejména o Allgemeine Verkehrsbank ve Vídni. V případě československého zájemce jako je Banka československých legií, se rozhodl ministr železnic této instituci vyhovět.<sup>95</sup>

Tímto rozhodnutím ministerstvo železnic ustoupilo ze svého záměru, odkoupit od banky Bohemia podíl na firmě Čedok. Ministerstvo železnic plně souhlasilo s převzetím podílu banky Bohemia Bankou československých legií za 1 500 000 Kč. Ministerstvo železnic si vyžádalo právo převzít od banky Československých legií kmenový vklad za nabývací cenu, kterou banka za podíl zaplatila. Ministerstvo železnic očekávalo, že bude Banka československých legií hájit co nejintenzivněji zájmy Československé republiky. Při sjednávání nové společenské smlouvy měl být dán větší prostor zástupcům ministerstva při jednáních. Správě státních drah měla být zajištěna větší kontrola celé agendy prodeje jízdenek a větší vliv na rozhodování v dozorčí radě. Ministerstvo železnic rovněž usilovalo, aby byla změněna smlouva mezi státní železniční správou a Čedokem. Změnou mělo dojít k tomu, že bude Čedok prodávat více jízdenek podle platných tarifů a neobcházela je výdejem podnikatelských jízdenek, za které musí správa státních drah v každém případě platit vysokou provizi.

Vstupem banky Československých legií do Čedoku se situace začala vyvíjet jiným způsobem než v ostatních zemích v regionu, kde stát převzal části

---

<sup>94</sup> Brádlarová, Daniela, Banka československých legií, Disertační práce FF UK, Praha 2005. Archiv české národní banky, fond Banka československých legií, signatura BČL-9/2 a BČL-9/13. Cestovní kancelář Oceán spol. s r.o. měla základní kapitál 400 000 Kč. Cestovní kancelář Oceán byla v koncernu Banky československých legií do roku 1926. 2. června 1926 bylo ředitelství banky zmocněno provést spojení Čedoku a cestovní kanceláře Oceán. Oceán předal veškerou svoji agendu Čedoku.

<sup>95</sup> NA Praha, PMR, karton 3578, signatura 841/5, Ministerstvo železnic všem ministerstvům a NÚKÚ k tématu: Převzetí kmenového vkladu banky Bohemia v Čedoku státní správou železniční.



podílů cestovních kanceláří a zajišťoval si nejen přímý vliv ve firmě, ale participoval nepřímo svým vkladem v poměru ku svému podílu procentuálně na provizích z poskytovaných služeb.

Banka Československých legií se zavazovala, že co nejvíce rozšíří činnost Čedoku a tím i zvýšit příliv cizinců do Československa. Chtěla rovněž poskytnout co nejvýhodnější a co nejlevnější cestování občanům Československa do zahraničí.

## 16. Provoz vyhlídkových automobilů Prahou

Dne 10. března 1927 byla Čedoku zemskou zprávou politickou udělena koncese pro periodickou dopravu osob autobusy. Čedok mohl provozovat vyhlídkové jízdy Prahou. Trasa vedla ve směru Náměstí Republiky-Vinohrady, Purkyňovo náměstí-Vyšehrad-Praha II, Rabínovo nábřeží- Praha III, Riegrovo nábřeží-Most legií-Praha III, Malostranské náměstí-Nerudova ulice-Praha IV, Loretánské náměstí-Mariánské hradby-Chotkova ulice –Praha III, Karlův most – Praha I, Křížovnická ulice-Pařížská třída-Staroměstské náměstí.<sup>96</sup> Stanoviště Čedoku bylo v ulici Mikulandská číslo 7.

Zisk samotné koncese byl vázán několika podmínkami. Při vyhlídkových jízdách měly být používána výhradně auta československé výroby. Druhá podmínka se týkala provozování živnosti a dodržování příslušných bezpečnostně-policejních ustanovení.<sup>97</sup> Pro jízdy musel být stanoven jízdní řád a včas muselo být ohlášeno, kudy povedou trasy a kde budou stanoviště. Důležitou položkou byl rovněž způsob vyrovnání se s případnými škodami a úrazy způsobenými během provozu živnosti. Provozovny a garáže musely být živnostensko – policejně schváleny. Garáže měla společnost Čedok umístěny v Praze - Nuslích čp. 306. Bez splnění těchto podmínek a moha dalších, nemohl Čedok začít se svými vyhlídkovými jízdami.

Okružní jízdy se konaly každý den. Odjez byl z náměstí Republiky v 9 hodin a ve 14 hodin 30 minut. Autokary se vracely na náměstí Republiky ve 12

---

<sup>96</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 553, č.j. 14145, Vyjádření ministerstva obchodu k periodické přepravě osob autobusy.

<sup>97</sup> Jedná se o ministerská nařízení ze dne 25. září 1905 č. 156 ř. z. a ze dne 28. dubna 1910 č. 81 ř. z., platných v té době pro automobily. Jednalo se samozřejmě i o všechny pozdější předpisy.

hodin a v 17 hodin 30 minut.<sup>98</sup> Pravidelné okružní jízdy se konaly v období turistické sezony od 1. dubna do 30. září. V ostatních měsících se provozovaly okružní jízdy jen výjimečně.

Vozy odjížděly z náměstí Republiky přes Příkopy, Můstek, Rytířskou ulicí na Betlémské náměstí, z Betlémského náměstí opět Rytířskou ulicí na Staroměstské náměstí. Odtud k Židovskému hřbitovu, kolem Parlamentu a Klementina na Karlův most a k Valdštejnskému paláci. Dále Nerudovou ulicí k Hradu. Chotkovou ulicí na Klárov a Malostranské náměstí, Karmelitskou ulicí přes most Legií k Národnímu divadlu. Dále k pomníku Palackého, na Moráň, Karlovo náměstí, Ječnou ulicí na náměstí Míru, kolem Městského divadla, Fochovou třídou, Václavským náměstím a přes Příkopy k Prašné bráně.

Jízdné za osobu bylo stanoveno na 35 Kč za jednu jízdu.<sup>99</sup> V této ceně bylo zahrnuto čisté jízdné autokarem, vstupné za prohlídku pamětihodností, poplatek za průvodce a daň z obratu. Jak je patrné ze služeb vyjmenovaných v ceně jízdenky, jednalo se nejen o pouhou projížďku městem, ale o komplexní službu cestovní kanceláře.

Vyjížděly autokarem se staly velkou turistickou atrakcí, která byla velice populární mezi cizinci i mezi domácími turisty. Jízdy se konaly i v jiných městech než v Praze. V sezoně se konaly vyhlídkové jízdy i v Brně a při zvláštních příležitostech, jakými byly státní svátky a různé výstavy, se konaly vyhlídkové jízdy i v nočních hodinách. Návštěvníci mohli obdivovat noční Prahu nebo noční historické centrum Brna.

## 17. Th.Cook. a Son a Čedok

Současně v době zřízení Čedoku jednalo ministerstvo železnic se světovou kanceláří Th. Cook a Son v Londýně.<sup>100</sup> Jednání se týkalo zahraničního zastoupení ČSD a prodeje jízdenek v kancelářích společnosti v cizině. O otevření vlastní kanceláře v Praze neměl podnik zájem.

---

<sup>98</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 553, č.j. 14145, Vyjádření ministerstva obchodu k periodické přepravě osob autobusy.

<sup>99</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 553, č.j. 14145, Vyjádření ministerstva obchodu k periodické přepravě osob autobusy.

<sup>100</sup> Bulínová, Marie, Kunt, Miroslav, Neradová, Martina, Mezinárodní společnost lůžkových vozů a velkých evropských expresních vlaků, a.s. Reprezentace pro ČSR, Praha (1900-1997), Praha 2006.

V době od 19. října do 8. listopadu 1920 byla sjednána smlouva mezi Th. Cook a Son a ČSD. Dodatky byly ještě zpracovány 15. října 1925. Společnost Th. Cook a Son se smlouvou zavazovala k prodeji jízdenek ČSD a k propagaci Československa ve všech svých evropských i zaoceánských kancelářích.

S ČSD jednala i s Mezinárodní společností lůžkových vozů. Této společnosti byl dán smlouvou ze 7. května 1920 výhradní provoz spacích, jídelních a bufetových vozů na československých státních drahách. Smlouva byla uzavřena na období od 1. června 1920 do 1. ledna 1949. Podle ustanovení smlouvy určovala železniční správa vlaky, do kterých byly zařazeny jídelní a bufetové vozy. Touto smlouvou se společnost zavázala k dodání a udržování vlastních vozů, k pravidelnému provozu lůžkových a jídelních vozů. Dále se zavázala platit správě státních drah 33,3% podíl z příjmu lůžkových poplatků a 6% podíl z hrubé tržby v jídelních a bufetových vozech. ČSD měly ve smlouvě povinnost dopravovat lůžkové, jídelní a bufetové vozy a přispívat na údržbu spodků vozů společnosti. Za rok 1933 činilo vyúčtování příjmů z podílu za lůžka a z hrubé tržby v jídelních a bufetových vozech na tratích ČSD 1 383 814,90 Kč a výdaje na udržování spodků vozů 739 927,20 Kč.<sup>101</sup> CIWL měla upřednostňovat provoz mezinárodních spojů po kolejích československých železnic. Zavázala se vypravit pro každý spoj vozy s kompletní výbavou a stejně tak vozy záložní. V případě změn jízdního řádu, které by se negativně dotýkaly vozů CIWL, neměla společnost nárok na odškodnění. Dne 16. ledna 1927 byla sjednána smlouva o prodeji jízdenek ČSD v jejích zahraničních kancelářích.

Nyní se zmíním krátce o historii Mezinárodní společnosti lůžkových vozů. Mezinárodní společnost lůžkových vozů a velkých expresních vlaků a.s. (Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express européens, dále jen CIWL) v Bruselu založil roku 1872 belgický inženýr Georgie Nagemackers. Tento inženýr byl při návštěvě Spojených států okouzlen pohodlím Pullmannových železničních vozů natolik, že se rozhodl podobný komfort dopřát i evropským cestujícím. Svůj záměr uskutečnil vypravením Orient-Expresu,

---

<sup>101</sup> Bulínová, Marie, Kunt, Miroslav, Neradová, Martina, Mezinárodní společnost lůžkových vozů a velkých evropských expresních vlaků, a.s. Reprezentace pro ČSR, Praha (1900-1997), Praha 2006.

Severního expresu a Modrého vlaku. Také zajišťoval zahraniční cesty evropských politiků. Symbolem společnosti se stali dva lvi držící v tlapách symbol WL.<sup>102</sup>

Po první světové válce se stala konkurentem CIWL německá společnost Mitropa. Roku 1925 byla mezi společnostmi uzavřena smlouva, která vymezovala oblast jejich působnosti. CIWL provozovala mezinárodní vlaky přes Německo a mezi Německem a Belgií, Francií, Itálií, Polskem a Československem. Mitropa provozovala vlaky mezi Německem, Dánskem, Nizozemskem, Švédskem a hraniční vlaky do Gdaňska a východního Pruska. Spojení s Vídní provozovala CIWL přes Vratislav případně Prahu, Mitropa přes Pasov.

Po sloučení společnosti Th. Cook a Son a Mezinárodní společnosti lůžkových vozů byla oprávnění a závazky plynoucí ze smlouvy s Th. Cook a Son přenesena dodatkem ke smlouvě ze dne 25. června 1929 na Mezinárodní společnost lůžkových vozů.<sup>103</sup>

Za tohoto smluvního stavu se vyvíjela činnost Čedoku doma i v zahraničí velice úspěšně. Na základě smluv sjednaných s národními kanceláři v cizině (M.E.R. v Německu, Oe.V.B. v Rakousku, CID v Itálii atd.) a s řadou soukromých kanceláří světového jména jako American Express v Americe, Benetts Reisebureau v Dánsku, Norsku, ve Francii, Nordisk Reisebureau v Göteborgu, Exprinter v Paříži atd., byla získána základna pro prodej jízdenek do ČSR. Smlouvy s jednotlivými kanceláři většinou zahrnovaly i povinnost propagace Československa. Celkem byla uzavřena spolupráce s více než 900 kanceláři po celém světě.

Mezinárodní společnost lůžkových vozů měla ve světě spolu firmou Th. Cook a Son více než 300 cestovních kanceláří a agentur. Ve všech smlouvách byl výslovně sjednán závazek o povinnosti propagace Československa v zahraničí. Ministerstvo železnic tak mělo vliv na propagaci nejen v kancelářích Čedoku doma a za hranicemi, ale i ve všech filiálkách nynější společnosti Wagons Lits-Cook.

Činnost obou společností vykazovala uspokojivý stav. Čedoku i Mezinárodní společnosti lůžkových vozů vykazoval uspokojivé výsledky i

---

<sup>102</sup> Bulínová, Marie, Kunt, Miroslav, Neradová, Martina, Mezinárodní společnost lůžkových vozů a velkých evropských expresních vlaků, a.s. Reprezentace pro ČSR, Praha (1900-1997), Praha 2006.

<sup>103</sup> Bulínová, Marie, Kunt, Miroslav, Neradová, Martina, Mezinárodní společnost lůžkových vozů a velkých evropských expresních vlaků, a.s. Reprezentace pro ČSR, Praha (1900-1997), Praha 2006.

v obdobích hospodářské krize, kdy docházelo k celkovému poklesu cestovního ruchu a přepravě osob. Již v roce 1933 se projevily u obou společností hospodářské výsledky se vzestupnou tendencí.

Tabulka č.10: Celkové příjmy ČSD za rok 1933 získané od cestovních kanceláří Čedok a Mezinárodní společnost lůžkových vozů (v Kč).

Cestovní kancelář	Podnikatelské lístky	Úřední jízdenky ČSD	Orient Express	Celkem
Čedok	47 446 475,85	4 963 794,00	0	52 410 269,85
Wagons Lits-Cook	7 290 918,00	0	7 370 487,50	14 661 405,50

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Snahou ministerstva železnic bylo vždy, aby spolupráce obou společností byla co nejužší a přes určité rozdíly, které mezi společnostmi z důvodů obchodní konkurence svého času vznikaly, se podařilo ministerstvu železnic přivést obě společnosti na určitou základnu pro vzájemnou spolupráci. S oběma společnostmi se uzavíraly smlouvy v nichž by měl být zajištěn co největší prospěch ČSD. Ministerstvo železnic zastávalo stanovisko, které zastávají i zahraniční správci drah, aby byl na jedné straně zachován ráz národní kanceláře a na druhé straně, aby i Wagons Lits-Cook pracovala na zvýšení počtu zahraničních turistů.

#### 18. Dr. Oberthor získal podíl Banky československých legií.

V roce 1925 usilovala banka Československých legií o vstup do společnosti Čedok. Podíl ve firmě Čedok mohla získat zakoupením kmenového vkladu krachující banky Bohemia. O vklad banky Bohemia mělo velký zájem ministerstvo železnic, které usilovalo o vstup do firmy Čedok. Ministerstvo železnic chtělo vstoupit do Čedoku hlavně kvůli nebezpečí účasti zahraničního kapitálu ve firmě. Banka československých legií nabídla ministerstvu železnic, že

kmenový vklad banky Bohemia odkoupí a pokud jí dá ministerstvo železnic svolení do 1. ledna 1926 bude mít ministerstvo železnic výsadní právo získat vklad banky Bohemia od Banky československých legií za cenu, kterou banka Československých legií zaplatila. Ministerstvo železnic mohlo požádat o podíl kdykoli. Banka československých legií získala svůj podíl díky ministru železnic Stříbrnému.

V době působení ministra železnic Josefa Václava Najmana se naskytla příležitost získat kapitálový podíl Banky československých legií, který vlastnila v Čedoku. Ministr Najman se již od nástupu do funkce ministra železnic zajímal o Čedok. Zajímal se o jeho založení, o jeho provoz, chtěl vědět, jak je koncipována smlouva mezi ministerstvem železnic a Čedokem, zajímal se o tarify jízdének. Pan ministr Najman zastával názor, že ministerstvo železnic mělo ve firmě Čedok malý vliv. Ministerstvo železnic mělo své zástupce jen v dozorčí radě. Byl toho názoru, že by mělo v Čedoku dojít ke změnám, které by zaručily vlivnější postavení ministerstva železnic. Zaměstnanci ministerstva nebyli o těchto záležitostech nějak přímo instruováni.

Ministerstvo železnic mělo zájem hlavně o bývalý podíl banky Bohemia. Pokud by ministerstvo železnic vstoupilo do Čedoku zakoupením podílu Banky československých legií, mělo by spolu s Ústředím zemských cizineckých svazů nadpoloviční většinu kapitálu. Potom počítalo ministerstvo železnic s navýšení základního kapitálu na 5 000 000 Kč.<sup>104</sup> Ministerstvu železnic připadalo, že provozní kapitál Čedoku je nízký vzhledem k jeho nemovitému majetku a šíři jeho působnosti.

Ohledně převzetí kmenového vkladu Banky československých legií měl dr. Oberthor jednat z příkazu pana ministra Najmana. Přímo se měl dr. Oberthor zeptat, zda by neměl námitek proti tomu, aby zatím převzal podíl Banky československých legií k věrné ruce pro ministerstvo železnic. Podíl banky Československých legií byl tedy získán do držení pro ministerstvo železnic dr. Oberthorem. Ten jednal na valné hromadě podle ústního vyjádření ministra železnic Najmana.

Na valné hromadě přednesl dr. Oberthor návrh na vyloučení Banky československých legií z Čedoku. Návrh byl přijat. S úředníky, pod které spadala

---

<sup>104</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1014, č.j. 76828, Úřední záznam z ministerstva železnic.

agenda Čedoku, o převzetí podílu dr. Oberthorem nikdo nejednal. Vše se dověděli až po valné hromadě.<sup>105</sup> O převzetí podílu Banky československých legií si nikdo nebyl jist, kdo vydal nařízení o převzetí podílu. Později si byl ministr obchodu vědom, že se otázka Čedoku projednávala, ale nebyl si jist souvislostmi. Ministr železnic si na nic nevzpomínal. Ministr obchodu jednal s předsedou prezidia ministerské rady o účelnosti převzetí kmenového vkladu Čedoku ministerstvem železnic. O tomto jednání se nezachovaly žádné informace.

Dr. Oberthor trval na tom, že měl dostat pokyn od ministerstva železnic, aby zajistil podíl Banky československých legií pro železniční správu, která měla od dr. Oberthora podíl odkoupit. Dr. Oberthorovi mohl jeho tvrzení dosvědčit dr. Pštross. Pokyn měl přijít od tehdejšího ministra železnic Najmana. Ministr železnic se odvolal, že žádný pokyn k převzetí podílu Banky československých legií nedal a pokud to někdo tvrdil, pak ho označil za lháře. Ministři železnic a obchodu se shodli na tom, že nárok dr. Oberthora na odkoupení podílu Banky československých legií neuznají.

Jak celé převzetí kmenového podílu Banky československých legií probíhalo podle dr. Oberthora? Na 30. dubna 1928 byla svolána valná hromada Čedoku. ČSD se chtěla účastnit kapitálově na firmě Čedok. Dr. Oberthor byl vyzván, aby se postaral o vystoupení Banky československých legií z Čedoku. ČSD by potom měla převzít její kmenový vklad. Vystoupení Banky československých legií nebylo snadné a celé jednání vedlo k bouřlivým reakcím na valné hromadě. Dr. Oberthor se měl na valné hromadě spojit s rozhodujícími reprezentanty ministerstva železnic telefonicky. Popsal nastalou situaci na valné hromadě a žádal zástupce ministerstva železnic o prohlášení. Dr. Oberthorovi kladná odpověď do telefonu nestačila. Dr. Oberthor požádal dr. Pštrosse, aby převzal telefonní sluchátko a nechal si přetlumočit žádost zástupce ministerstva železnic. To se stalo a na základě tohoto prohlášení nechal dr. Oberthor vyloučit Banku československých legií z Čedoku.<sup>106</sup> Dr. Oberthor později na ministerstvu ohlásil svůj krok. Ministerstvem byl požádán, aby podíl Banky československých legií převzal pro podnik ČSD k věrné ruce až do té doby, než bude záležitost administrativně vyřešena. Od té doby držel Dr. Oberthor podíl Banky československých legií za 1 416 700 Kč. Nemohl dát do pořádku obchodní

---

<sup>105</sup> Jednalo se o ministerského radu Brože a ministerského radu dr. Špačka.

<sup>106</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1014, č.j. 76828, Dopis dr. Oberthora ministerstvu železnic.

rejstřík, protože podíl nezakoupil. Ani neměl v úmyslu tento podíl zakoupit. Dr. Oberthor čekal, než ČSD splní svůj požadavek a podíl odkoupí. Dr. Oberthor na odkoupení trval.

V březnu 1936 bylo dr. Oberthorovi vzkázáno z ministerstva železnic, že jeho požadavky na odkoupení podílu Banky československých legií jsou neoprávněné a neexistuje k nim žádná dokumentace. Rozhovory, které vedl o účasti státní správy železniční v Čedoku s úředníkem ministerstva železnic, vůbec nemusely být považovány ze strany státní správy železniční za povinnost. Celé jednání bylo z pohledu ministerstva železnic nezávazné. Podle korespondence dr. Oberthora vyjednával převzetí podílu přímo na přání ministra Najmana. Z dostupného pramenného materiálu se dnes nedá určit, zda jednalo ministerstvo železnic o převzetí podílu vážně nebo došlo mezi ministerstvem železnic a dr. Oberthorem k nedorozumění. Žádný zápis o jednání mezi ministerstvem železnic a dr. Oberthorem nebyl pravděpodobně pořízen. Celá dohoda byla patrně ústní.

Dr. Oberthor se chtěl v případě nezaplacení podílu Banky Československých legií domáhat financí u ministerstva železnic soudní cestou. Od ministerstva železnic ovšem neměl žádné písemné pověření ohledně jeho jednání. Proto byla pravděpodobnější varianta toho, že by podíl banky Československých legií prodal nějakému dalšímu zájemci. Dr. Oberthor držel podíl Banky československých legií pro ministerstvo železnic až do roku 1936. Oficiálně byl podíl stále vlastnictvím Banky Československých legií. Banky Československých legií byla rovněž zapsána jako podílník na Čedoku v Obchodním rejstříku.

Kmenovým kapitálem Banky československých legií se zabývalo prezidium ministerské rady. Na prezidiu se ovšem neprojednával zájem ministerstva železnic o kmenový podíl banky Československých legií. O kmenový vklad banky měly zájem jiné banky. Mezi vážné zájemce o podíl na firmě Čedok patřila Agrární banka.<sup>107</sup> Vstup další banky do Čedoku ovšem pro ministerstvo železnic nepřinášel žádnou změnu.

Tabulka č. 11: Stav kmenového kapitálu podle obchodního rejstříku v roce 1933

Stav kmenového kapitálu podle obchodního rejstříku (1933)	v Kč
Ústředí zemských cizineckých svazů	750 000
Banka československých legií	1 416 700
Dr. Oberthor (jednatel Čedoku)	833 300

<sup>107</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1014, č.j. 76828, Úřední dopis předsednictvu ministerské rady.



Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

V tabulce číslo 11 je zachycen stav kmenového kapitálu, jaký je zapsán u obchodního soudu. V tabulce číslo 12 je stav kmenového kapitálu, jak ho mají rozdělení společníci mezi sebou podle skutečnosti.

Tabulka č. 12: Stav kmenového kapitálu podle skutečného stavu v roce 1933

Stav kmenového kapitálu podle skutečného stavu (1933)	v Kč
Ústředí zemských cizineckých svazů	450 000
Dr. Oberthor (jednatel Čedoku)	566 000
Dr. Oberthor - drženo pro železniční správu	1 416 700
Dr. Pšross (jednatel Čedoku)	295 300
Eugen Pšikryl (bývalý gen. ředitel Čedoku)	136 000
Kristýnek (člen dozorčí rady Čedoku)	136 000

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

### 19. Banka Československých legií a národní kancelář

Banka československých legií byla ochotna spolupracovat na vytvoření národní cestovní kanceláře. Na vytvoření cestovní kanceláře chtěla banka spolupracovat za určitých podmínek. Banka československých legií požadovala, aby zůstala národní cestovní kancelář čistě v československých rukou.<sup>108</sup> Na nově vzniklé firmě se mělo podílet ministerstvo železnic případně ministerstvo obchodu, do jehož kompetence spadal cestovní ruch. Ostatní zájemci o podíl na nově vzniklé cestovní kanceláři měli být vybráni z řad zájemců o cestovní ruch v Československu. Mezi tyto zájemce patřila například města, lázně a podobné organizace, které měly zájem na rozvoji cestovního ruchu. Poslední podmínkou, kterou si kladla Banka Československých legií, bylo předání výhradního prodeje jízdenek mimo železniční pokladny v tuzemsku i v zahraničí národní kanceláři.

<sup>108</sup>NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013, Dopis zástupců Banky československých legií ministerstvu železnic.

Nyní se vrátíme k jednotlivým podmínkám, které si kladla Banka československých legií. Jako první byla podmínka, že nově vzniklá národní cestovní kancelář zůstane v držení československých majitelů. Na tento faktor se myslelo již při zakládání Čedoku spol. s r.o. Každé přiklonění se k jakékoli zahraniční skupině, ať finanční či zahraniční cestovní a dopravní kanceláři, mohlo vzbuzovat odpor u zahraničních konkurenčních firem. Tím mohl utrpět zahraniční cestovní ruch. Různé zkušenosti ze zahraničí ukazovaly, že zájmy státu mohla splňovat jen domácí cestovní kancelář. Mezinárodní cestovní kanceláře se nesměly stavět do služeb jednoho státu a tím vlastně nemohly splňovat podmínku národní kanceláře. Měly vždy více zájmů v několika zemích. Mezinárodní cestovní kanceláře byly rovněž svým působením zaměřeny na finanční zisk než na službu státu. Proto vytvořilo spousta států své vlastní národní cestovní kanceláře. Příklady evropských národních cestovních kanceláří jsou uvedeny v tabulce.

Tabulka č.13: Příklady národních cestovních kanceláří

Stát	Národní cestovní kancelář
Německo	MER
Rakousko	OeVB
Polsko	ORBIS
Maďarsko	IBUSZ
Itálie	CIT
Jugoslávie	PUTNIK
Rusko	INTURIST

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Druhá podmínka se týkala podílu státní správy na národních kancelářích. Státní správa měla v národních kancelářích vidět svůj podnik a měla ho podporovat ve věcech, které byly v zájmu státu.<sup>109</sup> Do tohoto zájmu státu spadala například propagace Československa v zahraničí a podpora příjezdového cestovního ruchu.

Úkoly podporované státní správou byly většinou finančně náročné. Patřila mezi ně podpora zahraničních filiálek. Ve většině států v oblasti střední Evropy

<sup>109</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013, Dopis zástupců Banky československých legií ministerstvu železnic.

došly k podobnému přesvědčení. V grafech v příloze si můžeme porovnat složení kapitálu v jednotlivých národních cestovních kancelářích a srovnat zastoupení státní správy.

Ve většině států střední jihovýchodní a východní Evropy si stát ponechával určité zastoupení kapitálu v národní cestovní kanceláři. Největší podíl na národní cestovní kanceláři mělo dle mých poznatků Rusko. Ruský stát se ve své národní kanceláři INTURIST angažoval stoprocentně.<sup>110</sup> Stát byl tedy jediným vlastníkem, který měl veškerý vliv a kontrolu nad cestováním a dopravou. Velký vliv měl stát rovněž na polskou národní cestovní kancelář ORBIS. V národní cestovní kanceláři ORBIS vlastnili soukromníci pouhé jedno procento kapitálu. Ostatní kapitál měl pod kontrolou stát. V ostatních zemích jako jsou Německo, Rakousko, Maďarsko, Itálie, Jugoslávie se stát rovněž podílel na kapitálu určitým podílem. Ale nikde již stát nevlastnil více než 80 % kapitálu.<sup>111</sup>

V národních cestovních kancelářích se angažoval stát a soukromé podniky. Stát byl většinou reprezentován dráhami nebo různými ministerstvy. Soukromý sektor byl nejčastěji zastupován různými cestovními kancelářemi, městy, lázněmi a jinými institucemi, které měly zájem na rozvoji cestovního ruchu.

Dalším cílem a podmínkou národní cestovní kanceláře nesmí být vyplácení velkých zisků. Národní cestovní kancelář nesměla mít eminentní zájem na zisku. Proto bylo v zájmu státní správy, aby v cestovní kanceláři měly své zastoupení subjekty, které měly zisk ze zvýšeného cestovního ruchu. Tyto subjekty si hlavní činností vyrovnávaly ne příliš velké zisky plynoucí z cestovní kanceláře, do které museli hlavně investovat. Investice v případě Čedoku nebyly právě malé. Velké množství kapitálu se muselo investovat do filiálek v Paříži, Berlíně a Londýně. Návratnost těchto investic byla velice malá, hlavně co se týče filiálky v Londýně. Ne každému se chtělo financovat propagaci Československa ze svých peněz, pokud bylo jasné, že návratnost vloženého kapitálu byla velice malá.

Do spolupráce s Čedokem se mohly zapojit lázně. Zde by mohly plynout pro majitele lázní určité výhody ze spojení s národní cestovní kanceláří. Lázně by nemusely otevírat své vlastní informační kanceláře v místech, kde by měla své

---

<sup>110</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013, Složení kmenového kapitálu v cestovních kancelářích.

<sup>111</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013, Složení kmenového kapitálu v cestovních kancelářích.

zastoupení budoucí národní cestovní kancelář. Touto spoluprací by lázně ušetřily za propagaci svého odvětví. Finanční účast banky na národní kanceláři byla vnímána spíše negativně. Panovala zde obava, že by v tomto případě převládly soukromopodnikatelské zájmy. Nastala by pravděpodobně honba za co nejvyšším ziskem.

Velmi významnou podmínkou pro vznik národní cestovní kanceláře bylo poskytnutí oprávnění na prodej zahraničních a tuzemských jízdenek mimo nádražní pokladny ČSD. S tímto vkladem se automaticky počítalo při účasti ministerstva železnic. Prodej těchto jízdenek tvořil velkou část zisku v cestovní kanceláři.

Banka československých legií upřednostňovala následující proces ustanovení národní cestovní kanceláře. Měla být převzata stávající cestovní kancelář Čedok, které měla být přetvořena na národní cestovní kancelář. V Čedoku by mělo finanční podíl Ústředí zemských cizineckých svazů asi 1/3, dalším podílníkem byl dr. Oberthor, který držel ve firmě 2/3 kapitálu. Dr. Oberthor již projevoval snahy o prodej svého podílu ministerstvu železnic. Prodej by byl uskutečněn i v případě, že by nebyla vypovězena smlouva o výhradním prodeji jízdenek mimo nádražní pokladny ČSD. Smlouva by měla být vypovězena k 30. červnu 1934. Pokud by byl tento termín zmeškán díky prodlužování jednání, bylo by vhodné dát výpověď Čedoku z prodejny v Hyberské ulici, aby tam mohla být zřízena prodejna, kdyby k převzetí Čedoku nedošlo.

K vybudování nové firmy by mělo dojít jen v krajním případě. Čedok vybudoval během čtrnácti let působení v Československa a v cizině významnou síť svých filiálek a poboček vázaných na sebe různými smlouvami a právě budování nové sítě takových kanceláří by byl pro nově vzniklou národní kancelář velký problém. Banka Československých legií byla ochotna spolupracovat na vytvoření nové národní kanceláře. Chtěla poskytnout své zkušenosti z oblasti cestovního ruchu i půjčku na odkoupení podílu Čedoku.

Banka československých legií považuje za nejlepší přetvořit spol. s r.o. na akciovou společnost, kde by měl svůj většinový podíl stát, zastoupený ministerstvem železnic a ministerstvem obchodu. Stát by měl držet alespoň 51 % akcií.<sup>112</sup> Dalším akcionářem měla být Banka československých legií, která by

---

<sup>112</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013, Složení kmenového kapitálu v cestovních kancelářích.

vlastnila 10 – 20 % akcií.<sup>113</sup> Ostatní akcie by si mezi sebe rozdělily instituce, které mají své zájmy v oblasti cestovního ruchu.

## 20. Zřízení Národní cestovní kanceláře ministerstvem železnic

Ve 20. letech a na počátku 30. let se několikrát uvažovalo o zřízení cestovní kanceláře, ve které by měl většinový podíl stát. Tato cestovní kancelář by sloužila jako národní kancelář, kde by mohl stát uplatňovat své zájmy v co největší šíři. Jistou funkci národní cestovní kanceláře plnila společnost Čedok. Právě Čedok se mohl stát národní cestovní kanceláří, pokud by stát získal v tomto podniku nadpoloviční většinu kapitálu. Do roku 1937 držel v Čedoku kmenový kapitál pouze soukromý sektor.

Ministerstvo železnic se konečně rozhodlo zřídit Národní cestovní kancelář. Národní cestovní kancelář by byla zřízena jako akciová společnost, ve které by měly československé státní dráhy alespoň 51% podíl.<sup>114</sup>

Této kanceláři chtělo svěřit s určitými úpravami výhradní prodej železničních jízdenek s vyloučením nádražních pokladen. Tím bude nahrazena smlouva, která byla až dosud svěřena Čedoku. Čedok byl státní správou přizván, aby se podílel na vzniku a pozdějším provozu Národní kanceláře. Čedok měl s kanceláří splynout, na základě přesného ohodnocení jeho vnosu. Spolupráce s Čedokem by byla možná, jen pokud by Čedok uznal novou smlouvu o prodeji železničních jízdenek, kterou ministerstvo železnic vypracovalo na základě vlastní zkušeností i praxe cizích železničních správ. Tato úprava znamenala omezení dosavadních výhod, které železniční správa Čedoku poskytovala. Úprava by poskytovala Čedoku i za dnešní hospodářské situace dostatečnou možnost úspěšného hospodářského provozu a rozvoje.

Čedok by musel souhlasit s účastí ČSD na podniku. ČSD by měly v novém podniku v držení nejméně 51% kapitálovou účast. Prodej jízdenek, který byl přiznán nové Národní cestovní kanceláři československou státní správou železniční, byl ohodnocen částkou 1 000 000 Kč. Tato částka byla hrazena

---

<sup>113</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013, Složení kmenového kapitálu v cestovních kancelářích.

<sup>114</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Sdělení ministerstva železnic ministerstvu obchodu o zřízení národní cestovní kanceláře.

z provozního účtu během deseti let. Právě na deset let bylo oprávnění prodeje jízdenek Národní cestovní kanceláři propůjčeno.

Vklad Čedoku by byl uznán jen v jeho skutečné hodnotě a ne v jeho dnešní nominální hodnotě 3 000 000 Kč. Musí se rovněž přihlédnout k tomu, že smlouva s Čedokem mohla být kdykoli vypovězena.

Pokud by Čedok tyto podmínky akceptoval, chtělo zřídit ministerstvo železnic Národní cestovní kancelář bez Čedoku. 51 % akciového kapitálu by připadlo ČSD a zbytek akciového kapitálu by byl dán k dispozici dalším zájemcům z oblasti cestovního ruchu. Akcie by měly být vydávány na konkrétní jméno a měly by být bez souhlasu kapitálové většiny nepřevoditelné. Zřízení nové Národní cestovní kanceláře by mělo být uskutečněno v druhé polovině roku 1936. Tento krok předpokládal vypovězení smlouvy mezi ministerstvem železnic a Čedokem k 1. červenci 1936. Nová cestovní kancelář působila od 1. ledna 1937.

Novou Národní cestovní kancelář ministerstvo železnic zřizovalo hlavně kvůli obtížné spolupráci s Čedokem. Spolupráce ČSD s cestovní kanceláří, kde by měla většinu akciového kapitálu, je pro ČSD výhodnější pro prodej podnikatelských jízdenek, než poskytovat tuto službu někomu dalšímu. Jízdenky, které národní kancelář vydávala měly velký význam v osobní dopravě. Pokud se jednalo o výdej pro zahraničí, tak mohly být tyto jízdenky vydávány jen cestovní kanceláří, které bylo toto oprávnění prodeje svěřeno ministerstvem železnic. Svěřit toto oprávnění mohlo jedině dopravní kanceláři nebo každé vhodné dopravní kanceláři. Cestovní kancelář musela samozřejmě poskytnout určité garance a plnit další závazky dané smlouvou, nejčastěji se jednalo o propagaci země v zahraničí.

V zemích jižní, střední, severní a východní Evropy byl obvyklý způsob výhradního svěřeni příslušného oprávnění. Také v Československu byl použit tento model, ale nepatrně modifikovaný. Oprávnění bylo poskytnuto Čedoku a Wagons-Lits-Cook. Většina důvodů mluvila pro ponechání dosavadního modifikovaného způsobu výhradního svěřeni prodeje podnikatelských železničních jízdenek. Československá státní železniční správa zachovala i nadále tento způsob spolupráce. Sousedící země Československa měly k tomuto problému podobný postoj. Samotný vývoj mezinárodních styků mělo pro Československo velký význam a proto nebyly připraveny žádné velké změny.

Pokud se podíváme na možnosti spolupráce železniční správy s určitou cestovní kanceláří, připadají v úvahu tři možnosti spolupráce. První možností byla samostatná cestovní kancelář ČSD, která by ovšem působila jako samostatná obchodní společnost. Druhá možnost byla spolupráce se soukromým podnikem. Třetí možnost byl smíšený podnik, jednalo by se o podnik, kde by měl své zastoupení soukromý i státní kapitál. Ministerstvo železnic po přezkoumání všech tří možností rozhodlo přistoupit na třetí variantu. Ministerstvo železnic bylo přesvědčeno, že tato spolupráce nejlépe odpovídala povaze a poslání cestovní kanceláře, která se měla stát oficiální národní cestovní kanceláří.

Veřejnosti a veřejným činitelům, zejména ministerstvu obchodu, železnic, zdravotnictví, zahraničních věcí, byl dán nástroj, kterým by snahy o zlepšení cestovního ruchu a hlavně cestovního ruchu ze zahraničí, mohli co nejúčinněji podporovat. Ministerstva měla zájem na vzniku Národní kanceláře, která by byla jasně vymezena jako národní cestovní kancelář. Kancelář by tak mohla sama působit v různých státních jednáních v oblasti cestovního ruchu a bez jakýchkoli omezení by fungovala jako reprezentant Československa. Ministerstvo železnic by mělo velký zájem na spolupráci s Národní cestovní kanceláří v oblasti prodeje jízdenek. O tomto problému bylo již zmíněno výše.

Účelem takové Národní cestovní kanceláře musela být služba veřejnosti a co nejúčinnější podpora oficiálních snah a nikoli dosažení co největšího zisku. Nemohlo se tedy počítat se spoluprací s podnikem čistě soukromým, u kterého byla otázka rentability na prvním místě. Národní cestovní kancelář musela zastávat veřejné zájmy a musela rovněž plnit funkci propagační. Tyto povinnosti by mohla Národní cestovní kancelář plnit za náhradu výdajů, které by bylo nutné vynaložit na tuto propagaci ze strany státní správy, případně jiných subjektů, v jejichž zájmu by byla propagace prováděna. V tomto směru lze poukázat na cizí vzory. Podle některých je služba propagační a oficiální cestovní kanceláře od sebe oddělena, i když spolu účelně spolupracuje.<sup>115</sup>

Po přihlédnutí k veřejným zájmům se ministerstvo rozhodlo zřídit cestovní kancelář, kde by mělo mít nadpoloviční kapitálovou účast. Poskytlo dalším zájemcům možnost zapojit se do nové Národní kanceláře. Ze všech ministerstev

---

<sup>115</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Sdělení ministerstva železnic ministerstvu obchodu o zřízení národní cestovní kanceláře.

mělo zájem o další vývoj budoucí Národní cestovní kanceláře ministerstvo obchodu, které chtělo být informováno o dalších krocích ministerstva železnic.

Ministerstvo obchodu zastávalo názor, že by se měla na nově vznikající Národní cestovní kanceláři podílet obě ministerstva, která se v oblasti cestovního ruchu nejvíce angažují. Ministerstvo obchodu by rovněž uvítalo odpovídající podíl na nově vznikající společnosti.

Nové Národní cestovní kanceláři by měl být svěřen výhradní prodej železničních jízdenek, který byl až do 31. prosince 1936 svěřen Čedoku. Smlouva by byla samozřejmě určitým způsobem modifikována. Kromě toho se upravily provize za prodej jízdenek ČSD. Provize se poskytovala z prodeje jízdenek Mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdenek v přepravě do ciziny, jízdenek podnikatelských v přepravě z ciziny a do ciziny a z jízdenek svazových v přepravě do ciziny. Za jízdenky Mezinárodní jednoty pro výdej sestavných jízdné dělala provize 3 %. Za podnikatelské jízdenky prodané v cizině byla provize 7,5 % a za prodané v tuzemsku 4 %. Ze svazových jízdenek dělala provize 3 %.

Samotná provize se počítala z částky po odečtení daně a dávky z jízdného. Z ostatních jízdenek platných pro místní přepravu ČSD nebo svazovou přepravu vnitrozemskou bylo možné vybírat přírážky od cestujících, které směly činit nejvýše 3 % z ceny jízdenek lepenkových nebo jiných tištěných jízdenek. Z jízdenek psaných a okružních směla činit přírážka maximálně 4 %. Přičemž přírážky mohly být nejméně pro III. třídu 30 haléřů, pro II. třídu 30 haléřů a pro I. třídu 60 haléřů za osobu.

Pro nový podnik byly ministerstvem železnic vypracovány stanovy, které zajistily ČSD v podniku postavení a vliv odpovídající rozsahu jeho kapitálové účasti. Pokud by pokračovala spolupráce s Čedokem, bylo by ministerstvo železnic rádo, kdyby nová kancelář mohla používat název Čedok.

## 21. Vnitřní organizace společnosti Čedok a.s.

Vložený kapitál do společnosti Čedok a.s. by mohl být podle NÚKÚ 2 000 000 Kč. 51% většina úhrnného státního kapitálu mohla být i po snížení



provize z tuzemských podnikatelských jízdenek na 4 % plně vnesena na základě ohodnocení jízdenkového monopolu ve výši 1 020 000 Kč.

Otázka účasti zájmových korporací a bankovních kruhů na podniku úzce souvisela s otázkou vykonávání propagačních úkolů resp. organizací propagace cizineckého ruchu. V tomto směru poukazoval NÚKÚ na závěr své dohlídky v Čedoku v letech 1934/1935.<sup>116</sup> Zde bylo konstatováno, že Čedok při svém kapitálovém složení nevykonával v žádoucí míře funkce národní cestovní kanceláře, jako podobné národní cestovní kanceláře v cizině. Bylo proto požadováno, aby byla smlouva o výhradním prodeji jízdenek Čedoku co nejdříve vypovězena. Mělo být zahájeno jednání o vytvoření nové společnosti, na které by měli podíl hospodářské kruhy, které měly bezprostřední zájem na rozvoji cestovního ruchu v Československu. Mezi tyto organizace patřily celostátní organizace hotelů, lázní, různých horských podniků a případně i různé dopravní společnosti a podobně. Jejich zájmem bylo podporovat návštěvnost Československa hlavně zahraničními návštěvníky. Bez jejich přímé účasti na organizaci, propagační a informační službě a na spoluzodpovědnosti za řádné splnění úkolů, nemohlo být očekáváno, že by nová cestovní kancelář splnila zadané úkoly. Na účasti v podniku, který měl zájem na propagaci cestovního ruchu, měly zájem bankovní kruhy. Na jejich působení v organizaci zabývající se cestovním ruchem se pohlíželo negativně. Zájem bankovních kruhů a institucí zabývajících se rozvojem cestovního ruchu ležel jinde. Bankovní kruhy se orientovaly především na výdělek.

Ministerstvo obchodu bezpodmínečně požadovalo, aby mu byla vyhrazena přímá účast na řízení zakládání Národní cestovní kanceláře. Ministerstvo chtělo mít zastoupení ve správních orgánech společnosti z titulu státní kapitálové účasti. Ministerstvo obchodu chtělo převzít v rámci této většiny kapitálový podíl i vedle vnosu státních drah. Ministerstvo obchodu považovalo svoji přímou účast za nutnou ve svém vlastním rezortním zájmu. Veřejný zájem na cestovním ruchu, jemuž měla sloužit nová cestovní kancelář, byl podstatně širší než zájem železničního podniku na společnosti.

Menšina akciového kapitálu byla nabídnuta celostátním organizacím, které byly spojeny s cestovním ruchem v Československu. Podíl nebyl nabídnut

---

<sup>116</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r. o. v Praze

peněžním ústavům. V úvahu přicházely tyto organizace: Ústřední svaz československých lázní, Svaz hoteliérů RČS, Svaz horských podniků RČS, Svazy cestovních kanceláří, Svaz autobusových dopravců, Autoklub RČS společně s Ligou motoristů RČS a případně Klub československých turistů. Ministerstvo obchodu začalo s těmito organizacemi jednat a informovalo další ministerstva o dalším postupu v jednání.<sup>117</sup>

Bude-li trváno na tom, aby vklad železniční správy zůstal v přínosu monopolu ohodnoceného částkou 1 000 000 Kč, pak mělo ministerstvo obchodu za to, že by bylo nutné v zájmu udržení nynější úrovně cestovní služby Čedoku, aby byl kapitál nové společnosti stanoven na 3 000 000 Kč. Tak aby oběžný kapitál společnosti činil alespoň 2 000 000 Kč.

Ministerstvo železnic nemělo žádné námitky proti účasti ministerstva obchodu na řízení nově vznikající Národní cestovní kanceláři. Ministerstvo obchodu by se ovšem muselo přímo kapitálově účastnit na cestovní kanceláři. Tato účast musela být mimo vlastní účast ČSD, které musely v každém případě vykazovat nadpoloviční většinu. Musím rovněž poukázat na to, že NÚKÚ a ministerstvo financí nesouhlasily se složením společnosti, ve které by se přímo kapitálově účastnilo více státních resortů. Toto stanovisko uznávalo i ministerstvo železnic za správné, i když se bral zřetel na propagační zájem, který ministerstvo obchodu jako důvod své přímé účasti uplatňovalo. Tento zájem na oficiální cestovní kanceláři bylo možné zabezpečit i jiným způsobem, než přímou kapitálovou účastí. Bylo by nesprávné se domnívat, že propagační služby byly v těsné souvislosti s hospodářskou prosperitou nové společnosti a že by tento zájem byl mnohem větší než zájem železničního podniku.

Pokud by požadavky ministerstva obchodu v oblasti propagace byly příliš vysoké, doporučovalo by ministerstvo železnic, aby ministerstvo obchodu uplatnilo svůj vyšší zájem v samostatně připravené akci. Tato akce by nebyla ve spojení s Národní cestovní kanceláří, která by se zabývala jen zájmy železniční zprávy. Tím by se jistým způsobem zúžila působnost Národní kanceláře. Tím by se nespojovala, podle vzorů z ciziny, činnost propagační a činnost obchodní. Do značné míry působí tyto dvě činnosti společně. Ostatně nemohlo být sporu o tom, že základem prosperity mohlo být jen propůjčení výhradního oprávnění výdeje a

---

<sup>117</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Ministerstvo obchodu ministerstvu železnic o účasti organizací na Čedoku a.s.

prodeje železničních jízdenek. Hlavním zájmem železniční správy bylo, aby nedošlo k žádnému nežádoucímu přerušení v oblasti prodeje jízdenek.

Ministerskou radou bylo uznáno, že tento problém by bylo důležité včas vyřešit a samotné ministerstvo železnic by se nemělo zbytečně zdržovat dlouhým vyjednáváním. Vše mělo proběhnout hladce a bez problémů. Ministerstvo železnic chtělo přikročit ke zřízení Národní cestovní kanceláře ve formě akciové společnosti zatím výhradně s kapitálem z prostředků ČSD. Tímto způsobem měla být zajištěna kontinuita bez nepříznivého narušení. Nové postoje ministerstva obchodu měly být projednány později.

Propůjčení výhradního oprávnění výdeje a prodeje železničních jízdenek spadalo do kompetence ministerstva železnic. Tato smlouva přinášela styk s různými železničními správami a cestovními kancelářemi a znamenala tržbu za podnikatelské jízdenky zhruba 100 000 000 Kč, přičemž provize placená železniční správou i při její redukci za prodej podnikatelských jízdenek v Československu reprezentovala ročně částku kolem 2 500 000 Kč.<sup>118</sup> K to mu náležela i garance státní správy železniční vůči jiným železničním správám. Dosud převzalo ministerstvo železnic garance vůči osmnácti železničním správám, které svěřily Čedoku v letech 1932 až 1935 jízdenky v průměrné roční hodnotě přes 4 000 000 Kč.<sup>119</sup>

Výše uvedená čísla uvádí ministerstvo železnic jako důkaz toho, že by mělo držet v Národní cestovní kanceláři většinu. Podobným způsobem byly organizovány i podobné společnosti v zahraničí. Ministerstvo železnic se samozřejmě nebránilo spolupráci ve věcech propagace a živností, které byly na cestovní ruch přímo napojené. Rozhodně se ministerstvo železnic neuzavíralo žádné možné spolupráci. Ministerstvo železnic chtělo co nejdříve vytvořit novou Národní kancelář a problém další účasti ministerstva obchodu chtělo řešit až později. Rozhodně nechtělo tímto krokem ministerstvo obchodu obcházet a zamezovat mu jeho účast v podniku. Ministerstvu železnic se muselo zatím hlavně umožnit to, co spadalo do jeho kompetence, to je založení nové Národní kanceláře

---

<sup>118</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Sdělení ministerstva železnic ministerstvu obchodu o zřízení národní cestovní kanceláře.

<sup>119</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Sdělení ministerstva železnic ministerstvu obchodu o zřízení národní cestovní kanceláře.

a převod oprávnění k prodeji a výdeji podnikatelských jízdenek pro tratě Československých drah. To vše muselo být uskutečněno do 1. ledna 1937.

Ministerstvo železnic zakoupilo pro nově zakládanou společnost od společnosti Čedok, československá cestovní a dopravní kancelář spol. s r.o. v Praze zařízení a inventář všech prodejen v Československé republice i všechny filiálky. Ministerstvo rovněž odkoupilo podíly případně akcie samostatných společností v Paříži, Londýně a Berlíně a dohodlo se s Čedokem na používání názvu Čedok, československá cestovní a dopravní kancelář v Praze. Čedok měl provádět své obchody v neomezené míře až do 31. prosince 1936. Po 31. prosinci 1936 vstoupil Čedok spol. s r.o. do likvidace a od 1. ledna 1937 zahájila obchodování ve stejném rozsahu nová společnost. Název nové společnosti byl ustanoven na Čedok československá cestovní a dopravní kancelář, akciová společnost se sídlem v Praze.

Nová společnost měla podle svých stanov rovněž provozovat směnářské a bankovní obchody. Měla by obchodovat s cizími měnami, vydávat, přijímat a vyplácet šeky domácí i zahraniční, obstarávat cestovní úhrady do ciziny a úhrady týkající se podniků sloužících cestovnímu ruchu, obstarávat vystěhovalecké reminiscence a prodávat hotelové bony. Tyto bankovní a směnářské obchody měla společnost provádět, pokud byly v souvislosti s ostatní uvedenou činností společnosti. Ministerstvo železnic usilovalo o povolení těchto bankovních a směnářských opatření vládou. Bankovní a směnářské obchody měla provádět centrála v Praze, pobočky a prodejny: Praha-Na Příkopech, Praha-Hybernská ulice, Praha-Václavské náměstí, Praha-Wilsonovo nádraží, v Karlových Varech, v Mariánských Lázních, v Jablonci, ve Františkových Lázních, v Teplicích Šanově, v Plzni, Liberci, v Brně, v Olomouci, Luhačovicích, Moravské Ostravě, v Bratislavě a ve Smokovci.<sup>120</sup>

Tomuto požadavku bylo vyhověno, protože podobné kompetence měla i společnost Čedok spol. s r.o. Schválení požadavku o povolení a provozu bankovních a směnářských služeb zajišťovalo žádoucí kontinuitu mezi Čedokem spol. s r.o. a novou Národní kanceláří. Jednalo se tedy hlavně o

---

<sup>120</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Čedok v Praze, povolení k provozování bankovních a směnářských obchodů.

kontinuitu a ne o založení nového peněžního ústavu, který by zvyšoval konkurenci v oboru peněžnictví.<sup>121</sup>

Dne 3. října 1936 byla svolána ustavující valná hromada Národní kanceláře. Ministerstvo obchodu chtělo, aby byli do správní a dozorčí rady jmenováni její zástupci. Jednalo se po jednom členovi v každém orgánu. Tento požadavek odůvodňovalo ministerstvo obchodu naléhavou potřebou účinné spolupráce mezi novou společností a československou cizineckou propagací, kterou mělo na starosti právě ministerstvo obchodu. Ministerstvo obchodu považovalo za důležité, aby byla součinnost nově vzniklé kanceláře a propagace zahájena co nejdříve. Tato součinnost nešla zajistit jinak než přímou účastí ve správě podniku a možností přímého vlivu na její vedení.

Ministerstvo obchodu zastupovalo v novém Čedoku zájmy propagace a jmenovalo si jednoho zástupce do dozorčí rady a do správní rady. Do dozorčí rady byl rovněž zvolen zástupce ministerstva financí.

Ministerstvo obchodu souhlasilo s tím, že nemusí mít nutně přímý podíl na kapitálové jistíně nově vzniklé společnosti. Ministerstvu obchodu by stačilo z hlediska jeho zájmu, kdyby mu bylo z titulu kapitálové účasti ČSD trvale vyhrazeno alespoň po jednom místě ve správní a dozorčí radě společnosti. Ministerstvo obchodu mělo rovněž za to, že by bylo v zájmu nového podniku, kdyby bylo jeho zástupci poskytnuto místo ve výkonném výboru společnosti. Ministerstvo obchodu zastávalo názor, že cizinecká propagace formálně musela být oddělena od vlastního cestovního podnikání obchodního a obávalo se, na podkladě daných zkušeností, že by hospodářský zájem společnosti byl poškozen, kdyby obě činnosti byly soustředěny v jediném podniku.

Pokud se jednalo o zahraniční společnosti Čedoku, uznávalo ministerstvo obchodu, že bylo třeba tyto společnosti finančně podporovat z veřejných prostředků. Podpora se měla uskutečňovat například prostřednictvím příspěvku na nájemné. Na zahraniční společnosti by měl přispívat i Čedok a.s. a samotná povaha těchto podniků by měla být spíše propagační než výdělečná. Propagační činnost filiálek byla jedním z důvodů, proč ministerstvo obchodu usilovalo o pozici svého zástupce ve výkonném výboru společnosti Čedok a.s.

---

<sup>121</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Čedok v Praze, povolení k provozování bankovních a směnářských obchodů.

Ministerstvo obchodu nedoporučovalo účast bankovního kapitálu na společnosti Čedok a.s. Bankovní kapitál nebyl považován za dobrého společníka v takové společnosti, která se zabývala cestovním ruchem jako národní cestovní kancelář. Ministerstvo obchodu se domnívalo, že by menšinový podíl v Čedok a.s. měli držet takoví vlastníci, kteří měli zájem na cestovním ruchu.

Tabulka č. 14: Sdružení, která měla zájem na finanční účasti ve společnosti Čedok

Autoklub ČSR v Praze	400 000 Kč
Svaz tatranských lázní a sanatorií	300 000 Kč
Svaz německých lázní v Čechách	300 000 Kč
Svaz hoteliérů RČS resp. jeho jménem Hostinský úvěrní ústav	400 000 Kč
Celkem	1 400 000 Kč

Pramen: NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Ministerstvo obchodu ministerstvu železnic o účasti organizací na Čedoku a.s.

K tomuto postoji uvádí ministerstvo železnic tyto důvody. Zájmové organizace cestovního ruchu neměly primární zájem na kapitálovém zúročení svých investic. Měly hlavně zájem na odborných a kvalitních službách, které Čedok a.s. poskytoval. V případě účasti bankovního kapitálu by tomu bylo naopak. Převládalo by zřejmě hledisko výdělečné. Přibráním těchto zájemců by bylo možné například financovat výhodné vybudování autokarových služeb Čedoku.

Zástupci organizací angažujících se přímo v oblasti cestovního ruchu by mohli mít své zástupce ve správních orgánech akciové společnosti Čedok. Tím by společnost získala pracovníky, kteří mají velké zkušenosti a zájmy v oblasti cestovního ruchu a přinesli by do společnosti spoustu důležitých kontaktů. Společnost Čedok by tito lidé určitě obohatili. Z oblasti bankovního sektoru se rovněž nedala očekávat taková zkušenost z oblasti cestovního ruchu.

Kdyby se organizace zabývající se cestovním ruchem nemohly kapitálově účastnit na Čedoku, muselo by se počítat s tím, že by tyto organizace při prvních problémech Čedoku, žádaly o povolení koncesí k provozu vlastních cestovních kanceláří.<sup>122</sup> Takové žádosti by byly jistě kladně vyřízeny. Pokud by se mohly tyto společnosti na Čedoku podílet, znamenalo by to jejich trvalé připoutání

<sup>122</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Ministerstvo obchodu ministerstvu železnic o účasti organizací na Čedoku a.s.

k podniku a nemohlo by docházet k takovým nepříjemným záležitostem. Obchodní pozici Čedoku by takový krok rozhodně posílil.

Ministerstvu obchodu se nakonec podařilo prosadit svoji účast ve společnosti Čedok. Ve správní a dozorčí radě zasedli zástupci ministerstva obchodu. V každém orgánu po jednom. Na konkrétním zástupci se společně dohodli ministr železnic a ministr obchodu. Toto zastoupení bylo uděleno na základě zastoupení ČSD ve firmě Čedok a.s. Člen správní rady zastupující ministerstvo obchodu, byl volen i do jednatelejších sborů všech zahraničních filiálék Čedoku.<sup>123</sup>

Zástupci ministerstva obchodu si zajistili vlivnou spoluúčast na programové a propagační činnosti Čedoku a výkonném výboru správní rady Čedoku. Správní rada nepodnikla nic bez vědomí zástupce ministerstva obchodu. Zástupce ministerstva obchodu měl působit zvláště k tomu, aby rozhodnutí podnikané Čedokem byly prováděny v zájmu československé propagace.

Československá veřejná cestovní politika a československá cizinecká propagace byly i nadále obstarávány ministerstvem obchodu. Mezi Čedokem a ministerstvem byl vztah trvalé spolupráce. Z tohoto hlediska nebyl Čedok pokládán jen za výdělečný podnik ČSD, ale za zařízení celostátní hospodářské politiky. Zmíněný vztah trvalé spolupráce se neprojevoval zřetelným způsobem.

Čedok bral ve svém zahraničním i tuzemském provozu na zřetel zájmy propagační, kterým podřídil své zájmy výdělečné. Ministerstvo obchodu by mělo využívat přednostně spolupráce s Čedokem v oboru propagace a tuzemského cestovního ruchu. Usilovalo rovněž o trvalý a intenzivní vztah mezi cizineckou politikou a cestovní službou Čedoku. Zahraniční filiálky Čedoku byly pověřovány pro příslušné země posláním československých informačních kanceláří cestovního ruchu ve smyslu platné praxe. Hmotný náklad zahraničních propagačních služeb, jejichž obstarávání bylo Čedoku svěřeno, bylo uhrazováno z rozpočtových prostředků ministerstva obchodu, ale k úhradě bylo používáno také prostředků z propagačního fondu, který měl být zřízen podle stanov Čedoku a.s.

Pokud zůstala kapitálová jistina akciové společnosti Čedok ve státním držení, byla spolupráce československých zájemců cestovního ruchu na jeho službě umožněna vytvořením poradního sboru zástupců celostátních

---

<sup>123</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3578, signatura 841/5/1, Čedok a.s.: úprava poměru k ministerstvu obchodu.

zájemnických organizací při ministerstvu obchodu. O organizační základně tohoto poradního sboru se obě zúčastněná ministerstva dohodla zvlášť.

V případě účasti soukromé finanční skupiny na akciovém kapitálu Čedoku, by užilo ministerstvo železnic veškerého svého vlivu, aby i tak dostali ve správní radě akciové společnosti Čedok členství zástupci ústředního orgánu československých zájemců o cizineckou péči, který měl být zřízen podle připravovaného zákona o cestovním ruchu.

## 22. Likvidace Čedoku spol. s r.o.

Do 30. června 1936 měl podnik Čedok spol. s r.o. podat ministerstvu železnic své vyjádření k možné další spolupráci. Po přečtení dopisu o možné účasti v národní cestovní kanceláři nastala mezi společníky firmy diskuse. Jejím výsledkem byla likvidace společnosti Čedok. Likvidace společnosti se prodloužila díky nevyřešeným finančním poměrům.

Dne 25. července 1939 byla zveřejněna vyhláška o likvidaci společnosti Čedok spol. s r.o. Věřitelé se měli do tří týdnů přihlásit o své pohledávky u likvidátora dr. Eugena Pštrosse.

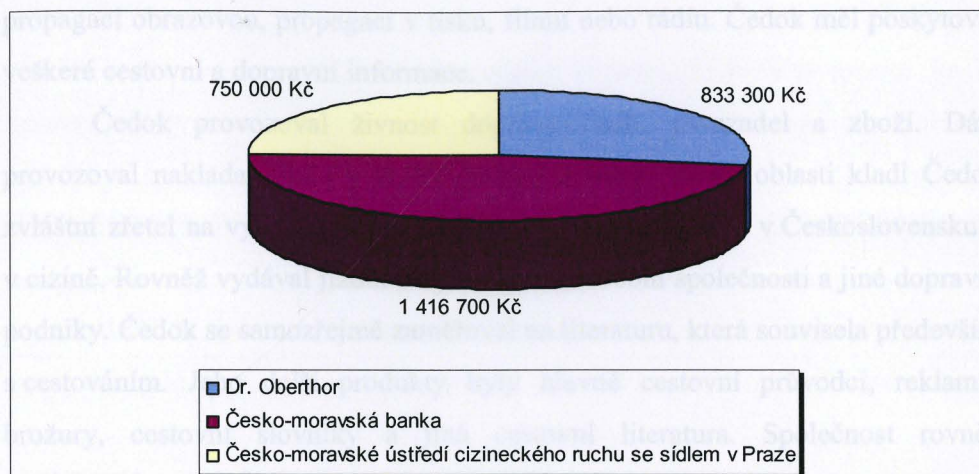
Valná hromada byla přeložena postupně z léta 1940 do konce ledna 1941. Na prodlužování likvidace se podílely i osobní problémy jednotlivých likvidátorů. Likvidátor Kripín zemřel, dr. František Oberthor měl angínu pectoris a dr. Eugen Pštross byl přepracován. Valná hromada byla nakonec svolána na 11. března 1941.<sup>124</sup> Zde bylo rozhodnuto o výmazu firmy z rejstříku. Na valné hromadě 11. března 1941 se usnesli společníci, že po úmrtí dr. Krispína zůstanou dva likvidátoři dr. Pštross a dr. Oberthor. Likvidace firmy Čedok spol.s r.o. byla skončena. Likvidátoři obdrželi absolutorium. Obchodní knihy a spisy společnosti převzal do úschovy likvidátor a bývalý jednatel společnosti dr. František Oberthor. Likvidační bilance zisku a ztráty byla schválena a podle likvidační bilance rozdělili likvidátoři mezi společníky společenské jmění způsobem stanoveným ve společenské smlouvě.

---

<sup>124</sup> SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva



Graf č. 3: Složení kmenového kapitálu ve společnosti Čedok spol. s r.o. v likvidaci v roce 1941



Pramen: SOA v Praze, fond KSO Praha, karta 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva

### 23. Předmět podniku Čedok a.s.

Čedok a.s. byl zřízen z podnětu ministerstva železnic. Československá cestovní a dopravní kancelář a.s. měla právo používat nepřeložitelného názvu Čedok. Sídlem společnosti byla Praha.

Účelem akciové společnosti bylo zřizovat a provozovat cestovní a dopravní kancelář v Československé republice a v zahraničí. Čedok mohl rovněž zřizovat a provozovat jiné podniky, které měly za účel organizovat cestování v tuzemsku, do tuzemska a do zahraničí. Čedok propagoval cestovní ruch za pomoci všech dostupných médií. Cestovní kanceláři byly provozovány společně výlety, studijní cesty, vypravoval zvláštní vlaky a podobně. Pořádal akce, které zvyšovaly cestovní ruch.

Čedok obstarával a prodával jízdenky i jízdní průkazy všeho druhu od domácích i zahraničních prodejců. Staral se o zavazadla a spěšniny, které přejímal nebo posílal pomocí koncesovaných dopravních prostředků. Čedok zprostředkoval pojištění zavazadel a osob, které mohlo být smlouveno v Československu i v zahraničí.

Dalším předmětem podniku byla reklama. Čedok obstarával reklamu v dopravních a cestovních podnicích a v jejich pomocných závodech i zařízeních.

Důležitým úkolem společnosti byla propagace cestovního ruchu. K této propagaci měla společnost používat všechny možné prostředky. Jednalo se ústní propagaci, propagaci obrazovou, propagaci v tisku, filmu nebo rádiu. Čedok měl poskytovat veškeré cestovní a dopravní informace.

Čedok provozoval živnost dopravy osob, zavazadel a zboží. Dále provozoval nakladatelskou a knihkupeckou živnost. V této oblasti kladl Čedok zvláštní zřetel na vydávání a prodej jízdních řádů pro dráhy v Československu a v cizině. Rovněž vydával jízdní řády pro paroplavební společnosti a jiné dopravní podniky. Čedok se samozřejmě zaměřoval na literaturu, která souvisela především s cestováním. Jeho další produkty byly hlavně cestovní průvodci, reklamní brožury, cestovní slovníky a jiná cestovní literatura. Společnost rovněž produkovala například reklamní plakáty a různé upomínkové předměty.

Čedok provozoval rovněž různé podniky a služby, které přímo nebo nepřímo souvisely s cestováním a cestovním ruchem. Obstarával cestovní pasy a víza. Zastupoval tuzemské i zahraniční dopravní podniky, lázně, léčebné ústavy, pořádal autobusové okružní jízdy. Čedok provozoval bankovní a směnářské služby. Obchodoval s cizími platidly, vydával, vyplácel a přijímal domácí i zahraniční šeky. Obstarával cestovní úhrady do ciziny a úhrady, které se týkaly podniků sloužících cestovnímu ruchem. Například prodával hotelové bony. Zřizoval a provozoval podniky, které byly v souvislosti s činností Čedoku jako jsou hotely, restaurace, rekreační střediska, lázně, autobusové linky, biografy a podobně. Rovněž obstarával potřeby vystěhovalců a přistěhovalců za kontroly státu. Při provozování obchodů a podniků byla společnost povinna dodržovat všeobecné předpisy platné pro tyto obchody a podniky.

#### 24. Akciový kapitál

Akciový kapitál činil 2 000 000 Kč a byl rozdělen na 200 akcií po 10 000 Kč.<sup>125</sup> Akcie byly psány na jméno. Ministerstvo železnic v zastoupení podniku ČSD upsalo celý akciový kapitál a hotově jej splatilo.

Protože se společnosti účastnil stát, byly akcie za účelem kontroly trvale uloženy. Akcie podniku ČSD byly uloženy u hlavní pokladny ministerstva

---

<sup>125</sup> NA v Praze, Ministerstvo průmyslu obchodu a živností, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok

železnic a akcie ostatních akcionářů u Zemské banky v Praze a byl o nich veden evidenční rejstřík.

Akcie společnosti byly nedělitelné. Mohly být složeny v hromadné titry po 10, 50 a 100 kusech. Akcie byly onačeny běžnými čísly a podpisem firmy. Správní rada vedla knihu akcionářů, do které se zapisovala čísla akcií, jména, povolání a bydliště akcionářů. Akcie se mohly převádět jen se svolením správní rady. Každý akcionář měl podle počtu svých akcií poměrný podíl na jmění a čistém zisku společnosti. Měl svá práva ve věcech společenských, zejména ve vedení obchodů, nahlížení do bilance a zkoumání bilance, akcionáři vykonávali na valné hromadě akcionářů rozdělování zisku. Každý upisovatel akcií byl povinen včas zaplatit částku, připadající na akcie jím upsané.

Od vzniku Čedoku a.s. v roce 1937 vlastnilo veškeré akcie ministerstvo železnic. Později do II. světové války již nedošlo k převzetí akcií různými skupinami, které se angažovaly v cestovním ruchu. Jednalo se o hotely, dopravní podniky a podobné organizace.

Vzor akcie je připojen v příloze jako obrázek číslo 12 .

## 25. Valná hromada

Valné hromady společnosti se svolávaly řádné nebo mimořádné. Konaly se pravidelně v sídle společnosti. Výjimečně se konaly podle usnesení správní rady v Brně nebo v Bratislavě. Řádnou valnou hromadu akcionářů svolávala správní rada každý rok. Dělo se tak do šesti měsíců od ukončení správního roku. Mimořádná valná hromada se svolávala v případech, které byly stanoveny v obchodním zákoně. Dalším případem kdy byla svolána mimořádná valná hromada, byly případy, kdy svolání dohodla dozorčí rada, správní rada nebo jiná valná hromada. Valná hromada se mohla sejít, pokud k tomu dal podnět jeden nebo více akcionářů, kteří měli v držení alespoň jednu desetinu akciového kapitálu.<sup>126</sup>

Valné hromady se mohli účastnit jen ti akcionáři, kteří byli zapsáni v knize akcionářů a byla jim vydána legitimace opravňující je k hlasování na valné hromadě. Hlasovací právo vykonávali vlastníci akcií. Jedna akcie představovala

---

<sup>126</sup> NA v Praze, MPOŽ, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok.

jeden hlas. Akcionář, který byl zapsán v akciové knize a chtěl se zúčastnit valné hromady, musel oznámit ústně nebo písemně svůj úmysl správní radě nejpozději šest dní před valnou hromadou a vyžádal si legitimaci k účasti na valné hromadě.<sup>127</sup> Legitimace byla akcionáři vydána nejpozději tři dny před valnou hromadou. Akcionář se mohl valné hromady zúčastnit osobně nebo mohl pověřit zplnomocněnce, který nemusel být akcionářem. Československé státní dráhy byly zastupovány osobami, které se prokazovaly písemným pověřením, vydaným ministerstvem železnic.

Valná hromada měla své určité kompetence. Valné hromadě Čedoku a.s. bylo vyhrazeno schvalovat výroční zprávu společnosti, volila členy dozorčí rady, správní rady a jejich náhradníky. Valná hromada schvalovala roční bilanci a rozhodovala o rozdělení čistého zisku. Do jejích kompetencí rovněž spadala rozhodnutí o navýšení nebo snížení akciového kapitálu, zrušení společnosti a rovněž rozhodovala o případném sloučení s jinou společností. Změny stanov rovněž schvalovala valná hromada. Rozhodovala o využití všeobecného rezervního fondu k úhradě mimořádných ztrát. Valná hromada rozhodovala o uzavíraných smlouvách.

## 26. Správní rada

Správní rada se skládala ze sedmi členů. Členy správní rady mohli být i akcionáři. Pro první funkční období jmenovalo členy správní rady za podnik Československé státní dráhy ministerstvo železnic. V dalším funkčním období náležel podniku ČSD za každou sedminu akciového kapitálu společnosti, která je majetkem ČSD, jeden člen správní rady, který byl jmenován ministerstvem železnic.<sup>128</sup> Jmenování členů správní rady, zastupujících podnik ČSD, bylo prováděno ministerstvem železnic. Tento výnos musel být doručen tři dny před zasedáním valné hromady správní radě, nebo nejpozději na valnou hromadu před zahájením volby prohlášením oprávněného zástupce ministerstva železnic. Správní rada byla povinna včas požádat ministerstvo železnic o uplatnění jmenovacího práva ve všech případech, kdykoli to připadalo v úvahu.

---

<sup>127</sup> NA v Praze, MPOŽ, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok.

<sup>128</sup> NA v Praze, MPOŽ, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok .

Ostatní členové správní rady byli voleni akcionáři. Podnik ČSD se účastnil voleb členů správní rady jen zbytkem hlasů, které připadaly na zbytek jeho akciového kapitálu nad jednu sedminu nebo násobky sedminy.<sup>129</sup> Ministerstvo železnic bylo oprávněno za podnik ČSD jmenované členy správní rady kdykoli odvolat. Funkční období členů správní rady trvalo tři roky. Mandát volených členů mohla valná hromada kdykoliv odvolat.

Ze správní rady vystoupili koncem prvního a druhého správního roku vždy dva členové. Vystupující členy určila v první roce správní rada losováním ze všech členů a ve druhém roce losováním ze zbylých pěti členů. Pozdější vystoupení ze správní rady bylo dáno délkou úřadování členů. Vždy dva roky po sobě vystupovali dva nejdéle působící členové a ve třetím roce opustili správní radu tři nejdéle sloužící členové správní rady. Doba úřadování člena správní rady se počítala od jeho posledního jmenování nebo zvolení. Nepřihlíželo se k tomu, zda již byl členem správní rady nebo ne.

Při vystupování členů jmenovaných původně za ČSD, mohlo uplatnit ministerstvo železnic jmenovací právo jen v té míře, aby celkový počet členů správní rady, které jmenovalo, nepřesáhl počet sedmin akciového kapitálu společnosti, které byly majetkem ČSD. Za vystupující členy, kteří nesměli být nahrazení jmenováním, provedla volbu valná hromada. Volby se účastnilo ČSD jen se zbytkem svých hlasů. Vystupující členové mohli být opět voleni. Každý vystupující člen správní rady úřadoval až do valné hromady, na které došlo k usnesení o poslední roční bilanci, při jejímž působení měl ještě působit. Pro případ, že by některý volený člen správní rady zemřel, nebo se vzdal členství ve správní radě, popřípadě byl zbaven členství, mohla správní rada povolovat na jeho místo pro zbytek jeho funkčního období jiného akcionáře, který úřadoval až do nejbližší valné hromady, která provedla doplňovací volbu. Alespoň polovina počtu členů správní rady musela mít trvalé bydliště v oblasti Československé republiky.

Správní rada byla usnášeníschopná, pokud byli všichni členové pozváni a schůze se zúčastnili alespoň čtyři její členové. Členové správní rady mohli za sebe poslat i zástupce. Zasedání správní rady řídil předseda, za jeho nepřítomnosti místopředseda. Pokud nebyl přítomen ani jeden z nich, zvolila si správní rada ze

---

<sup>129</sup> NA v Praze, MPOŽ, karta 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok.

svého středu člena, který řídil její zasedání. Usnesení ve věcech, které nebyly dříve ohlášené se zpravidla rozhodnutí neuskutečňovala, výjimku tvořily jen velmi naléhavé případy. Pokud by jeden člen správní rady nesouhlasil s projednáváním takového naléhavého bodu, který nebyl předem ohlášen, muselo se o tomto bodu jednat až na dalším zasedání správní rady, které se nesmělo uskutečnit dříve než za sedm dní. Žádal-li člen správní rady, který byl jmenován ministerstvem železnic, aby rozhodnutí o věci dané řádně na pořad jednání bylo odročeno, nesměla být dána tato věc na pořad jednání v příští schůzi bez jeho souhlasu. Správní rada se usnášela nadpoloviční většinou odevzdaných hlasů. Při rovnosti hlasů se pokládal za přijatelný ten návrh, pro který hlasoval předsedající.

Členům správní rady jmenovaným ministerstvem železnic a přítomným na schůzi, příslušelo jak ve správní radě tak i ve výkonném výboru, společné právo veta proti usnesením a opatřením správní rady, jimiž by podle jejich mínění mohly být dotčeny hospodářské zájmy ČSD nebo státu vůbec. Usnesení, popřípadě opatření správní rady nebo výkonného výboru, proti němuž členové, jmenovaní ministerstvem železnic, podali veto, nesmělo být provedeno, pokud ministerstvo veto neodvolalo. K projednání písemných iniciativních návrhů členů, jmenovaných ministerstvem železnic, musela být svolána schůze správní rady do pěti dnů od jejich dodání společnosti.

Správní rada rozhodovala o věcech, které nebyly zákonem nebo stanovami vymezeny, nebyly vymezeny usnesením valné hromady, nebo příkázány zvláštním předpisem stanov jiného orgánu společnosti. Správní rada jmenovala prokuristy, jiné úředníky a zřízence společnosti, určovala jejich služební příjmy, propouštěla je, přehodnocovala inventuru a bilance a navrhovala valné hromadě rozdělení čistého zisku. Správní rada byla rovněž oprávněna zřídit výkonný výbor k bezprostřednímu vedení obchodů společnosti, k doзору nad nimi a zvolila do něho jednoho až tři členy ze svého středu. Rozsah oprávnění a působnost výkonného výboru určila správní rada zvláštním řádem. Správní rada mohla rovněž svého člena pověřit určitý úkolem.

Do první správní rady byli jmenováni: Doc. Ing. Ctibor Fiala, Zdeněk Machanec, JUDr. Igor Geryk, PhDr. Václav Pártl, Ing. Karel Vojáček, JUDr. Bedřich Sládek.<sup>130</sup>

---

<sup>130</sup> NA v Praze, MPOŽ, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok.

## 27. Dozorčí rada

Dozorčí rada měla pět členů a dva náhradníky.<sup>131</sup> Členy dozorčí rady a jejich náhradníky volila valná hromada akcionářů. Akcionáři, kteří byli podle zápisů v knize akcionářů vlastníky akcií, které představují alespoň jednu pětinu akciového kapitálu nebo její násobek, jsou oprávněni uplatnit na valné hromadě nárok na oddělenou volbu tolika členů dozorčí rady, kolik pětín akciového kapitálu zastupovali. Ostatní členy dozorčí rady volila valná hromada bez nich.

Dozorčí rada si ze svého středu volila předsedu a místopředsedu. Předseda a místopředseda svolával schůze dozorčí rady a řídil jejich průběh. Členy dozorčí rady a jejich náhradníky směly být pouze osoby, které nebyly členy správní rady, úředníky společnosti, ani nesměly být zúčastněni na bezprostředním vedení obchodů společnosti. Všichni členové a náhradníci dozorčí rady museli mít trvalé bydliště v Československé republice. Náhradník nastoupil, když některý člen dozorčí rady zemřel, vzdal se své funkce nebo z jiných důvodů přestal být členem dozorčí rady. Dozorčí rada byla usnášeníschopná, byli-li písemně pozváni všichni členové a pokud to bylo potřeba i náhradníci. Jednání mohlo proběhnout dostavili-li se alespoň tři členové nebo jejich náhradníci, kteří zastupovali nepřítomné členy. Usnesení správní rady bylo platné, pokud pro ně hlasovala nadpoloviční většina přítomných. Při rovnosti hlasů rozhodoval hlas předsedajícího.

Dozorčí rada mohla žádat po správní radě pomoc odborného znalce. Odstupující členové mohli být opět zvoleni. Vystoupil-li nebo zemřel člen dozorčí rady před uplynutím svého funkčního období a nebyl žádný náhradník, musela dozorčí rada svolat valnou hromadu a ta provedla doplňovací volby. Valná hromada byla oprávněna odvolat mandát celé dozorčí rady nebo jejich jednotlivých členů.

Do dozorčí rady v roce 1937 byli jmenováni: Alois Vodenka, JUDr. František Chytra, JUDR. František Režný, Alois Šturma, Ing. Karel Vokoun a náhradníci Antonín Kadlec a Emil Michálek.<sup>132</sup>

<sup>131</sup> NA v Praze, MPOŽ, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok..

<sup>132</sup> NA v Praze, MPOŽ, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok.

## 28. Přechodná opatření

Ustavující valnou hromadu svolal zakladatel firmy vyhláškou ve společenských novinách. Tato vyhláška byla uveřejněna čtrnáct dnů před svoláním valné hromady. Ustavující valná hromada byla konána v Praze a musela být oznámena nejméně osm dní předem zemskému úřadu. Předpisy stanov o svolání, konání, jednání a usnášení valné hromady platily i pro ustavující valnou hromadu. Předsedu ustavující valné hromady jmenovalo ministerstvo železnic. Předseda jmenoval zastupitele a dva verifikátory protokolu, kteří fungovali zároveň jako skrutátoři.

Působnost valné hromady byla omezena na usnesení o zřízení akciové společnosti a konečné určení obsahu stanov ve znění, které schválila státní správa. Dále schválila činnost zakladatele a usnesení o převzetí veškerých práv a závazků, vyplývajících ze zakladatelské činnosti pro společnost, jako i schválení výše základních výloh. Ustavující valná hromada schválila smlouvy o výhradním oprávnění prodeje železničních jízdenek se všemi podmínkami, za kterých státní správa železniční toto oprávnění společnosti propůjčila. Došlo rovněž k volbě první dozorčí rady a ministerstvem železnic byla jmenována správní rada.

## 29. Smlouvy se zahraničními železnicemi

Čedok získal od ministerstva železnic 5. října 1920 výhradní koncesi na prodej jízdenek mimo železniční pokladny. Podobnou smlouvu, jakou uzavřely ČSD s Čedokem 5. října 1920 uzavřely s Čedokem i ostatní železniční společnosti, jako buštěhradská, teplicko-ústecká, košicko-bohumínská. Výsledkem těchto smluv bylo, že Čedok mohl prodávat jízdenky pro celé území Československa. V důsledku smlouvy byla společnost Čedok povinna uzavřít smlouvy s ostatními cestovními kanceláři. Na území republiky tedy není žádná cestovní kancelář, která by nesloužila jako prodejna nebo jako filiálka Čedoku. Veškeré jízdenky zahraniční i tuzemské jsou cestovním kancelářím předávány prostřednictvím Čedoku.

Smlouvy, které byly uzavírány mezi Čedokem (ministerstvem železnic), si byly většinou podobné. Čedok měl prodávat jízdenky dané železniční společnosti, železniční společnost se podílela na propagaci Československa a za Čedok se



zaručilo ministerstvo železnic. Smlouvy byly podle požadavků jednotlivých železničních společností samozřejmě pozměňovány.

### 29.1. Dánsko

Dánské státní dráhy žádaly, aby jejich podnikatelské jízdenky mohl v Československu prodávat Čedok. Dánské státní dráhy chtěly ovšem toto právo poskytnout i jiným cestovním kancelářím v Československu. V důsledku smlouvy byla společnost Čedok povinna uzavřít smlouvy s ostatními cestovními kancelářemi.<sup>133</sup> Na území republiky tedy není žádná cestovní kancelář, která by nesloužila jako prodejna nebo jako filiálka Čedoku. Veškeré jízdenky zahraniční i tuzemské jsou cestovním kancelářím předávány prostřednictvím Čedoku. Ministerstvo železnic schválilo smlouvu mezi Čedokem a Dánskými státními dráhami.(19.5. 1921)

### 29.2. Rumunsko

Smlouva mezi Čedokem a rumunskými dráhami byla uzavřena v roce 1922. Čedoku měly být poskytnuty do komisního prodeje jízdenky rumunských státních drah. Záruky za Čedok mělo poskytnout rumunským drahám ministerstvo železnic. Ministerstvo železnic se rumunským drahám zaručilo, že Čedok každý měsíc vyúčtuje tržby za rumunské jízdenky a utržené peníze zašle rumunským státním drahám. Smlouva byla nakonec uzavřena a ministerstvo železnic se za Čedok zaručilo. Aby mělo ministerstvo přehled o činnosti Čedoku v této oblasti působnosti, nechávalo si od Čedoku posílat každý měsíc opis vyúčtování s rumunskými státními drahami. Ministerstvo železnic mělo důkaz o tom, že Čedok plní své závazky poctivě.

Do Československa přijíždělo ročně asi 8 000 Rumunů do lázní.<sup>134</sup> Mimo to dojíždělo do Československa denně asi 250 cestujících z obchodních důvodů. Smlouva Čedoku s Centrálním ředitelstvím rumunských drah (C.F.R.) umožňovala prodávat jízdenky jménem C.F.R. Tisk lístků byl prováděn Čedokem na jeho vlastní náklady. Tratě a označení na jízdenkách muselo být stanoveno

<sup>133</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 183, č.j. 55123, Smlouva s dánskými železnicemi.

<sup>134</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 183, č.j. 55123, Smlouva s rumunskými železnicemi.

C.F.R. a každá jízdenka musela být označena sériovým číslem pro každou třídu zvlášť. Jízdenky musely být okolkované, bez kolku by byla jízdenka neplatná.

K úhradě výloh Čedoku povoluje ředitelství C.F.R. 5% provizi za cenu jízdenek prodaných v cizině. Za jízdenky prodané v Rumunsku povoluje ředitelství C.F.R. Čedoku vybírat od cestujících 2% přírážku na cenu jízdenek. Ředitelství C.F.R. si rovněž vyhrazovalo právo kontrolovat svými kontrolními orgány prodej jízdenek v Čedoku.

Tato smlouva byla platná od 1. března 1922 a byla uzavřena na dobu pět let, to znamená do 28. února 1927. Smlouva mohla být vypovězena ředitelstvím C.F.R. po uplynutí tří let ode dne podepsání a výpověď musela být podána 6 měsíců před koncem roku.

V roce 1927 a 1928 byly rumunské dráhy reorganizovány. Proto musela být uzavřena nová smlouva mezi nimi a Čedokem. Jde vlastně jen o obnovení záruk, které byly za Čedok poskytnuty již v minulosti.

### 29.3. Bulharsko

Čedok uzavřel smlouvu o prodeji jízdenek rovněž s bulharskými drahami. Tato smlouva byla uzavřena na podobném principu jako podobné smlouvy o prodeji jízdenek. Bulharské dráhy žádaly od Čedoku záruku 200 000 leva nebo záruku od ministerstva železnic ve stejné výši. Ministerstvo železnic nechtělo přistoupit na tuto finanční záruku, i když si uvědomovalo, že díky malému pohybu osob mezi Bulharskem a Československem hrozí minimální možnost jakékoliv ztráty. Ministerstvo železnic chtělo nabídnout bulharským drahám podobné záruky, jaké nabídlo rumunským drahám. Ministerstvo železnic tedy dohlíželo na každoměsíční vyúčtování mezi Čedokem a bulharskými drahami.

Ve smlouvě bylo uvedeno, že ředitelství drah a přístavů bulharského státu opravňuje Čedok prodávat jízdenky jejím jménem v cestovních kancelářích v Československu a v cizině. Tato smlouva vylučovala prodej jízdenek Čedokem v Bulharsku. Čedok mohl prodávat jízdenky I., II., a III. třídy platné pro tratě bulharských drah. Všechny prodejny jízdenek pro bulharské dráhy musely být zaznamenány do seznamu, pokud by se Čedok rozhodl prodávat jízdenky i v jiných prodejnách, musel by prodej ohlásit bulharským drahám. Jízdenky pro bulharské dráhy se daly využít pouze k jedné jízdě. Můžeme je rozdělit do dvou

skupin. Do první skupiny patří jízdenky pro luxusní a expresní vlaky. Tyto jízdenky jsou platné jen pokud zákazník zaplatil příplatek Společnosti lůžkových vozů a evropských rychlíků. Do druhé skupiny patří jízdenky pro všechny ostatní vlaky.

Ceny jízdenek byly stanoveny v amerických dolarech podle zvláštní tabulky pro tyto jízdenky. Jízdenky musely být prodávány v prodejnách Čedoku za ceny uvedené v tarifu. Jestliže by se prokázalo, že Čedok prodává jízdenky za ceny vyšší, má ředitelství bulharských drah právo zrušit smlouvu mezi Čedokem a bulharskými drahami. Za jízdenky, které Čedok prodal, obdrží 4% provizi z úhrnné částky všech prodaných jízdenek. Ve smlouvě, kterou jsem měl k dispozici je uvedeno, že ministerstvo železnic složí záruku 200 000 leva. Ze smlouvy, která není podepsaná nelze určit, zda se tak stalo nebo se ministerstvo železnic zaručilo stejně jako v případě rumunských drah. Čedok se ve smlouvě zavázal rovněž k tomu, že bude podporovat cestování do Bulharska a cesty přes Bulharsko. Čedok měl rozšiřovat mezi cestujícími propagační materiály, které obdržel od bulharských drah. Bulharské železnice poskytly Čedoku veškeré materiály o tarifech, jízdní řády, informace o přepravě cestujících a zavazadel. Ředitelství bulharských drah má možnost zrušit smlouvu v případě úpadku společnosti Čedok. Smlouva mezi bulharskými drahami a Čedokem byla uzavřena v roce 1928 s platností jeden rok. Každý rok by měla být smlouva prodlužována, pokud ji jedna ze stran neodvolá 3 měsíce před koncem roku.

#### 29.4. Belgie

Dne 27. listopadu 1922 byla mezi Čedokem a belgickými státními drahami uzavřena dohoda o prodeji jízdenek. Záruku za Čedok poskytlo ministerstvo železnic. V roce 1927 se belgické dráhy ocitly v reorganizaci a proto nemohly do Čedoku dodávat jízdenky. V rámci reorganizace bylo ministerstvo železnic dotazováno, zda trvá na dohodnuté záruce za Čedok z roku 1922. Ministerstvo železnic nenamítalo nic proti tomu ponechat záruku ve stavu z roku 1922. V záznamech ministerstva železnic jsem nenalezl žádné jiné informace o vztahu mezi Čedokem a belgickými drahami.

#### 29.5. Itálie

Původní smlouva mezi Čedokem resp. ministerstvem železnic byla uzavřena se společností ENIT (Ente Nazionale per le Industrie Turistiche v Římě) a je datována 1. července 1924.<sup>135</sup> Cestovní kanceláři ENIT byl dán souhlas s otevřením informační kanceláře v Československu. Proti tomuto kroku ministerstvo železnic nic nenamítalo. K otevření prodejny jízdenek se ministerstvo železnic vyjádřilo záporně. Podle ministerstva je v Československu dostatek cestovních kanceláří, které prodávají jízdenky mimo nádražní pokladny. Navíc samo ministerstvo železnic je garantem smlouvy mezi Čedokem a společností ENIT o prodeji italských jízdenek. Proto ministerstvo železnic nevidělo žádný důvod k tomu, aby byla v Československu respektive v Praze otevřena další cestovní kancelář, která by se zabývala prodejem jízdenek.

Po vytvoření nové obchodní společnosti CIT (Compagnia Italiana pel Turismo) v Římě, místo dřívější společnosti ENIT, bylo dohodnuto, že se prodej lístků přesune ze společnosti ENIT na CIT. Záruka ministerstva železnic byla rovněž přesunuta z podniku ENIT na nový CIT. ENIT se v zájmu povznesení turistiky bude zabývat jen propagací cizineckého ruchu a obchodní záležitosti převezme společnost CIT. Veškerou správu podnikatelských jízdenek a veškeré smlouvy převezme společnost CIT. Jedná se vlastně jen o změnu jména společnosti, všechny smluvní závazky zůstávají stejné jako se společností ENIT.

Čedok předložil v roce 1930 návrh nové smlouvy o prodeji jízdenek italských státních drah Čedokem. Úmluva byla uzavřena s cestovní kanceláří CIT, která je obchodním podnikem italské státní společnosti ENIT. ENIT se stará opět jen o propagaci cestovního ruchu. Čedok měl hlavně povinnost správně účtovat jízdenky italských státních drah, které mu byly poskytnuty do prodeje. Od ministerstva železnic bylo požadováno, aby prohlášení o záruce bylo přepsáno se společností CIT. Ministerstvo železnic chtělo vyhovět požadavku již v roce 1928. K prodloužení smlouvy došlo až roku 1930.

Za účelem zvýšení cestovního a cizineckého ruchu předala společnost CIT Čedoku generální zastoupení v Československu pro prodej jízdenek italských státních drah. CIT se rovněž formálně zavazuje, že toto zastoupení je výlučně omezeno na Čedok. Výjimku tvoří podniky, se kterými měla společnost CIT již

---

<sup>135</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 183, č.j. 55123, Smlouva uzavřená se společností ENIT.

uzavřené smlouvy. Jedná se o Mezinárodní společnost lůžkových vozů, The Cook and Son a American Express Company. Kdykoli by si otevřel CIT kancelář v Praze, se souhlasem ministerstva železnic, zastupovala by tato kancelář přímo CIT a prodávala by jen italské jízdenky. Vytvoření kanceláře Čedoku v Itálii by se uskutečnilo pouze se svolením společnosti CIT. Čedok by potom měl právo prodávat v Itálii všechny jízdenky kromě italských. Dodávání italských jízdenek Čedokem mimo Itálii podléhalo svolení společnosti CIT. Z prodaných jízdenek obdrží Čedok provizi 3,75 %. CIT dále povolil Čedoku dodatečnou 3% provizi z částky za cesty skupin, které přicházely z ciziny a čítaly nejméně 25 osob.<sup>136</sup> Čedok pořádal a uskutečňoval tyto skupinové cesty na základě normálního nebo sníženého jízdného. CIT měl možnost změnit procenta provize podle změn provize, které byly stanovené italskou železniční správou.

Při prodeji italských jízdenek se musel Čedok řídit předpisy pro výdej italských jízdenek. Prodej jízdenek musel být přesně podle čísel. Jízdenky dodané společností CIT se mohly prodávat jen v zahraničí. Nesměly se prodávat v Itálii a jízdenky se musely prodávat za cenu danou tarifem. Čedok si sám nemohl přidat libovolnou přírážku. Italské jízdenky, které byly Čedoku svěřeny do prodeje byly majetkem italských státních drah. Účtování jízdenek bylo prováděno na speciálních formulářích. Muselo dojít vždy nejpozději do 20. následujícího měsíce. Příslušné obnosy se zasílají na Banca Nazionale di Credito v Římě.

Společnost CIT mohla od Čedoku vybírat trestné poplatky a úroky kterékoliv opožděné částky nebo kdykoli by akontace neodpovídaly uskutečněnému prodeji. Mohla rovněž snížit nebo zvýšit zásoby Čedoku nebo mu zrušit prodej jízdenek tisknutých nebo psaných. Čedok na sebe vzal vůči společnosti CIT zodpovědnost za plnou cenu italských jízdenek, které mu byly dané do komisionního prodeje. V případě ztráty nebo zničení jízdenek musel Čedok hradit společnosti CIT prodejní cenu jízdenek. Jen pokud by mohl podat nesporný důkaz, že tyto jízdenky byly zničeny ohněm nebo jinými živly, byla by cena jízdenek odpuštěna.

---

<sup>136</sup> NA Praha, fond MŽ, karta 183, č.j. 55123, Smlouva uzavřená se společností ENIT.

## 29.6. Švýcarsko

Čedok měl uzavřenou smlouvu i se švýcarskými spolkovými dráhami. Švýcarské dráhy byly ochotny umožnit Čedoku prodej jízdenek, pokud se ministerstvo železnic zaručí za Čedok. Stejně jako se ministerstvo železnic zaručilo za Čedok, stejně se ve Švýcarsku zaručily za MER německé říšské dráhy. Praxe záruky se za národní kancelář byla v Evropě běžná.

Jednalo se o výdej jízdenek pro švýcarské dráhy. Švýcarské jízdenky byly zatím distribuovány pouze prostřednictvím MER. Ministerstvo železnic poskytlo záruku švýcarským drahám stejnou, jakou poskytla například železnici v Rumunsku. Ministerstvo přebíralo zárukou zodpovědnost za správné každoměsíční vyúčtování jízdenek.

## 29.7. Francie

Čedok se ucházel o prodej francouzských jízdenek pro ČSR. Za Čedok se mělo zaručit ministerstvo železnic, které dohlíželo na každoměsíční vyúčtování Čedoku vůči francouzským drahám. Cestovní ruch byl mezi Francií a Československem intenzivní. Proto bylo nutné, aby se Čedok soustředil na propagaci Československa ve Francii a byla navázána ještě těsnější spolupráce v oblasti cestovního ruchu. Do uzavření přímé dohody s francouzskými železnicemi odebíral Čedok francouzské jízdenky od Mezinárodní společnosti lůžkových vozů. Tento komplikovaný nepřímý postup Čedok zatěžoval po organizační i finanční stránce. Takto získané jízdenky byly také dražší. Smlouva uzavřená mezi Čedokem a francouzskými dráhami by měla přinést Čedoku lepší finanční zisk a Čedok by se mohl lépe soustředit na propagaci Československa. Čedoku a ministerstvu železnic se podařilo uzavřít smlouvy s jednotlivými železničními společnostmi. Jednalo se o tyto železniční společnosti: d'Alsace et de Lorraine, de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, d'Orléans, de Paris-Lion-Méditerranée.

Od 1. ledna 1934 byly sloučeny kontroly příjmů velkých francouzských železnic.<sup>137</sup> Jednalo se o železnice d'Alsace et de Lorraine, de l'Est, de l'Etat, du

---

<sup>137</sup> NA Praha, fond MŽ, karton 183, č.j. 55123, Změna smlouvy mezi francouzskými železnicemi a Čedokem.

Midi, du Nord, d'Orléans, de Paris-Lion-Méditerranée. Byla zřízena centrální Společná kontrola příjmů se sídlem v Paříži. Tato Společná kontrola vyřizovala rovněž dodávky podnikatelských jízdenek cestovním kancelářím, které pak zasílaly své účty společné kanceláři. Správa ČSD se zaručila výše jmenovaným francouzským železničním zprávám za Čedok pokud se týče vyúčtování zasláných podnikatelských jízdenek Čedoku. Společná kontrola žádala Čedok, aby jí byla zaslána záruční listinu za všechny výdejny Čedoku nebo jako dosud za všechny nejdůležitější, to znamená za prodejny v Praze, Brně, Bratislavě, Plzni, Karlových Varech, Mariánských Lázních a v Londýně.

Záruku za správné vyúčtování a vyrovnání dala správa ČSD téměř všem evropským železničním správám kromě Ruska a Španělska, které o ní nežádali. Smlouvy rovněž nejsou uzavřeny se sousedními zeměmi, kde má Čedok s národními cestovními kancelářemi uzavřené zvláštní smlouvy. Tento případ se týká, Německa, Rakouska, Maďarska, Polska a Jugoslávie.

Vzhledem k tomu, že se jedná jen o přenesení záruk daných za Čedok francouzským drahám na Společnou kontrolu příjmů, navrhlo ministerstvo železnic tuto záruku společné kontrole za Čedok poskytnout a zároveň zrušit jednotlivé záruky francouzským drahám. Od 1. ledna 1935 byly podnikatelské jízdenky dodávány cestovním kancelářím Společnou kontrolou velkých francouzských drah v Paříži. Této instituci rovněž posílaly výdejny vyúčtování za prodaná jízdenky.

Čedok byl pověřen velkými francouzskými dráhami k vyrovnání částek za jízdenky, které mu byly svěřeny k prodeji. Nejpozději by mělo dojít k vyrovnání do pátého dne daného měsíce za měsíc předcházející. Za dodržení tohoto vyúčtování byla poskytnuta záruka Společné kontrole velkých francouzských drah od ministerstvem železnic.

Tímto ujednáním byly definitivně zrušeny jednotlivé záruky, které dala správa ČSD a Čedok pro své výdejny jednotlivým francouzským železničním společnostem.

## 29.8. Velká Británie

Čedok uzavřel smlouvu o prodeji jízdenek se společností na Britských ostrovech. Jednalo se o společnost London and North Eastern Railway.

Ministerstvo železnic se zaručilo za jízdenky, které byly poskytnuty touto společností Čedoku. Čedok uzavřel se společností smlouvu o prodeji lodních a železničních jízdenek. Výše cen jízdenek záležela na anglické společnosti. Společnost mohla rovněž pověřit prodejem jízdenek někoho dalšího společně s Čedokem. Čedok tedy neměl u této společnosti monopol prodeje.

Počet jízdenek, třídu jízdenek určovala Čedoku železniční společnost. Čedok musel prodávat jízdenky za předem dané ceny a nesměl jízdenky svévolně zdražovat ani zlevňovat. Společnost mohla jízdenky kdykoliv stáhnout z prodeje a žádat navrácení neprodaných jízdenek. Čedok musel prodávat jízdenky ve vyhovujících prostorách cestovní kanceláře v zemi, kde k tomuto obchodu měl oprávnění. Jízdenky musely být označovány pořadovým číslem a datem. Tím se mělo zabránit zneužití jízdenek a jejich neprůhlednému prodeji. Všechny jízdenky byly stále majetkem společnosti a Čedok za ně nesl všechnu zodpovědnost. Běžné účty byly uzavírány mezi Čedokem a společností vždy během prvního týdne nového měsíce. Během tohoto týdne byl vyúčtován předcházející měsíc. Za dodržování všech výše jmenovaných pravidel se zaručilo ministerstvo železnic, které rovněž dbalo na jejich dodržování.

Na Britských ostrovech se v roce ministerstvo železnic zaručilo za Čedok ještě u společnosti Southern Railway. Tato záruka byla sjednána roku 1925. Měla podobný charakter jako ujednaná záruka se společností London and North Eastern Railway.

#### 29.9. Litva

Cestující si mohli o Čedoku zakoupit i litevské jízdenky. Ministerstvo železnic poskytlo v roce 1928 záruku litevským železnicím za Čedok. Čedok mohl prodávat jízdenky litevských státních drah. Jízdenky byly prodávány za pevně stanovenou cenu a Čedok za každou prodanou jízdenku obdržel provizi 5 %.

#### 29.10. Řecko

Od roku 1928 usiloval Čedok o uzavření smlouvy o prodeji řeckých jízdenek v jeho kancelářích. V roce 1929 uzavřela společnost Čedok smlouvu s řeckými dráhami. Smlouva měla platnost do 15. července 1932. Řecké dráhy zaváděly od



roku 1932 nový typ podnikatelských jízdenek a chtěly s Čedokem uzavřít novou smlouvu, ještě předtím než vyprší původní smlouva. Řecké dráhy se domluvili s Čedokem a oslovili ministerstvo železnic. Ministerstvo železnic převzalo záruku vůči řeckým drahám za přesné vyúčtování a správné zaplacení prodaných jízdenek Čedokem.

### 30. Vystěhovalectví

Do roku 1922 se mohl Čedok podílet na dopravě vystěhovalců z Československa. Tato služba přinášela podniku rovněž určité zisky. Se změnou zákona o vystěhovalectví byla Čedoku tato služba odebrána. Zájem o přepravu vystěhovalců projevil Čedok v roce 1937. To se již ovšem podmínky naprosto změnilo. Čedok byl akciovou společností, kde držel 100 % akcií stát.

Čedok podal 25. října 1937 žádost o povolení dopravovat vystěhovalce z Československa do Belgie a Francie ve smyslu ustanovení § 13 zákona o vystěhovalectví ze dne 15. února 1922, č. 71 Sb. z. a n. a § 7 vládního nařízení č. 170 ze dne 8. června 1922.<sup>138</sup> Ministerstvo sociálních věcí dospělo k názoru, že neexistují žádné důvody k tomu, aby Čedoku nebylo povolení poskytnuto. Bylo ovšem zapotřebí zkoumat, zda by bylo možné cestovní kanceláři poskytnout takovéto povolení či nikoli. Nejdříve bylo třeba posoudit, zda cestovní kancelář Čedok vyhovovala předpokladům § 13 zákona č. 71/1922 Sb. z. a n. Podle znění tohoto paragrafu byl tím kdo podniká v oblasti dopravy ten, kdo obstarával přesídlení vystěhovalců vlastními nebo cizími dopravními prostředky jako podnikatel nebo alespoň s úmyslem pravidelného pokračování nebo opakování. Podnikatelem ve smyslu § 13 citovaného zákona nebyly železnice, pošty nebo jiné ústavy, které dopravovaly vystěhovalce jen příležitostně.<sup>139</sup>

Provozovat dopravu vystěhovalců mohl provádět jen ten, kdo obdržel povolení ministerstva sociální péče. Udělení samotného povolení bylo vázáno na kladné a záporné předpoklady. Kladným předpokladem k udělení povolení k přepravě vystěhovalců byla doprava vystěhovalců a podrobení se státním kontrolám. Kontroly se týkaly rovněž zahraničních přístavů. Ten kdo chtěl získat

<sup>138</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče ve věci : Čedok-povolení k dopravě vystěhovalců.

<sup>139</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče ve věci : Čedok-povolení k dopravě vystěhovalců.

povolení k přepravě vystěhovalců musel splňovat i další kladné předpoklady. Mezi kladné předpoklady patřila československá státní příslušnost žadatele, jehož podnik měl sídlo v Československu. Další kdo mohl obdržet povolení byly obchodní společnosti a právnické osoby, které měly sídlo společnosti v Československu. Komanditní společnosti mohly obdržet povolení jen tehdy, pokud byli jejich osobně ručící společníci československými státními příslušníky. Pokud se jednalo o cizince, zahraniční společnosti a československé státní příslušníky, jejichž podnik neměl sídlo na území Československé republiky, bylo zapotřebí splnění zvláštních podmínek, které § 13 citovaného zákona zvláště vypočítával.

Záporné předpoklady byly toho druhu, že povolení nemohlo být uděleno těm, kdo se zabývali sjednáváním vystěhovalců nebo těm kdo byli s takovými osobami v obchodním spojení. Na vydání povolení neměli nárok ani ti, kteří se domáhali povolení za účelem kolonizace v cizině.

Povolení k přepravě vystěhovalců muselo být vydáno pro dopravu vystěhovalců do Evropy i mimo Evropu. Způsob dopravy vystěhovalců nehrál roli. Povolení muselo být vydáno pokud se jednalo o dopravu po souši či po moři. Pokud se jednalo o námořní přepravu, musel dopravce dokázat, že vlastní loď, kterými by přepravu uskutečnil. § 13 citovaného zákona sám o sobě neobsahoval ve svých kladných ani záporných předpisech žádné ustanovení, ze kterého by bylo možné usoudit, že by cestovní kanceláři nemohlo být dáno povolení provádět dopravu vystěhovalců po souši. Znamenalo to, že cestovní kanceláře, které vyhovovaly odstavci 1 § 13 citovaného zákona a jimž bylo dáno příslušné povolení, mohly provozovat dopravu vystěhovalců po souši podle odstavce 1 § 13 citovaného zákona. Jednalo se o to, zda tato činnost nebyla omezena jinými ustanoveními příslušného zákona.

§ 16 citovaného zákona, jednající výslovně o cestovních kancelářích, omezoval cestovní kanceláře tak, že jim nesmělo být uděleno oprávnění vydávat jízdní lístky pro mezupalubí nebo lodní třídu. Toto ustanovení se týkalo dopravy lodí do zámoří a ne dopravy vystěhovalců po souši.

§ 17 citovaného zákona, pojednávající o zaměstnancích dopravních kanceláří stanovuje, že podnikatel dopravy a jeho zástupci nesměli při provozu dopravy vystěhovalců používat prostředníků. Jednalo se tudíž o to, zda zákon vylučující cestovní kanceláře ze zprostředkování při provozování dopravy

vystěhovalců, vylučoval dopravu vystěhovalců úplně. Ze znění ustanovení § 17 citovaného zákona nešlo odvodit, že ten jemuž byla zakázána součinnost prostředníka při provozu dopravy vystěhovalců, nemohl žádat o udělení povolení k dopravě vystěhovalců sám. Tendencí zákona bylo pouze vyloučit zprostředkování, nikoli dopravu samu. Z výše popsaného vyplývá, že cestovní kancelář mohla být podnikatelem dopravy po souši ve smyslu § 13 citovaného zákona s omezeními, uvedenými v § 16 citovaného zákona, nesměla však působit jako prostředník.

V aktuální otázce byl rozdíl v pohledu na danou otázku. Ministerstvo sociální péče mělo za to, že jeho původní stanovisko nebylo připomínkami vyvráceno. Pokud se připomínky dovolávaly § 16 vystěhovaleckého zákona, který omezoval cestovní kanceláře potud, že jim nesmělo být udělováno oprávnění vydávat jízdní lístky vystěhovalcům pro lodi, slušelo uvážit, že toto ustanovení se týkalo jen přepravy vystěhovalců lodní dopravou, nikoli po souši. O toto oprávnění firma Čedok nežádala. Dovolávalo-li se ministerstvo zemědělství stanoviska z roku 1921, sluší uvést, že šlo právě o otázku, měla-li být pro Čedok učiněna výjimka z § 16, to znamená pro dopravu vystěhovalců lodní dopravou.

Ustanovení § 17 odstavce 1 podle kterého podnikatel nesměl při provozu dopravy vystěhovalců používat součinnosti prostředníků (cestovních kancelářů, agentů apod.) neznamenal pak to, že by subjekt, jemuž bylo zakázáno zprostředkování, se nesměl ucházet o povolení, aby mohl dopravu provádět sám. Cestovní kanceláře byly uvedeny pouze jako příklad. Tendencí zákona bylo tedy vyloučit pouze zprostředkování, nikoli dopravu samu, což platilo pro všechny cestovní kanceláře jako pro všechny dopravní činitele, kteří dopravu vystěhovalců prováděli. Cestovní kancelář mohla podnikat v oboru dopravy podle § 13 s omezením uvedenými § 16, nesměla však spolupůsobit jako prostředník.<sup>140</sup>

Pokud se jednalo speciálně o Čedok, bylo třeba přihlížet ke stanovám podniku, které schválilo ministerstvo vnitřní 16. září 1936<sup>141</sup>. Již ve vlastním názvu Čedoku bylo vloženo dopravní kancelář. Podle § 4 stanov č. 1 bylo účelem společnosti zřízovat a provozovat cestovní a dopravní kanceláře v Československu a v cizině. Č. 4 nám říkalo, že společnost provozovala dopravu

<sup>140</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče ve věci : Čedok-povolení k dopravě vystěhovalců.

<sup>141</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče ve věci : Čedok-povolení k dopravě vystěhovalců.

osob, zavazadel a zboží, v č. 6 bylo zaneseno, že může provozovat všechny živnosti a obchody související s činností cestovní a dopravní kanceláře. A konečně podle č. 8 mohla společnost Čedok za souhlasu a kontroly státu obstarávat záležitosti přistěhovalecké a vystěhovalecké.<sup>142</sup> Podle posledního odstavce § 4 stanov byla společnost povinna při provozování obchodů a podniku dodržovat všeobecné předpisy platné pro tyto obchody a podniky, což patřilo zajisté i pro zvláštní povolení potřebná podle vystěhovaleckého zákona. Oprávnění Čedoku bylo mnohem širší než oprávnění pouhé cestovní kanceláře, jak bylo vytyčena v § 2 cit. vl. nař. č. 181/1895 ř. z.

Při udělení požadovaného povolení by platila veškerá omezení podle vystěhovaleckého zákona, zejména podle § 15, takže zde nebylo nebezpečí, že by bylo k dopravě vystěhovalců používáno filiálek Čedoku. Vzhledem ke zvláštnímu postavení Čedoku a udělování povolení dělo se podle volné úvahy, nebylo také nebezpečí, že by stejná povolení bylo nutno udělovat eventuelně i ostatním cestovním kancelářím, jak se domnívalo ministerstvo zemědělství.

V tomto případě se jednalo nejen o otázky právní povahy, ale i o otázky národohospodářské, které se dotýkaly vnitřní státní správy, sdělovalo ministerstvo sociální péče předsednictvu ministerské rady a navrhovalo, aby vláda Československé republiky schválila jeho stanovisko, podle kterého hodlalo udělit společnosti Čedok povolení podle § 13 zákona číslo 71/1922 Sbírký zákonů a nařízení k dopravě vystěhovalců do Belgie a Francie.

Jedním z největších odpůrců udělení povolení k dopravě vystěhovalců firmou Čedok bylo ministerstvo zemědělství.<sup>143</sup> Jeho argumenty byly obecně platné. Ministerstvo zemědělství se vyslovilo proti tomu, aby bylo povolení k dopravě vystěhovalců uděleno Čedoku. Tento postup by dle jeho mínění neodpovídal duchu zákona o vystěhovalectví. Byla zde rovněž obava z toho, aby se o podobné povolení nehlásily i jiné cestovní kanceláře, které by posléze nemohly být odmítnuty.<sup>144</sup> O povolení dopravy vystěhovalců by se začaly hlásit i cizí firmy a tím by vznikla nežádoucí konkurence, která by vedla k podbízení dopravních sazeb. To vše by šlo na úkor dělnictva. Zaměstnavatelé by se snažili

---

<sup>142</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče ve věci : Čedok-povolení k dopravě vystěhovalců.

<sup>143</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče: Čs. Dělnictvo do Francie-žádost o povolení dopravy Čedoku.

<sup>144</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče: Čs. Dělnictvo do Francie-žádost o povolení dopravy Čedoku.

při konkurenčním boji cestovních kanceláří získat co nejvíce výhod, aby náklady s najímáním a transportem byly co nejmenší. Za tohoto stavu by se snažili přesunout náklady na dělníky nebo na stát. Jednotlivé cestovní kanceláře by se snažily získávat zaměstnavatele v cizině nabízením konkrétních dělníků, kteří by byli ochotni platit si vlastní cestovní výdaje nebo alespoň jejich část. Tím by se najímání československých zemědělských dělníků (pracovníků) vymklo evidenci československých úřadů a nebylo by možné dělníky usměrňovat s hlediskem určených podle hospodářských a sociálních poměrů v Československu. Odporovalo by to též platné dohodě z 13. dubna 1923, podle které najímání československého zemědělského dělnictva do Francie probíhalo jen prostřednictvím Slovenského úřadu práce pro zemědělské dělnictvo v Bratislavě.<sup>145</sup> Kdyby se udělily koncese dalším dopravním kancelářím, vznikly by administrativní potíže s tříděním dělnictva a s jeho ubytováním.

Pokud se jednalo o vypravování společných transportů zemědělského dělnictva do Francie, bylo třeba vykonat spoustu úkonů již před samotným zahájením transportu a samozřejmě také během samotné přepravy. Tyto úkony byly spojeny s finanční agendou. Jednalo se o vyúčtování záloh, které byly poskytnuty k tomuto účelu, jako byl předběžný výběr kvalifikovaného dělnictva, přechodné ubytování v Bratislavě, lékařská prohlídka, definitivní závazání dělnictva do pracovní smlouvy, právo zástupce zaměstnavatelů odmítnout najaté dělnictvo, vedení evidence pracovních smluv a dělnictva v příslušné knize smluv úřadů práce.

Proto není možné, aby úřad pečující o řádný výběr a odeslání zemědělského dělnictva do Francie (Slovenský úřad práce pro zemědělské dělnictvo v Bratislavě) měl co dočinění například s dvěma dopravci, resp. dvěma dopravními společnostmi. Vyúčtování mohlo být jen jedno a nebylo možné, aby všechny výše uvedené úkony, evidence, knihy, účtování atd. se vedlo dvakrát, zvláště pro každého dopravce.<sup>146</sup> Bylo třeba uvážit, že se v sezoně vypravoval každý týden transport do Francie. Pokud by byli dopravci dva, musely by se v týdnu vypravovat dva transporty. To by bylo s ohledem na složité úkony s tímto najímáním spojené nemožné. Vyžadovalo by to zvýšení nákladů a bylo by to

<sup>145</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče: Čs. Dělnictvo do Francie-žádost o povolení dopravy Čedoku.

<sup>146</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče: Čs. Dělnictvo do Francie-žádost o povolení dopravy Čedoku.

nanejvýš ne hospodárné a dopravu dělnictva by to nijak nezlevnilo. Kdyby úřady práce měly vypravovat transporty dělnictva pro dva dopravce, nemohly by se v sezoně věnovat žádné jiné zprostředkovací činnosti, než bylo zprostředkovávání dělnictva do Francie.

Jak bylo sděleno ministerstvu zemědělství, hodlala společnost Čedok spolupracovat na přepravě vystěhovalců s cizí společností. Ministerstvo zemědělství sdělilo Čedoku dopisem z 20. listopadu 1938, že zamítlo jeho žádost o povolení dopravovat vystěhovalce z Československa do Francie a Belgie. Ministerstvo zemědělství odmítlo žádost kvůli tomu, že by byla v rozporu se zákonem o vystěhovalectví. Bylo to právě ministerstvo sociálních věcí, které vypracovalo osnovu zákona o vystěhovalectví a neposkytlo výjimku pro Čedok, který podporovalo ministerstvo obchodu.

Zásada vyloučení veškerých zprostředkovatelů mezi podnikateli dopravy vystěhovalců a vystěhovalci byla hlavní zásadou osnovy. Zakazovala jakékoliv agentury, které měly zájem na co největším počtu vystěhovalců. Podnikatelům v dopravě se povolovalo pouze přímý styk s vystěhovalci a kladly se jim podmínky, které vylučovaly jakékoliv odměňování činností směřujících k vyššímu počtu vystěhovalců. Při výjimce, které se Čedok domáhal, by byla kontrola vystěhovalců ztížena, možná úplně znemožněna díky tak velkému počtu poboček Čedoku. Účelem cizineckého ruchu bylo, přivádět cizince do republiky a bylo by nesmyslné, aby se cestovní kancelář podílela na vylidnění republiky. Všechny důvody uvedené Čedokem nemohly zaručit jakékoliv zprostředkování mezi podnikateli v dopravě a vystěhovalci. Tato zásada zůstala hlavním pilířem osnovy zákona o vystěhovalectví.

Pokud by byla prolomena zásada, že dopravní vystěhovalcecké koncese nemohly být udělovány cestovním kancelářím, mohlo se očekávat, že by byly podány další žádosti od domácích i zahraničních firem, které provozovaly cestovní kanceláře. Těmto cestovním kancelářím by nebylo možno odmítnout jejich žádosti například z důvodů reciprocity. Tímto způsobem by se mohl zvýšit počet firem, které by byly oprávněny provozovat dopravu vystěhovalců, povedlo by to k ostré soutěži a nebyl by brán ohled na zákon o vystěhovalectví. Některé cestovní kanceláře by přepravovaly vystěhovalce jednotlivě nebo v organizovaných výpravách a to by zkomplikovalo kontrolu státních úřadů. Hromadné vystěhovalcecké bylo nežádoucí jev z hlediska populačního vývoje.

Nepříznivě rovněž působil na brannou moc a celkovou domácí produkci.<sup>147</sup> Situace byla vždy o to horší, pokud se jednalo o vystěhovalectví trvalé. Často se rovněž jednalo o schopné pracovníky, kteří později chyběli ve výrobě. Také fakt vylidnění venkova v této situaci musel být neustále brát na zřetel. Bylo by opovážlivé v tomto směru zvyšovat konkurenci firem dopravující vystěhovalce tím, že by bylo dáno povolení též cestovním kancelářím, které by vedlo jen ke zvýšené aktivitě jak u vystěhovalců, tak i u zahraničních zaměstnavatelů. Cestovní kanceláře byly rozsáhle zařízeny pro zprostředkující činnost, zejména svou hustou sítí poboček a to bylo s duchem zákona o vystěhovalectví naprosto neslučitelné. Ministerstvo zemědělství se angažovalo v této oblasti hlavně proto, že se jednalo o dopravu velkého počtu sezónních dělníků ze Slovenska, kteří odcházeli na sezónní zemědělské práce do Francie.

Ministerstvo spravedlnosti zvažovalo své stanovisko, které zaujalo již ostatní ministerstva. Jednalo se o dopravu vystěhovalců z Československa do Belgie a Francie. Podle ministerstva nezáleželo na tom, zda společnost, která zprostředkovává přepravu vystěhovalců podniká i v jiné oblasti.

Ministerstvo zahraničí poukazovalo na oprávněné obavy ministerstva zemědělství. Obavy spočívaly v tom, že pokud by bylo umožněno vystěhovalectví velkému množství obyvatel, potýkal by se zemědělský sektor s nedostatkem pracovních sil. Pracovní síla by chyběla hlavně v období sezónních prací.

Podobné problémy s nedostatkem mužů by mohlo zaznamenat ministerstvo národní obrany. Problémy by se mohly dostavit i pokud by se jednalo jen o sezónní vystěhovalectví. Ministerstvo zahraničí doporučilo od problému vystěhovalectví upustit a nechat jeho řešení až na politicky klidnější období. Podle mých poznatků nebyla záležitost týkající se vystěhovalců dořešena do počátku II. světové války.

### 31. Hospodaření Čedoku

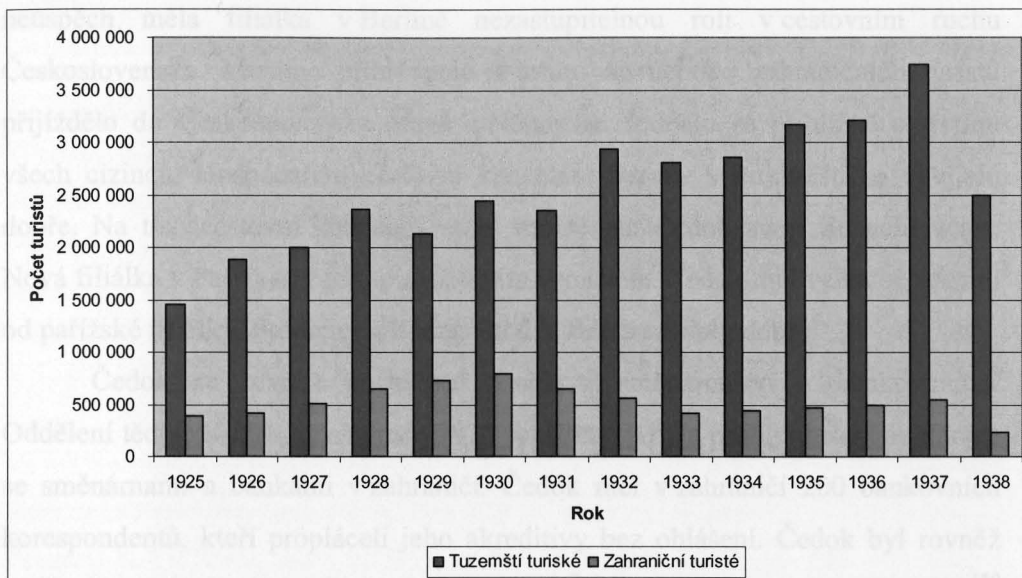
V roce 1926 byly otevřeny 4 nové prodejny – v Plzni, Olomouci, Jánských Lázních a Hradci Králové. Zahraničních i tuzemských turistů celkově přibýlo. Návštěvnost cizinců byla v roce 1926 vyšší než v roce 1925. Jak se vyvíjel počet

---

<sup>147</sup> NA Praha, fond PMR, karton 3374, signatura 770/17, Ministerstvo zemědělství ministerstvu sociální péče ve věci : Čedok-povolení k dopravě vystěhovalců.

turistů v Československu, si můžeme prohlédnout v grafu 4. Tento příznivý ukazatel cestovního ruchu, pomohl Čedoku vykázat větší zisk než v minulém roce. Příznivý výsledek byl rovněž ovlivněn dobrým politickým a valutovým vývojem a rozšířením podniku.

**Graf č. 4: Vývoj počtu zahraničních a tuzemských turistů v Československu v letech 1925 až 1938**



Pramen: Jakubec, Ivan, Štemberk, Jan, Vývoj cestovního ruchu v českých zemích v meziválečném období, in. Cestování včera a dnes 4, 2007, č. 3, Hlavní směry vývoje cestování a cestovního ruchu v České republice a ve střední Evropě v 19. – 20. století, s. 56 – 75.

Rozšířit podnik se podařilo v zahraničí i v tuzemsku. Podařilo se i rozšířit nabídku služeb Čedoku. Čedok otevřel v Československu již zmíněné čtyři nové prodejny. Nově otevřená prodejna v Jánských Lázních byla otevřena nejen pro lázeňské hosty, ale i pro návštěvníky Krkonoš. Další prodejna byla otevřena v Plzni. Plzeň byla zvolena proto, že se jedná o důležité město západních Čech, které se nachází na významné mezinárodní trati. Další dvě místa pro novou prodejnu byla zvolena jako důležitá regionální centra. Jednalo se o Olomouc a Hradec Králové. Za velmi důležitou prodejnu byla považována prodejna ve Františkových Lázních. Čedok ji nechal v tomto roce rozšířit, aby mohla lépe



sloužit zdejšími hostům. Cestovní kancelář Oceán byla zrušena a její agenda přešla pod společnost Čedok.<sup>148</sup>

Pokud se jedná o prodejny v zahraničí, Reise und Verkehrsbüro A.G. v Berlíně měla prodejna negativní bilanci.<sup>149</sup> Důvodem byl celkový pokles cestovního ruchu v Německu. Berlínská filiálka zaznamenala stejný pokles v prodeji jako všechny ostatní cestovní kanceláře v Německu. I přes tento neúspěch měla filiálka v Berlíně nezastupitelnou roli v cestovním ruchu Československa. Musíme přihlídnout k tomu, že nejvíce zahraničních turistů přijíždělo do Československa právě z Německa. Jednalo se přibližně o třetinu všech cizinců. Hospodaření cestovní kanceláře Sardev v Bukurešti se vyvíjelo dobře. Na této cestovní kanceláři měla společnost Čedok svoji finanční účast. Nová filiálka v Paříži se v tomto roce zatím spouštěla. Čedok měl velká očekávání od pařížské filiálky. Prodejny v Budapešti a Vídni pracovaly dobře.

Čedok se rovněž angažoval v oblasti směnárství a bankovníctví. Oddělení těchto služeb bylo v roce 1926 rozšířeno a byla prohloubena spolupráce se směnárny a bankami v zahraničí. Čedok měl v zahraničí 200 bankovních korespondentů, kteří propláceli jeho akreditivy bez ohlášení. Čedok byl rovněž v přímém spojení s 61 bankami, 9 jich bylo v Československu a 52 v zahraničí.<sup>150</sup> O všesokolském sletu byla otevřena vlastní směnárna Čedoku v informační kanceláři amerických Čechů na Václavském náměstí.

Došlo k rozšíření automobilového odboru. Byly pořádány okružní jízdy Prahou a automobilové výlety do okolí. Celkem bylo uspořádáno 290 jízd a bylo ujeté 8 088 km. Značného rozmachu bylo docíleno nakladatelské v oblasti. Cestovní kancelář vydávala časopis Československo, který sloužil k podpoře turistiky a cestovního ruchu. Časopis vycházel jednou měsíčně anglicky a německy. Byla rovněž vytištěna nová publikace pod názvem Průvodce Prahou, plán města Prahy a jiné propagační brožury.

Čedok rovněž dbal na vzdělávání svých pracovníků. Pořádal různé kurzy a posílal své pracovníky na stáže do zahraničí. Podnik si byl vědom, že dalšího rozvoje může dosáhnout jen s dostatečně kvalifikovanou pracovní silou.

---

<sup>148</sup> Archiv české národní banky, fond Banka Československých legií, signatura BČL 9/13, Spojení Čedoku s Oceánem

<sup>149</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>150</sup> NA Praha, fond MPOŽ, karton 2749, Výroční zpráva za rok 1926.

V následující tabulce číslo 15 jsou zaznamenány nejdůležitější údaje ohledně hospodaření společnosti Čedok. Pro srovnání jsou v tabulce zaznamenány údaje za předcházející rok 1925. Můžeme tedy porovnávat jednotlivé služby a produkty poskytované Čedokem s předcházejícím rokem.

Tabulka č.15: Služby a produkty poskytované Čedokem v roce 1926 a 1925

Služba	1926	1925
Podnikatelských jízdenek (ks)	1 697 969	1 563 658
Úředních jízdenek (ks)	192 085	248 150
Ročních jízdenek (ks)	21 472	20 555
Pojistek (ks)	28 420	37 258
Veletržních legitimací (ks)	9 651	8 001
Cestovních brožur (ks)	3 306	1 721
Výprav společen. a forfait cest se zúčastnilo (osob)	819	728
Okružních jízd se zúčastnilo (osob)	3 235	
Bylo zprostředkováno pasových víz (ks)	28 817	24 064

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídká nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

V prodeji úředních jízdenek je v tabulce patrný úbytek. Jeho příčiny viděl Čedok v celodenně otevřených nádražních pokladnách a přirážkách, které museli v Čedoku zákazníci platit. Proto využívali mimonádražních prodejen jen zřídka. Menší obrat v pojistném vidělo vedení Čedoku ve větší bezpečnosti na drahách. Zákazníci již měli potřebu pojištění. Od roku 1926 používal Čedok svoji zkratku oficiálně místo svého názvu Československá dopravní a cestovní kancelář spol. s r.o.<sup>151</sup>

Na valné hromadě Čedoku padl návrh na změnu společnosti ze spol.s r.o. na akciovou společnost. K této změně bylo zapotřebí jednohlasného souhlasu

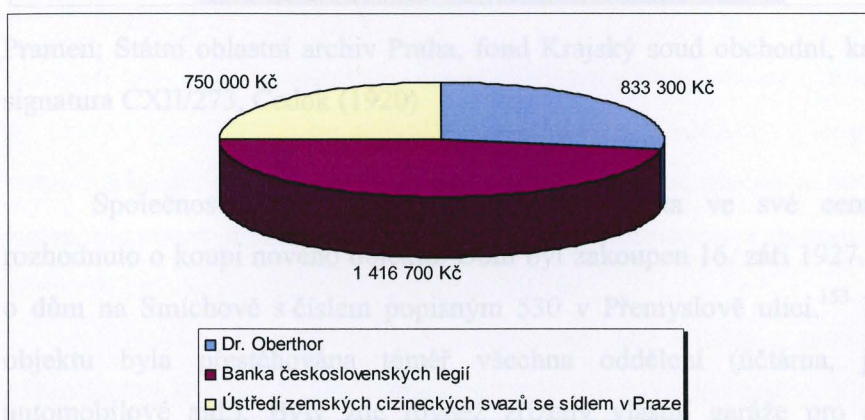
<sup>151</sup> SOA v Praze, KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, CXII-273, Zápis ze zasedání valného shromáždění.

všech zástupců. Přeměna Čedoku na akciovou společnost byla zamítnuta zástupci Banky československých legií.<sup>152</sup>

Rok 1927 skončil pro společnost Čedok ziskem. Na zisku se velkou měrou podílela vysoká návštěvnost cizinců v Československu. Počet cizinců, kteří navštívili Československo je zanesen v grafu číslo 4.

Aby měla společnost dostatečné provozní prostředky k zakoupení vlastního domu, bylo usneseno na mimořádné valné hromadě dne 20. října 1927 zvýšit základní kapitál společnosti z 1 800 000 Kč na 3 000 000 Kč. Nové kmenové vklady převzali dosavadní společníci. Kmenové vklady byly celé splaceny. Stav kmenového kapitálu je znázorněn grafem číslo 5.

Graf č. 5: Stav kmenového kapitálu Čedoku 20. října 1927



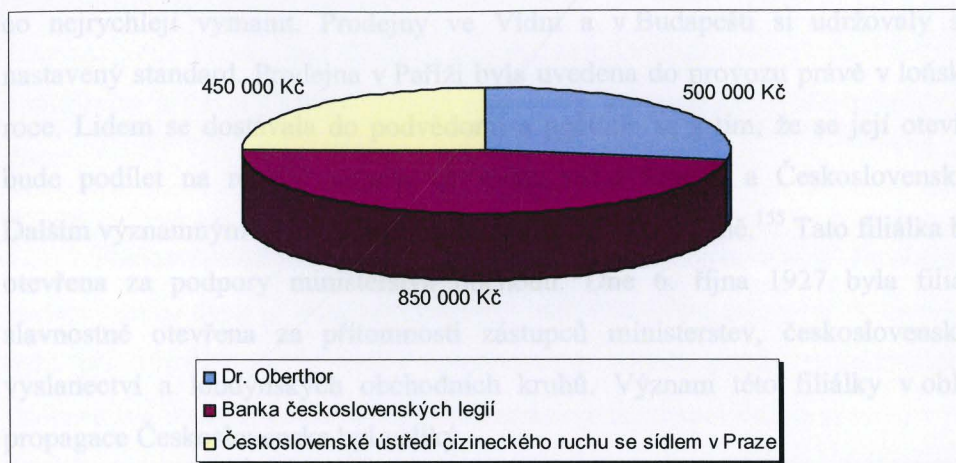
Pramen: Státní oblastní archiv Praha, fond Krajský soud obchodní, karton 2268 signatura CXII/273, Čedok (1920)

Na grafu číslo 5 znázorněn stav kmenového kapitálu před jeho navýšením, které proběhlo 20. října 1927.

<sup>152</sup> SOA v Praze, KSO Praha, Čedok 1920, karton 2268, CXII-273, Zápis ze zasedání valného shromáždění.



Graf č. 6: Stav kmenového kapitálu Čedoku před změnou, která proběhla 20. října 1927



Pramen: Státní oblastní archiv Praha, fond Krajský soud obchodní, karton 2268, signatura CXII/273, Čedok (1920)

Společnost Čedok trpěla nedostatkem místa ve své centrále, bylo rozhodnuto o koupi nového objektu. Dům byl zakoupen 16. září 1927. Jednalo se o dům na Smíchově s číslem popisným 530 v Přemyslově ulici.<sup>153</sup> Do nového objektu byla přestěhována téměř všechna oddělení (účetárna, jízdenkové, automobilové atd.). Byly zde rovněž zřízeny vlastní garáže pro automobily podniku.

Čedok se během roku 1927 snažil rozšiřovat síť svých prodejen a zkvalitňovat služby již stávajících prodejen. V Mariánských Lázních byla otevřena druhá prodejna, protože ta první již nestačila plnit požadavky lázeňských hostů. S velkým úspěchem se setkala otevření nové prodejny v Trenčianských Teplicích. Jednalo se sice jen o sezónní prodejnu, ale lázeňskými hosty velice vyhledávanou. Sezónní prodejna ve Starém Smokovci byla přeměněna na prodejnu trvalou. Prodejna v Jánských Lázních byla přestěhována do nových prostor.

Hlavním smyslem zahraničních prodejen byla jejich propagační činnost. Reise und Verkehersbüro A.G. v Berlíně vykazovala v roce 1926 zlepšení svého

<sup>153</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

hospodaření.<sup>154</sup> Cestovní kancelář Sardev v Bukurešti, na které má Čedok svoji finanční účast, prodělala roce 1927 těžkou krizi. Společnost se snažila z této krize co nejrychleji vymanit. Prodejny ve Vídni a v Budapešti si udržovaly svůj nastavený standard. Prodejna v Paříži byla uvedena do provozu právě v loňském roce. Lidem se dostávala do podvědomí a počítalo se s tím, že se její otevření bude podílet na rozvoji cestovního ruchu mezi Francií a Československem. Dalším významným krokem bylo otevření filiálky v Londýně.<sup>155</sup> Tato filiálka byla otevřena za podpory ministerstva obchodu. Dne 6. října 1927 byla filiálka slavnostně otevřena za přítomnosti zástupců ministerstev, československého vyslanectví a londýnských obchodních kruhů. Význam této filiálky v oblasti propagace Československa byl veliký.

V roce 1927 byl rozšířen vozový park Čedoku. Byl zakoupen autokar s dvaceti šesti místy k sezení a tři nová osobní auta. Byly konány vyhlídkové jízdy po Praze, jejím okolí a po celém Československu. Dobrých výsledků docílilo i lodní oddělení. Bylo zprostředkováno 106 pasáží plaveb a 50 zábavních. Velká pozornost byla věnována pořádání společenských a Forfait cest. Byly zavedeny pravidelné týdenní výpravy do Paříže.

V tabulce číslo 16 je opět zachyceno, jaké služby a produkty Čedok nabízel a kolik těchto služeb a produktů poskytl svým zákazníkům. V tabulce jsou i údaje za rok 1926. Z tabulky můžeme srovnávat zda byl o některé služby vyšší zájem či nižší než v předcházejícím roce.

Tabulka č.16: Služby a produkty poskytované Čedokem v roce 1927 a 1926

Služba	1927	1926
Podnikatelských jízdenek (ks)	1 347 537	1 697 969
Úředních jízdenek (ks)	200 114	192 085
Ročních jízdenek (ks)	12 673	21 472
Pojistek (ks)	29 590	28 420
Veletržních a výstavních legitimací (ks)	11 643	9 651
Cestovních brožur (ks)	5 320	3 306
Výprav společen. a forfait cest se zúčastnilo (osob)	3 595	819
Okružních jízd se zúčastnilo (osob)	11 551	3 235

<sup>154</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>155</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

Bylo zprostředkováno pasových víz (ks)	26 273	28 817
Hotelových kuponů bylo vystaveno (pro osob)	1 802	1 753
Zprostředkování pasáží a zábavních plaveb (počet)	156	

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídká nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Pokles prodaných ročních jízdenek spočíval jednak v tom, že obchodní zástupci místo dvou poloročních jízdenek kupovali jednu celoroční. V roce 1926 byly při výměně tarifu lístky vyměňovány. Menší prodej podnikatelských jízdenek byl důsledkem uzavření přímé smlouvy mezi společnostmi spacích vozů o prodeji v zahraničí. Úbytek v pasových vízech byl zapříčiněn zrušením víz v některých státech.

Do roku 1928 se dívala společnost Čedok s obavami. Mělo dojít ke zrušení víz do dalších států. To by zapříčinilo zmenšení příjmů v této oblasti. Ovšem sám Čedok si uvědomoval, že zrušení víz povede ke zvýšení cestovního ruchu. Víza byla překážkou v rozvoji, kterou se snažil sám Čedok odstraňovat. Čedok doufal, že ztráty v oblasti víz budou nahrazeny ziskem z cestovního ruchu, který se zvýší po zrušení víz. Druhým závažnějším činitelem byla uzavřená smlouva mezi Mezinárodní společností lůžkových vozů a ministerstvem železnic.<sup>156</sup> Důsledky této smlouvy se zatím nemohly v roce 1927 plně projevit. Smlouva byla zatím v platnosti jen v zimních měsících. Její plný dopad bude patrný až v roce 1928.

V roce 1928 byl očekáván úbytek příjmů společnosti Čedok. K úbytku příjmů mělo dojít díky zrušení pasových víz. Celkový úbytek příjmů se podařilo snížit díky prodeji vlastních jízdenek společnosti Wagons Lits. Hospodářská bilance Čedoku vykázala v roce 1928 zisk.

Tento dobrý hospodářský výsledek byl umožněn vysokou návštěvností cizinců, která byla v roce 1928 nejvyšší od roku 1918 a vyrovnala se na některých místech návštěvnosti předválečné, v některých místech byla předválečná návštěvnost dokonce překonána.<sup>157</sup> K přílivu cizinců přispěla organizační činnost Čedoku a vzrůstající známost tohoto podniku v zahraničí i v Československu.

<sup>156</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídká nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>157</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídká nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

V roce 1928 věnoval Čedok velkou péči vlastním prodejnám v tuzemsku. Zlepšením stávajících prodejen a zřízením nových prodejen se celkově rozšířila působnost Čedoku. V Moravské Ostravě došlo k přesunu prodejny do nových prostor. V Jánských Lázních byla prodejna otevřena i během hlavní lyžařské sezóny. Ve Frývaldově byla otevřena nová prodejna, která měla zákazníků sloužit celý rok. Nová prodejna byla otevřena v jednom z turistických center v Krkonoších ve Špindlerově Mlýně. Díky stále se zvyšujícímu zájmu o východní slovensko byla otevřena prodejna Bardějově. Velice významná prodejna byla třetí prodejna Čedoku otevřená v Praze. Prodejna byla uvedena do provozu nedaleko Wilsonova nádraží. Mezi ty méně úspěšné prodejny patřila ta v Hradci Králové. Proto byla letošního roku uzavřena.

V zahraničí byly zrušeny dvě kanceláře, jednalo se o pobočky ve Vídni a Budapešti. Tyto dvě pobočky sloužily jako pasové kanceláře. Zrušením víz mezi Československem a Rakouskem a změnou poměrů v Maďarsku již neměly tyto kanceláře opodstatnění. Vlastní zahraniční filiálka Čedoku v Berlíně Reise und Verkehrsbureau A.G. si udržela hospodářské výsledky z minulých let. CEDOK Bureau de Voyages v Paříži, která se stává u zákazníků stále oblíbenější, je důležitým činitelem mezi oběma státy. Filiálky v Londýně Czechoslovak Travel Bureau (CEDOK) Ltd. pracovala ve svém prvním roce dobře a do budoucna jsou do ní vkládány společnosti Čedok i Československem velké naděje. V Berlíně bylo prodáno československých jízdenek za 427 634 Kč, v Londýně za 110 607 Kč a v Paříži za 347 898 Kč. Mezinárodní společnost lůžkových vozů prodala československých jízdenek v Paříži za 618 000 Kč a v Londýně za 48 000 Kč.<sup>158</sup> Musíme rovněž přihlídnout k tomu, že Mezinárodní společnost lůžkových vozů prodávala hlavně jízdenky I. a II. třídy, které byly až 1,5 krát dražší než jízdenky III. třídy, které prodávala především společnost Čedok zákazníkům nevyužívajících lůžkových vozů. Čedok měl na kusy větší obrat jízdenek než Mezinárodní společnost lůžkových vozů. Zahraniční filiálky Čedoku si jistě zasloužily uznání za své působení v zahraničí a hlavně za propagaci Československa.

Vozový park Čedoku byl rozšířen o tři vyhlídkové autokary a jeden osobní automobil. Kromě denních vyhlídkových jízd po pražských pamětihodnostech se

---

<sup>158</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

v létě konaly noční projížďky Prahou. V době desátého výročí založení republiky se konaly rovněž okružní jízdy osvětlenou Prahou, těchto jízd se zúčastnilo 4 138 osob. Během výstavy soudobé kultury v Brně se konaly rovněž vyhlídkové jízdy po památkách města.

Čedok se věnoval v uplynulém roce vydávání propagačních publikací, časopisů a jízdních řádů. V roce 1928 byl vydán průvodce po Československu v německém a anglickém jazyce. Byl rovněž vydán upravený anglický a německý průvodce Prahou.

Tabulka č.17: Služby a produkty poskytované Čedokem v roce 1928 a 1927

Služba	1928	1927
Podnikatelských jízdenek (ks)	1 406 306	1 347 537
Úředních jízdenek (ks)	177 222	200 114
Ročních jízdenek (ks)	13 458	12 673
Pojistek (ks)	50 299	29 590
Veletržních a výstavních legitimací (ks)	22 654	11 643
Cestovních brožur a jízdních řádů (ks)	22 592	21 026
Výprav společen. a forfait cest se zúčastnilo (osob)	4 889	3 595
Okružních jízd se zúčastnilo (osob)	21 995	11 551
Bylo zprostředkováno pasových víz (ks)	14 567	26 273
Hotelových kuponů bylo vystaveno (pro osob)	2 608	1 802
Zprostředkování pasáží a zábavních plaveb (počet)	164	156

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Podle tabulky číslo 17 je patrné, že došlo k navýšení ve všech oborech, ve kterých Čedok působil. Pokles prodeje úředních jízdenek byl pravděpodobně zapříčiněn předprodejní příirážkou, kterou zákazníci neradi platili a celodenně otevřenými pokladnami na nádraží, kde si mohli zákazníci zakoupit úřední jízdenky bez příirážky. Úbytek ve zprostředkování pasových víz měl svoji příčinu ve zrušení víz v cestovním styku mezi Československem a některými státy.

Podle zápisu o poradě jednatelů společnosti konané dne 10. září 1932, bylo vzhledem k poklesu příjmů a k zamezení vysokých ztrát zrušeno novoročné (tzv. třináctý plat), zrušeny odměny za práci přesčas a sníženy měsíční platy. Platy od 850 Kč do 1 050 Kč byly sníženy o 5 %, od 1 100 Kč do 2 000 Kč o 10 %, od



2 050 Kč do 4 000 Kč o 15 % a platy vyšší než 4 000 Kč byly sníženy o 20 %.<sup>159</sup> Ze společnosti bylo propuštěno 20 zaměstnanců a nedošlo k otevření cestovních kanceláří v Jánských Lázních a Špindlerově Mlýně. Na kratší dobu než v jiných letech byly otevřeny kanceláře v Trenčianských Teplicích a v Luhačovicích. Těmito opatřeními doznala osobní režie v roce 1932 snížení přibližně o 24 %, věcná režie o 21 %, příjmy v tomto roce ovšem klesly o 28 %.<sup>160</sup>

Výsledky úsporných opatření se plně projevily teprve v roce 1933, kdy bylo docíleno v hospodářských výsledcích přebytku 3 954,09 Kč. Rozsah snížení služebních výdajů je patrný z následujícího porovnání služebních platů v prosinci v letech 1931 – 1934.

Tabulka č.18: Služební platy v prosinci v letech 1931 – 1934 (v Kč)

Rok	Platy v Kč	Novoroční a odměny v Kč	Celkem v Kč
1931	308 297,00	300 473,40	608 770,40
1932	201 950,00	-	201 950,00
1933	190 795,00	61 980,00	251 980,00
1934	195 548,00	93 225,00	288 773,00

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Z uvedených údajů v tabulce č.18 je patrné, že pouhým upravením výdajů za novoroční a za odměny mohlo dojít ke zlepšení nepříznivých hospodářských výsledků. Je třeba ještě podotknout, že podnik byl ještě v roce 1932 zatěžován neúměrnými výdaji na ústřední vedení společnosti. V tomto vedení byli zaměstnáni 3 ředitelé a generální ředitel s měsíčním platem v roce 1932 10 000 Kč a ročním podílem na zisku, který činil nejméně 12 000 Kč.<sup>161</sup>

Hospodářská krize se projevovala na hospodaření Čedoku i v roce 1933. Krize zapůsobila celkově na cestovní ruch a do cestovního ruchu se promítly i politické události sousedním Německu. Pokles cestovního ruchu s Německem

<sup>159</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze.

<sup>160</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>161</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

dosáhl ročního průměru 13,5 % oproti roku předešlému<sup>162</sup>. Naproti tomu došlo ke zvýšení cestovního ruchu z Československa do Rakouska, Švýcarska, Jugoslávie a Itálie. Vzestup cestování do Rakouska, Jugoslávie a Švýcarska se uskutečnil na podkladě liberálnější praxe povolovacího řízení Národní banky. Vzestup cestovního ruchu s Itálií byl způsoben velkými slevami italských železnic. Mírnější nárůst cestování do Jugoslávie byl zapříčiněn přepočítacím kurzem dinaru pro odpočty podnikatelských jízdenek zahraničních cestovních kanceláří.

Zahraníční filiálky Čedoku pracovaly na svých obvyklých úkolech. Jejich hlavním cílem bylo propagovat co nejvíce Československo v zahraničí. Čedok v Paříži velice těžko pokryl své náklady. Za kanceláře v Berlíně a v Londýně musel doplatit Čedok v Praze celkem 233 848,80 Kč. Nepříznivým poměrům v zahraničí čelil podnik značným snížením osobní režie podniku.<sup>163</sup> Byla snížena z 3 456 381 Kč v roce 1932 na 2 638 728 Kč v roce 1933. Byla tedy snížena o stejné procento, o jaké byla snížena již v roce 1932. Věcná režie se nesnižovala a pohybovala se ve zhruba stejných hodnotách jako v roce 1932. V hospodářství Čedoku se zvýšila položka zaplacených daní a poplatků o 337 711 Kč.

Celkový zisk na provizích z jízdenek byl v roce 1933 menší než v roce 1932. Podniku v Paříži musela být ponechána plná provize, aby kryla jeho režii. Též odpadla superprovize z francouzských jízdenek, kterou v roce 1932 poskytly francouzské dráhy z titulu koloniální výstavy. Zvýšil se zisk na devizách z 1 068 729 Kč v roce 1932 na 1 323 862,26 Kč v roce 1933. Zvýšil se i zisk směnáren z 209 150 Kč v roce 1932 na 240 855,68 Kč v roce 1933. Zisk na hrazených bankovních výlohách činil 292 431,42 Kč.

V jednotlivých odvětvích obchodování Čedoku můžeme pozorovat, že při prodeji zahraničních jízdenek nastalo většinou zlepšení prodeje. Výjimkou byly jízdenky říšsko-německé. Prodej rakouských jízdenek se zvýšil. V roce 1932 se prodalo těchto jízdenek za 2 178 000 rakouských šilinků a v roce 1933 se jich prodalo za 3 189 000 rakouských šilinků. Rovněž stoupl prodej jízdenek podnikatelských v Itálii. V roce 1932 se prodalo jízdenek za 1 091 000 italských lir a v roce 1933 se prodalo jízdenek za 1 645 000 italských lir. Značný vzestup prodeje byl zaznamenán v Jugoslávii. V roce 1932 bylo prodáno jízdenek za

---

<sup>162</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>163</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

3 595 000 dinarů a v roce 1933 bylo prodáno jízdenek za 4 975 000 dinarů. Ve francii byl rovněž zaznamenán nárůst. V roce 1932 bylo prodáno jízdenek za 1 238 000 franků a v roce 1933 bylo prodáno jízdenek za 1 189 000 franků. Další zemí kde byl zaznamenán vzestup prodeje bylo Švýcarsko. Zde stouply tržby ze 117 600 švýcarských franků v roce 1932 na 146 100 švýcarských franků v roce 1933. V Anglii se prodalo v roce 1932 jízdenek za 2 327 liber a v roce 1933 za 2 865 liber. Nepatrně stoupl prodej jízdenek v Belgii a Maďarsku. Pokles prodeje jízdenek byl zaznamenán v Polsku, Nizozemsku a Rumunsku. Pokles prodeje jízdenek byl zaznamenán v Německu. Zde prodej klesl v roce 1933 oproti roku 1932 o 13,5 %. U podnikatelských jízdenek prodaných v Československu nastal v roce 1933 nárůst. V roce 1932 se prodalo jízdenek za 16 166 803,20 Kč a v roce 1933 vzrostla tržba na 17 790 484,85 Kč. Naproti tomu v zahraničí bylo prodáno jízdenek za 38 029 210,60 Kč, ale v roce 1933 došlo k poklesu na 29 655 991 Kč. Úřední jízdenky vykazují pokles z 6 389 070 Kč v roce 1932 na 4 963 794 Kč v roce 1933.

Tabulka č.19: Prodané produkty a služby Čedoku V letech 1932 a 1933

Prodáno bylo celkem:	1933	1932
Podnikatelských jízdenek (ks)	1 632 909	1 484 463
Úředních jízdenek (ks)	75 132	93 915
Pojistek (ks)	40 691	43 843
Veletržních a výstavních legitimací (ks)	16 914	17 033
Cestovních brožur a jízdních řádů (ks)	13 968	13 873
Výprav a společných cest se zúčastnilo (ks)	4 336	3 202
Okružních jízd a autokarových výletů se zúčastnilo (osob)	18 857	20 577
Hotelových kuponů (ks)	1 661	4 958
Pasáží a zábavních plaveb bylo prodáno (ks)	294	203
Pasových víz bylo zprostředkováno (ks)	6 682	5 397

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Zvýšení obrátu v podnikatelských jízdenkách bylo způsobeno především zvýšením prodeje československých jízdenek ve vlastních domácích prodejnách. K tomuto případu se přidává ještě zájem směřodatných kruhů svěst náš turistický

proud do těch zemí, v nichž má náš export pohledávky, a sice za účelem zlikvidování těchto pohledávek. Jednalo se především o Jugoslávii a Rakousko. Hospodářská krize způsobila další pokles prodeje úředních jízdenek v našich prodejnách. Prodej pojistek a ve veletržních pojistek se ustálil přibližně na výši předchozího roku a malý pokles v prodeji pojistek je možné přičíst odpadnutí agendy ročních lístků. Zvýšený prodej brožur a jízdních řádů je sice početně nepatrný. Ale je z něho možné usoudit na zvýšený zájem o cestování. Poprvé za dlouhé období. Zvýšení účastníků na společenských cestách lze připočítat úzké spolupráci s ředitelstvím státních drah v Plzni a Olomouci a spolupráci prvního půl roku s ředitelstvím státních drah v Praze. Okružní jízdy a autokarové výlety trpěly dále nedostatečným přílivem cizinců. Nejvíce jich vždy cestovalo ze sousedních zemí. Jejich úbytek je v tomto ohledu znatelný. Pokles na hotelových kuponech zavinity ostré devizové předpisy Národní banky. Pasáže vykazují vzestup, který bylo možné přičíst jinak usilovné propagaci ze strany vlastních prodejen a jednak využitím zvláštní nálady u zákazníků, kteří touží po klidné rekreaci poskytované zábavními plavbami. Vzestup při zprostředkování pasových víz souvisí se zvýšeným ruchem do Palestiny, Sýrie a Egypta. Světová hospodářská krize a politické mezinárodní poměry v uplynulém roce dusily cestovní ruch. Během roku 1933 se Čedoku podařilo překonat nepříznivé období a udržet si dobrou mezinárodní pověst.

Podle výroční zprávy bylo Čedokem prodáno v roce 1934 87 807 kusů úředních jízdenek. Došlo k mírnému nárůstu prodeje jízdenek oproti prodeji z roku 1933, kdy bylo prodáno 75 132 kusů úředních jízdenek. Podnikatelských jízdenek bylo prodáno v roce 1934 1 645 435 kusů. V roce 1933 jich bylo 1 632 909 kusů. Celkový obrat z prodeje těchto jízdenek činil 49 657 610 Kč. Z této sumy připadá na prodej úředních jízdenek 7 951 450 Kč, na podnikatelské jízdenky prodané v Československu 14 617 397 Kč a na podnikatelské jízdenky prodané v zahraničí 27 088 762 Kč. Ve srovnání s rokem 1933 stoupl prodej úředních jízdenek o 3 000 000 Kč v důsledku dobrého odbytu okružních jízdenek. U podnikatelských jízdenek prodaných v Československu se projevil pokles o 3 173 087 Kč, v zahraničí klesly tržby z prodeje podnikatelských jízdenek o 2 567 228 Kč. Příčinou tohoto poklesu však není zmenšení cestovního ruchu, neboť počet prodaných jízdenek stoupl, nýbrž snížení cen jízdenek ČSD od 1. ledna 1934

Čistý zisk z prodeje československých jízdenek na předprodejní přírážce činil 251 421,90 Kč a na provizi ze svazových jízdenek dělal zisk 15 957,10 Kč. Na provizi z podnikatelských jízdenek v Československu dělal čistý zisk 722 361,75 Kč. Čistý zisk z prodaných podnikatelských jízdenek v cizině byl 328 371,40 Kč Celkem byl zisk tedy 1 318 112,15 Kč.<sup>164</sup>

Celkově podle zpracované bilance skončil rok 1934 ve srovnání s léty minulými, konkrétně s rokem 1933, značně příznivě. Byla dokonce uhrazena ztráta z předchozích let ve výši 613 192,75 Kč. Celkem skončil rok 1934 čistým ziskem 200 333,44 Kč. Tohoto příznivého výsledku bylo v hospodaření Čedoku dosaženo především díky úsporným opatřením zvláště v personálním hospodářství. Vedle tohoto zlepšení vychází z celkového zlepšení hospodářských poměrů, jak zjišťuje také výroční zpráva Čedoku.

Společnost Čedok vykazovala zisk postačující k 6,5% zúročení podílů. Tento fakt nabádal ministerstvo železnic k vážným úvahám o možnostech dalšího postupu při nové úpravě smlouvy mezi ČSD a Čedokem. Samotná smlouva byla již delší dobu předmětem jednání a úvah, aniž by samotná jednání vedla do závěrečného stádia. Bylo nesporné, že při jednání o eventuelní změně smluvního poměru byla situace Čedoku daleko příznivější než v období pasivity. Ministerstvo železnic mělo eminentní zájem na co nejrychlejším projednání a uzavření nové smlouvy mezi ČSD a Čedokem.

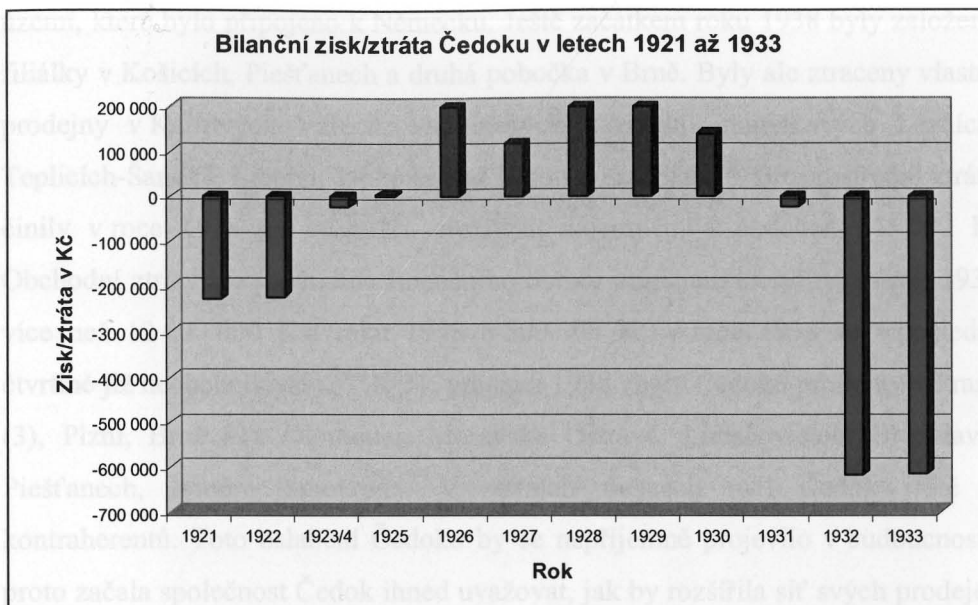
Ministerstvu železnic bylo uhrazeno 10 % ze zbytku bilančního zisku.<sup>165</sup> Teto zisk byl 5 333,44 Kč a ministerstvu železnic bylo odvedeno 533,35 Kč. Obchodní rok tedy skončil bilančním ziskem 200 333,44 Kč. Po vyplacení 6,5 % úroků podílníkům na základě stanov zůstalo 195 000 Kč. Zbývá bilanční přebytek 5 333,44 Kč a z tohoto přebytku bylo zapláceno 10 % ministerstvu železnic. Ministerstvu železnic zbývá částka 533,35 Kč.

---

<sup>164</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídká nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

<sup>165</sup> NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídká nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Graf č. 7: Bilanční zisk/ztráta v jednotlivých letech od roku 1921 do roku 1933



Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

V grafu číslo 7 jsou zachyceny zisky a ztráty společnosti Čedok od roku 1925 do roku 1933. V grafu je patrný hlavně pokles zisků v období velké hospodářské krize. Pokles zisků se projevil již v roce 1930. Ovšem největší ztráty zaznamenala firma od roku 1931 do roku 1933. V roce 1934 bylo hospodaření Čedoku ukončeno ziskem.

### 32. Rok 1938

Od vývoje cestovního ruchu v roce 1938 se čekaly co nejlepší výsledky. Ale do vývoje cestovního ruchu zasáhly politické události již na začátku turistické sezony, ale hlavně na konci sezony cestovního ruchu. Pokud se tedy budeme pouštět do hodnocení cestovního ruchu a působení cestovní kanceláře Čedok, musíme mít tyto politické události neustále na mysli.

Politickými událostmi utrpěla společnost Čedok hlavně díky ztrátě poboček na území, které bylo připojeno k Německu. Ještě začátkem roku 1938 byly založeny filiálky v Košicích, Piešťanech a druhá pobočka v Brně. Byly ale ztraceny vlastní prodejny v Karlových Varech, Mariánských Lázních, Františkových Lázních, Teplicích-Šanově, Liberci, Jablonci nad Nisou a Košicích.<sup>166</sup> Bezprostřední ztráty činily v roce 1938 na inventáři, služném, nájemném a podobně 115 000 K. Obchodní ztráty lze posoudit z finančního obrátu prodejen, který byl za rok 1937 více než 12 000 000 K a roku 1938 8 500 000 K. V roce 1938 se v poslední čtvrtině již neobchodovalo.<sup>167</sup> K 31. prosinci 1938 zbyly Čedoku prodejny v Praze (3), Plzni, Brně (2), Olomouci, Moravské Ostravě, Luhačovicích, Bratislavě, Piešťanech, Starém Smokovci. V ostatních městech měl Čedok ještě 7 kontrahentů. Toto oslabení Čedoku by se nepříjemně projevilo v budoucnosti, proto začala společnost Čedok ihned uvažovat, jak by rozšířila síť svých prodejen ve vhodných střediscích cestovního ruchu.

Osobní výdaje se v roce značně 1938 zvýšily. Byl zvýšeny platy řádně školeným a osvědčeným pracovním silám. Bylo za potřebí zvýšit počet zaměstnanců pro stále rostoucí administrativní práce spojené s cestami do ciziny. Z výroční zprávy vyplývá, že byla věnována velká pozornost propagaci a bylo využíváno i nových technologických postupů.

Oddělení pro domácí turistiku spojené s referátem výletních vlaků státních drah vykonalo spoustu práce. Uspořádalo 349 zájezdů, kterých se zúčastnilo více než 41 000 osob při obrátu 7 000 000 K.<sup>168</sup> Domácí turistika byla u zákazníků velice oblíbená a Čedok měl v této oblasti podnikání spoustu stálých zákazníků. Čedok pořádal zajímavé zájezdy za krásami republiky za přístupnou cenu a s kvalitním servisem. Čedok se v této oblasti zaměřil i na zákazníky, kteří byli finančně slabí. Čedokem byla uspořádána akce pod názvem „Pro zdraví pracujících – krása volné chvíle“. Tato akce měla i sociální nádech, jednalo se o zájezdy s kvalitními službami a v atraktivních oblastech republiky za dostupnou cenu i pro méně majetné zákazníky.

V oblasti zahraničního cestovního ruchu nebyly výsledky Čedoku tak uspokojivé jako v domácím cestovním ruchu. Pro nepříznivé mezinárodní

---

<sup>166</sup> NA Praha, fond MPOŽ, karton 2749, č.j. 3388/39, Výroční zpráva 1938.

<sup>167</sup> NA Praha, fond MPOŽ, karton 2749, č.j. 3388/39, Výroční zpráva 1938.

<sup>168</sup> NA Praha, fond MPOŽ, karton 2749, č.j. 3388/39, Výroční zpráva 1938.

poměry nemohl Čedok vykázat ani takové výsledky, se kterými se mohl prokázat v roce 1937. V roce 1938 se vypravilo do různých evropských zemí 17 000 osob, kterým byly poskytnuty veškeré služby cestovní kanceláře. Z ciziny přicestovalo s Čedokem do Československa 11 000 cestujících, kterým byly poskytnuty Čedokem veškeré služby. Autokarových zájezdů a okružních jízd se zúčastnilo v roce 1938 více než 24 000 osob.

Finanční oddělení Čedoku se snažilo v roce 1938 bankovní službou vytvořit zahraničním klientům účinný prostředek k povznesení cizineckého ruchu. V zahraničí propagoval Čedok prodej cestovních šeků a pověřujících listů na bývalé Československo. Čedok vybudoval směnárenskou službu pro rychlé a pohodlné obslužení zahraniční klientely, od které kupovalo zahraniční šeky za oficiální kurzy.

### 33. Závěr

Čedok byl založen jako spol. s r.o. Ústředím cizineckých svazů a bankou Bohemia. Kmenový kapitál společnosti byl původně 2 515 000 Kč. Členové společnosti vnesli do Čedoku kapitál v hotovosti a věcný vnos. Ústředí vneslo do Čedoku hotovost 15 000 Kč. Věcný kapitál činil v případě Ústředí 1 000 000 Kč. Věcný vnos Ústředí tvořily jeho kanceláře v Praze, Karlových Varech, Mariánských Lázních a v Brně. Tento majetek byl oceněn na částku 102 139 Kč. Ústředí se rovněž podílelo na věcném vnosu smlouvou. Tato smlouva byla uzavřena mezi ministerstvem železnic a Ústředím v roce 1920. Jednalo se o smlouvu, která opravňovala k prodeji jízdenek mimo nádražní pokladny. Tato smlouva byla uzavřena na 10 let a její hodnota byla vyčíslena na částku 897 861 Kč.

Banka Bohemia vnesla do firmy Čedok hotovost 1 000 000 Kč. Věcný vnos banky Bohemia představovalo zařízení cestovních kanceláří v Praze, Brně a Bratislavě oceněné na 69 500 Kč. Dalším věcným vnosem byla hodnota smluv se zámořskými dopravními společnostmi. Hodnota těchto smluv byla oceněna na částku 430 500 Kč.

Na utváření firmy Čedok měl zájem i stát. Čedok vznikl za podpory ministerstva železnic a ministerstva obchodu. Ministerstva se na podniku přímo finančně nepodílela a v podniku měli zástupci těchto dvou ministerstev jen



poradní hlas. Stát tak měl jen minimální vliv na provoz Čedoku. Při uzavírání společenské smlouvy bylo odsouhlaseno, že bude na valném hromadě a na zasedání dozorčí rady vždy zástupce z ministerstva železnic a ministerstva obchodu. Tito zástupci měli ovšem jen poradní hlas. Měli na provoz společnosti jen nepatrný vliv. Zasedání se účastnili spíše jako pozorovatelé.

Během 20. let měl stát možnost prostřednictvím ministerstva železnic vstoupit do společnosti Čedok. První příležitost se ministerstvu železnic naskytl po krachu banky Bohemia v roce 1923. Zde vypadal vstup ČSD prostřednictvím ministerstva železnic do Čedoku jako velice nadějný. Ministerstvo železnic se ovšem z ne zcela jasných důvodů zřeklo podílu ve společnosti ve prospěch Banky československých legií. V roce 1923 pravděpodobně ještě stát nepocítoval silnou potřebu ovlivňovat dění ve společnosti. Jistou roli zde možná mohl hrát ministr železnic, který podíl Bance československých legií přenechal. Další důvody mohli spočívat v tom, že společnost Čedok byla v začátcích své působnosti a ministerstvo železnic ještě nedokázalo v hektickém období prvních tří let přesně specifikovat své požadavky. Podílníci Čedoku asi rovněž nestáli o to, aby do společnosti vstupoval stát.

Situace se ale začínala měnit. V roce 1928 bylo ujednáno mezi ministerstvem železnic a dr. Oberthorem, který vstoupil do společnosti Čedok v roce 1923, vyloučení Banky československých legií z Čedoku. Není jasné, kdo dal jako první impuls k tomu, aby se ministerstvo železnic mohlo stát podílníkem ve společnosti. Podle tvrzení dr. Oberthora to měl být ministr železnic Najman, kterých chtěl dr. Oberthorem získaný podíl pro ministerstvo železnic. Dr. Oberthor podíl získal, ale ke konečnému předání podílu ministerstvu železnic nedošlo. O provedené dohodě neexistoval žádný písemný záznam ani smlouva. Ministerstvo železnic podíl od dr. Oberthora nikdy neodkoupilo. Příčiny jsou neznámé.

Ve 30. letech se v oblasti cestovního ruchu projevovala hospodářská krize. Tržby společnosti se snižovaly a Čedok žádal stát o podporu. Jednalo se hlavně o podporu nesoběstačných zahraničních filiálek. Tyto filiálky financovalo ministerstvo obchodu. Při hospodářských potížích, které zasáhly Čedok začínaly o státní účasti přemýšlet i podílníci firmy. Hlavně se jednalo o Banku československých legií. Banka československých legií vypracovala plán přetvoření společnosti Čedok ve státní podnik. V tomto podniku mělo mít

ministerstvo železnic nadpoloviční kapitálovou většinu. Banka československých legií měla mít v podniku 10-20 % akciového kapitálu. Ostatní kapitál by připadl organizacím, které se angažovaly v oblasti cestovního ruchu. Mělo se jednat například o města, lázně, Klub československých turistů a podobné organizace. Tento návrh se neuskutečnil. Banka československých legií přišla s tímto návrhem v nejistém období hospodářské krize a stát měl obavy, aby na vstupu do společnosti příliš neprodělal. Ministerstvo železnic rovněž čekalo, až se situace v hospodářství uklidní, aby si mohlo udělat představu o skutečném provozu podniku.

Ministerstvo železnic připravilo plán k vytvoření nové národní cestovní kanceláře. Obtížná spolupráce ministerstva železnic s Čedokem vedla k vytvoření národní cestovní kanceláře. Národní cestovní kancelář měla vzniknout jako akciová společnost. V této nové akciové společnosti by ministerstvo železnic drželo minimálně 51 % akcií. Ministerstvo železnic přizvalo Čedok k účasti ve společnosti. Čedok ovšem podmínky stanovené ministerstvem železnic neakceptoval. Čedoku spol. s r.o. byla odebrána smlouva o prodeji jízdenek mimo nádražní pokladny. Ministerstvo železnic odkoupilo od Čedoku veškeré vybavení kanceláří, všechny uzavřené smlouvy a filiálky Čedoku v zahraničí. Národní kancelář mohla používat i název Čedok. Čedok spol. s r.o. ukončila svoji činnost a pod názvem Čedok spol. s r.o. v likvidaci byla definitivně zrušena až v roce 1941.

Od 1. ledna 1937 byla uvedena do provozu firma Čedok a.s. Ve firmě Čedok a.s. mělo absolutní vliv ministerstvo železnic, které prostřednictvím ČSD drželo v podniku veškeré akcie. Akciový kapitál společnosti činil 2 000 000 Kč. Akcie Čedoku si měly mezi sebe rozdělit organizace, které se nějakým způsobem angažovaly v cestovním ruchu. Konkrétně byli připraveni vstoupit do Čedoku tyto zájemci: Autoklub ČSR v Praze, Svaz tatranských lázní a sanatorií, Svaz německých lázní v Čechách, Svaz hoteliérů RČS resp. jeho jménem Hostinský úvěrní ústav. Ke vstupu těchto společností do Čedoku nedošlo. V Čedoku drželo až do II. světové války 100 % akcií ministerstvo železnic.

Ministerstvo železnic získalo v Čedoku absolutní kontrolu. Bylo v úplně jiné situaci než před rokem 1937, kdy mělo v Čedoku spol. s r.o. jen poradní hlas. Ve správní radě Čedoku a.s. měli zástupci jmenovaní ministerstvem železnic právo veta. Bez jejich souhlasu nemohlo být schváleno žádné rozhodnutí.

V předmětu podnikání se společností Čedok spol. s r.o. a Čedok a.s. příliš nelišily. Důležitým úkolem společnosti byla propagace cestovního ruchu. Čedok obstarával reklamu v dopravních a cestovních podnicích a v jejich pomocných závodech i zařízeních. K této propagaci měla společnost používat všechny možné prostředky. Jednalo se ústní propagaci, propagaci obrazovou, propagaci v tisku, filmu nebo rádiu. Čedok měl poskytovat veškeré cestovní a dopravní informace. Na propagaci Československa mělo velký zájem ministerstvo obchodu. Ministerstvo obchodu se snažilo získat určitý podíl akcií v Čedoku. Chtělo mít tímto způsobem pod kontrolou propagaci Československa. Ministerstvu obchodu se akcie společnosti nepodařilo získat, ale ministerstvo železnic poskytlo ministerstvu obchodu post ve správní radě. Tímto mohlo ministerstvo obchodu kontrolovat činnost Čedoku.

Personální složení podniku po zrušení Čedok spol.s r.o. se úplně změnilo, ale samotná podstata podnikání se změnila jen málo. Musíme vzít v úvahu, že ministerstvo železnic odkoupilo vlastně celý podnik Čedok spol. s r.o. a převzalo jistým způsobem pracující strukturu, která se jen těžko měnila.

Bezprostřední propagaci cizineckého ruchu ze zahraničí do ČSR vykonávaly zahraniční filiálky Čedoku v Berlíně, Paříži a Londýně. Z těchto společností byla finančně soběstačná pouze společnost v Paříži. Společnosti v Berlíně a v Londýně byly trvale pasivní. Z dat , která jsem uvedl v tabulkách je patrné, že obchodní aktivity prodejen v Londýně a v Berlíně neustále klesaly až do roku 1933. V roce 1934 se situace nepatrně zlepšila, ale tyto prodejny zůstaly nadále z hlediska zisku problémové. Samotná pasivita těchto společností spočívala hlavně v nedostatku obchodů a tím způsobeným nedostatkem vlastních příjmů. Velkou zátěží bylo pro prodejny v Berlíně a v Londýně vysoké nájemné, které musely společnosti platit za pronajaté prostory na frekventovaných místech metropolí. Roční nájemné v Londýně činí po přepočtu 117 000 Kč a v Berlíně činí nájemné po přepočtu dokonce 158 200 Kč. Zde je vidět velký rozdíl v náročnosti provozu podniků v Londýně a Berlíně a Paříži, kde nájem činí je 32 706 Kč.

Význam zahraničních filiálek pro československý cizinecký ruch je patrný z částek za prodané československé jízdenky, které činily v Berlíně v roce 1927 ještě 1 177 813 RM (přibližně 9 500 000 Kč) a klesly v roce 1933 na 384 607 RM (přibližně 3 000 000 Kč), to znamená na méně než 1/3 částky v roce 1927.

Filiálky v Londýně a v Berlíně byly neustále finančně podporovány společností Čedok v Praze. Filiálkám v Berlíně a v Londýně finančně přispívalo i ministerstvo obchodu. Čedok a ministerstvo obchodu si byli vědomi, že filiiálky v Paříži, Londýně a Berlíně mají pro rozvoj cestovního ruchu v Československu velký vliv. Proto zde byla neustálá snaha udržet londýnskou filiiálku Čedoku v otevřené, i přes velké ztráty.

Čedok se ovšem nespolehal pouze na své prodejny a filiiálky. Spolupracoval s cestovními kanceláři a železničními společnostmi z celého světa. Smlouvy se železničními společnostmi uzavíral Čedok spol.s r.o za podpory ministerstva železnic. Ministerstvo železnic se vždy zaručilo za korektní jednání Čedoku. Čedok rovněž spolupracoval s velkým božstvím cestovních kanceláři jako byly MER, PUTNIK, OeVB a další. Čedok prodával jízdenky těchto cestovních kanceláři a železničních společností a na oplátku poskytoval těmto společnostem československé jízdenky.

Čedok sehrál velmi důležitou roli v cestování a dopravě v Československu mezi světovými válkami. Dnešní společnost Čedok má určitě na co navazovat v oblasti cestovního ruchu.

#### 34. Seznam tabulek

strana 19,Tabulka č. 1: Rozdělení kmenového kapitálu v roce 1920

s. 30,Tabulka č. 2: Hospodářské výsledky filiiálky v Berlíně

s. 31,Tabulka č. 3: Přehled příjmů a výdajů kanceláře v Berlíně

s. 31, Tabulka č. 4: Prodej jízdenkových lístků ve filiiálce v Berlíně

s. 32,Tabulka č. 5: Příspěvky Čedoku a ministerstva obchodu na provoz cestovních kanceláři v Londýně a Berlíně.

s. 34,Tabulka č. 7: Bilanční výsledky Čedoku v Londýně

s. 36,Tabulka č. 8: Příjmy francouzské filiiálky Čedoku v letech 1927 až 1934 ve francouzských francích

s. 37.Tabulka č. 9: Bilanční výsledky Čedoku v Paříži

s. 56,Tabulka č.10: Celkové příjmy ČSD za rok 1933 získané od cestovních kanceláři Čedok a Mezinárodní společnost lůžkových vozů (v Kč).

s. 59.Tabulka č. 11: Stav kmenového kapitálu podle obchodního rejstříku v roce 1933

- s. 60, Tabulka č. 12: Stav kmenového kapitálu podle skutečného stavu v roce 1933
- s. 61, Tabulka č.13: Příklady národních cestovních kanceláří
- s. 73. Tabulka č. 14: Sdružení, která měla zájem na finanční účasti ve společnosti Čedok
- s. 101, Tabulka č.15: Služby a produkty poskytované Čedokem v roce 1926 a 1925
- s. 104, Tabulka č.16: Služby a produkty poskytované Čedokem v roce 1927 a 1926
- s.107, Tabulka č.17: Služby a produkty poskytované Čedokem v roce 1928 a 1927
- s. 108, Tabulka č.18: Služební platy v prosinci v letech 1931 – 1934 (v Kč)
- s. 110, Tabulka č.19: Prodané produkty a služby Čedoku V letech 1932 a 1933
- s. 119. Tabulka č. 20 : Zařízení cestovné kanceláře v Praze (Věcný vnos banky Bohemia)
- s.119, Tabulka č. 21 : Zařízení cestovní kanceláře v Bratislavě(Věcný vnos banky Bohemia)
- s.119, Tabulka č. 22 : Zařízení cestovní kanceláře v Brně (Věcný vnos banky Bohemia)
- s.128, Tabulka č. 23: Pasážní smlouvy se zámořskými dopravními společnostmi (Věcný vnos banky Bohemia)
- s. 128, Tabulka č. 24: Zařízení prodejny v Praze (Věcný vnos Ústředí)
- s.128, Tabulka č. 25 : Zařízení Prodejny jízdenek v Brně(Věcný vnos Ústředí)
- s.131, Tabulka č. 26: zařízení prodejny jízdenek v Karlových Varech (Věcný vnos Ústředí)
- s. 132, Tabulka č.27: Zařízení prodejny jízdenek v Mariánských Lázních (Věcný vnos Ústředí)
- s. 136, Tabulka č. 28: Přehled provizí Čedoku
- s. 136, Tabulka č. 29: Zahraniční prodejny Čedoku v roce 1933
- s. 137, Tabulka č. 30: Prodejny Čedoku v ČSR
- s. 137, Tabulka č. 31: Smluvní prodejny Čedoku v ČSR
- s. 138, Tabulka č. 32: Smluvní prodejny Čedoku v zahraničí (1933)

### 35. Seznam grafů

strana 20, Graf č. 1: Rozdělení kmenového kapitálu po vstupu dr. Oberthora do společnosti Čedok.

- s. 20, Graf č. 2: Rozdělení kmenového kapitálu po jeho navýšení v roce 1927.
- s. 76, Graf č. 3: Složení kmenového kapitálu ve společnosti Čedok spol. s r.o. v likvidaci v roce 1941
- s. 99, Graf č. 4: Vývoj počtu zahraničních a tuzemských turistů v Československu v letech 1925 až 1938
- s. 105, Graf č. 5: Stav kmenového kapitálu Čedoku 20. října 1927
- s. 103, Graf č. 6: Stav kmenového kapitálu Čedoku před změnou, která proběhla 20. října 1927
- s. 113, Graf č. 7: Bilanční zisk/ztráta v jednotlivých letech od roku 1921 do roku 1933
- s. 133, Graf č. 8: Složení kapitálu v německé společnosti MER
- s. 133, Graf č. 9: Složení kapitálu v rakouské společnosti OeVB
- s. 134, Graf č. 10: Složení kapitálu v polské společnosti ORBIS
- s. 134, Graf č. 11: Složení kapitálu v ruské společnosti INTURIST
- s. 135, Graf č. 12: Složení kapitálu v italské společnosti CIT
- s. 135, Graf č. 13: Složení kapitálu v jugoslávské společnosti PUTNIK

### 36. Seznam vyobrazení

(Jsou součástí pouze přílohy)

Obrázek č. 1: Logo Čedoku a.s. Dnes známé logo Čedoku se objevuje až po II. světové válce.

Obrázek č. 2: Turistický průvodce Československem.

Obrázek č. 3: Čedok a.s., propagační katalog zájezdů z roku 1937.

Obrázek č. 4: Čedok a.s., propagační katalog lázní a letovisek.

Obrázek č. 5: Vyhlídková jízda autokarem Prahou. Vyhlídkové jízdy byly Čedokem provozovány od roku 1927.

Obrázek č. 6: Reklamní materiál Čedoku zaměřený na domácí klientelu, která již v době mezi světovými válkami ráda navštěvovala oblast Středozevního moře.

Obrázek č. 7: Čedok vydával kromě různých propagačních materiálů a průvodců i jízdní řády. Zde se jedná o jízdní řád z roku 1933. Jak napovídá titulní strana, neomezoval se jízdní řád pouze na železnici.

Obrázek č. 8: Reklama na okružní jízdy Prahou. Reklama byla umístěna v průvodci Prahou. Skupina turistů se nachází na Staroměstském náměstí.

Obrázek č.9. Jízdní řád produkce Čedoku z roku 1921. Průvodce obsahuje jen železniční spojení.

Obrázek č. 10: Titulní strana průvodce Prahou v německém jazyce.

Obrázek č.11: Návrh celé podnikatelské jízdenky pro vnitrostátní dopravu.

Jízdenky vydávané v cizině byly označeny písmenem A. Podrobnější popis jízdenek je v kapitole Podnikatelské jízdenky.

Obrázek č. 12: Akcie společnosti Čedok a.s.

### 37. Seznam zkratk

NA Národní archiv

SOA Státní oblastní archiv

PMR Předsednictvo ministerské rady

NÚKÚ Nejvyšší účetní kontrolní úřad

KSO Krajský soud obchodní

BČL Banka československých legií

VŠE Vysoká škola ekonomická

MŽ Ministerstvo železnic

FF UK Filozofická fakulty Univerzity Karlovy

MPOŽ Ministerstvo průmyslu obchodu a živností

### 38. Seznam pramenů a literatury

#### A) Archivní materiály

##### Národní archiv Praha

- fond Ministerstvo železnic: karton 93, číslo jednací 6054; k.153, č.j. 788; k. 157, č.j. 10831; k. 183, č.j. 55123; k.301, č.j. 70679; k. 340, č.j. 33882; k. 344, č.j. 39332; k. 382, č.j. 70049; k. 389, č.j. 76828; k.553, č.j. 14145, k. 1257, č.j. 59013; k. 1837, č.j. 1814; k. 1909, č.j. 21869; k. 2404, č.j. 14758; k. 2405, č.j.14994; k. 2638, č.j. 34965; k. 3695, č.j. 37357; k. 3689, č.j. 16566.

- fond Ministerstvo průmyslu, obchodu a živností: k.237, k. 281, k. 489, k. 1080, k. 2733, k. 2740, k. 2749.

- fond Ministerstvo financí: k. 138, k. 169, k. 533, k. 585, k. 661, k. 667, k.755, k. 1183, k. 1450, k. 1828.

- fond Předsednictvo ministerské rady: k. 1418 signatura 107/759; k.2750, signatura 452/167/2; k. 2852, signatura469/8; k. 3045, signatura 501/370/21; k.3374, signatura 770/17; k. 3578, signatura 841/5 a 841/5/1; k. 3579, signatura 841/16; k. 3581, signatura 481/50, k.

- fond Nejvyšší účetní a kontrolní úřad: k. 1510, k. 1522

- fond Ministerstvo zahraničních věcí-výstřižkový archiv: k. 2720

#### Státní oblastní archiv Praha

- fond Krajský soud obchodní: k. 2268, k.2269, signatura CXII/273

#### Archiv české národní banky

- fond Banky československých legií: - zápisy o schůzích správní rady- BČL 3/1-27, BČL 4/8-41, BČL 5/1-49, BČL 6/1-40, BČL 7/1-22, BČL 8/1-34, BČL 9/1-20, BČL 10/1-21, BČL 11/1-21, BČL 13/1-24, BČL 14/1-30.

- porady ředitelství- BČL/79

(1-26), BČL /81 (1-20), BČL/84 (1-28), BČL/88 (1-16), BČL/89 (1-57), BČL 92/ (1-29), BČL/93 (1-22), BČL/96 (1-44).

- fond Živnostenská banka: signatura SI /c-1, signatura SI /c-76, signatura SI /c-78, signatura SI /c-79,

#### Archiv hlavního města Prahy:

- fond Odbor vnitřních věcí, polkový katastr: k. 190, signatura III/1007; k. 607, signatura XIV/0405

- fond: Svaz výtvarných umělců Mánes: k.11, signatura 3,4



## B) Publikace

- Attl, Pavel, Nejd, Karel, Turismus I, Praha 2004
- Bulíček, Roman, Cestovní ruch v ČSR 1918 – 1938, Praha
- Brádlarová, Daniela, Banka československých legií 1919-1930, Disertační práce, Praha 2005
- Bulínová, Marie, Kunt, Miroslav, Neradová, Martina, Mezinárodní společnost lůžkových vozů a velkých evropských expresních vlaků, a.s. Reprezentace pro ČSR, Praha (1900-1997), Praha 2006.
- Compass (1920 – 1940)
- Černý, Bořivoj Václav, Základy poznání cestovního ruchu, Praha 1945
- Dohnal, Václav, Cestovní ruch I. část, Praha 1961
- Dohnal, Václav, Cestovní ruch II. část, Praha 1962
- Ganický, Pavel, K otázce vědeckého zpracování československé statistiky cizineckého ruchu, in. Statistický obzor 16, 1935, s. 376 – 379
- Hruška, Zdeněk, E-business a Customer Relationship Management v obchodní strategii cestovní kanceláře Čedok, a.s., Diplomová práce VŠE, Praha 2001
- Jakubec, Ivan, Štemberk, Jan, Vývoj cestovního ruchu v českých zemích v meziválečném období, in. Cestování včera a dnes 4, 2007, č. 3, Hlavní směry vývoje cestování a cestovního ruchu v České republice a ve střední Evropě v 19. – 20. století, s. 56 – 75
- Kotyšková, Daniela, Účetnictví cestovních kanceláří, Diplomová práce VŠE, Praha 2000
- Kresáň, Antonín, SWOT analýza, Diplomová práce VŠE, Praha 2004
- Mašek, Antonín, Matras, Bohumil, Archiv Investiční banky v Praze: Průvodce po archivních fondech, Praha 1966.
- Mázlová, Veronika, Analýza konkurenčního postavení CK Čedok a.s. na Mladoboleslavsku, Diplomová práce VŠE, Praha 2002
- Smutný, Pavel, Cizinecký ruch a platební bilance, in. Československý statistický věstník 7, 1926, s. 245 – 262
- Smutný, Pavel, Cizinecký ruch města Prahy a lázeňských míst československých roku 1929, in. Československý statistický věstník 11, 1930, s. 254 -257
- Smutný, Pavel, Cizinecký ruch v září až lednu 1938/39, in. Statistický zpravodaj 2, 1939, s. 54 – 56

Smutný, Pavel, Kam se od nás cestuje a kolik se kde utratí, in. Statistický obzor 19, 1938 s. 567 – 570

Statistická příručka republiky Československé 1920, 1925, 1928, 1932, 1934, 1936, 1937, 1948.

Vencovský, František a kol., Dějiny bankovníctví v českých zemích, Praha 1999.

Zprávy státního úřadu statistického republiky Československé. 1930, 1935, 1940.

Železniční revue

### 39. Abstrakt

Čedok was established on 21st July 1920. Czechoslovak travel and transport agency was founded by the Headquarters of municipal foreigners' alliances in Prague and Bohemia bank. Čedok originated with a support of the Ministry of Railways and Ministry of Trade. The equity capital of Čedok in 1920 was 2 515 000 CZK.

Each founding member of Čedok brought certain financial source to the company. In the case of the bank Bohemia it was 1 000 000 CZK and the property investment was 500 000 Kč. The above mentioned property investment included offices equipment in Prague, Brno, Bratislava and contracts with transoceanic offices like Compagnie General Transatlantique, Holland America Line a Triester Looyd. The headquarter brought in Čedok financial deposit of 15 000 CZK. The property investment of the headquarters was 1 000 000 CZK. It included offices equipment of the travel agencies in Praha, Brno, Karlovy Vary, Mariánské Lázně, but mainly a contract with the Ministry of Railways about ticket selling outside of railway cash desks of Czechoslovak Railways. The contract was signed on 10th October 1920. The contract permitted Čedok to sell travel tickets of Czechoslovak Railways outside station booking-offices.

Čedok worked as a travel agency offering all kinds of services. It was to promote Czechoslovakia in all media, sell railway tickets from European countries, sell Czechoslovak tickets. It could also open its own branch offices, offer insurance, transportation of luggage, edit time-books, guides and – with certain limits – run bank services.

Čedok was to promote former Czechoslovakia abroad. It was focused mainly to promote Czechoslovakia, but it did not neglect promotion of tourist trade in Czechoslovakia. The agenda of tourist trade was run by the Ministry of Trade. The Ministry was concerned about the most intensive promotion of Czechoslovakia as well as the most intensive foreign tourists arrival. Čedok signed contracts abroad with foreign travel agencies and railway companies. It co-operated with majority of travel agencies in Europe and around the world. Within Europe it was only a co-operation with national bureaus in Germany, Austria,

Hungary, Poland, Russia, Yugoslavia and many others. Through the national travel agencies Čedok co-operated with national railways or it co-operated directly with them. I have found records about co-operation with railways in Bulgaria, Greece, Romania, Yugoslavia, France, Switzerland, Italy, Sweden, Denmark and many others. The contracts with mentioned national railway companies were warranted by the Ministry of Railways. The contracts were usually bipartite and they referred to tickets selling and promotion of Czechoslovakia (or other given country in Czechoslovakia).

One of the most important working places of Čedok were its foreign branch offices. They were in Berlin, Paris, London and Vienna. These branch offices participated on tickets selling and promotion of Czechoslovakia abroad. From the economical view they were unprofitable. The worst results had the branch office in London. This office was not able to cover even rental of the office. Even though it was considered a very important office in the net of Čedok. British Islands were a strategic and in the area of travel trade less explored place for our offices. The branch office in Berlin had not so bad results, but the losses of running the enterprise are also visible. The best management showed the branch office in Paris. The office was self-supporting and it did not need a financial support from Prague Čedok and from the Ministry of Trade.

In 1923 there appeared another shareholder of Čedok, Dr. Oberthor, who entered the company with a sum of 500 000 CZK. In 1923 the bank Bohemia ended its activity due to financial problems. The bank's share was to be bought by the Ministry of Railways. Through this, the state would become a Čedok's direct agent. The state had only advisory voice in Čedok. The Ministry of Railways gave up the share of Bohemia bank to the Bank of Czechoslovak legions. Bank of Czechoslovak legions substituted Bohemia in the company.

In 1928 there were also changes in the holding of joint stock. Dr. Oberthor at the general meeting let the Bank of Czechoslovak legions being suspended from the Čedok company and overtook from the bank its share, which was to be hold for the Ministry of Trade. Dr. Oberthor never paid the share to the Bank of Czechoslovak legions, it was to be paid by the Ministry of Railways. This act was nevertheless signed in any contract or legally bottomed. The Ministry of Railways later resigned to the verbal agreement with Dr. Oberthor. Officially the share of Bank of Czechoslovak legions remained in the Bank, but factually the share was

held by dr. Oberthor. The situation was finally solved in 1936. In the mid-thirties The Ministry of Railways decided to establish its own National travel agency where they would keep at least 51 % of concern. The concern in the National Bureau was offered also to Čedok. Čedok refused to participate on the newly originating travel agency. Čedok's agreement about exclusive sale of railway tickets was denounced and after half a year, 31st December Čedok Ltd. quit its existence. The Ministry of Railways bought back all agreements and branch offices from Čedok in our country as well as abroad. The new National travel agency could use – after the agreement with Čedok – its name.

Čedok Inc. started to work on 1st January 1937. 100 % shares were owned by the Ministry of Railways. Other stockholders were considered, but the constitution of stockholders has remained unchanged by 1938. the deciding vote in the society belonged to the Ministry of Railways.

#### 40. Přílohy

Tabulka č. 20 : Zařízení cestovní kanceláře v Praze (Věcný vnos banky Bohemia)

Zařízení cestovní kanceláře v Praze	hodnota v K
1 azbest. skříň	10000
3 skříně na tiskopisy á 1000 K	3000
4 skříně se železnou žaluzií á 1100	4400
2 stoly žaluziové, dub americký á 2500 K	5000
3 stoly, dub americký á 1500 K	4500
3 stoly hladké s linoleem á 800 K	2400
10 židlí á 100 K	1000
1 psací stroj Smitt Bros á 10000 K	10000
1 psací stroj Oliver á 10 000 K	10 000
1 stroj perforovací, datovačka á 1500 K	1500
1 stolek pod psací stroj á 200 K	200
zařízení barriery	1500
Celkem	53500

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 21 : Zařízení cestovní kanceláře v Bratislavě(Věcný vnos banky Bohemia)

Zařízení cestovní kanceláře v Bratislavě	hodnota v K
2 terniony á 1750 K	3500
2 stoly á 2500 K	5000
1 pult	2000
1 bariera	1500
strojky probíjecí	1500
4 židle á 100 K	400
Celkem	13900

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 22 : Zařízení cestovní kanceláře v Brně (Věcný vnos banky Bohemia)

Zařízení cestovní kanceláře v Brně	hodnota v K
1 stůl	2000
1 židle	100
Celkem	2100

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 23: Pasážní smlouvy se zámořskými dopravními společnostmi (Věcný vnos banky Bohemia)

Pasážní smlouvy se zámořskými dopravními společnostmi	hodnota v K
pař. fil. Compagnie General Transatlantique	150000
Holland America Line	150000
Triester Looyd	75500
pař. fil. Fabre Line (Paris - Marseilles)	55000
Celkem	430500

Pramen: NA v Praze, fond NUKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 24: Zařízení prodejny v Praze (Věcný vnos Ústředí)

Zřízení prodejny jízdenek v Praze	hodnota v K
2 kompletní koje pro pokladní se zařízením, protermony a se spojovacím stolkem dodané firmou Arbor 20.10. 1919	30000
2 židličky pro pokladní bez lenochu	60
2 dřevěná zábradlí u pokladen ve formě stolků	300
2 dřevěné sloupky se šňůrou k zamezení návalu	100
1 nedobytná pokladna Weise	3800
2 kovové kazety na peníze	80
1 umyvadlo bíle emailované kompletní	250
1 bílý věšák na šaty (nástěnný)	10
3 žluté židle z ohýbaného dřeva	60
1 plechová zástěna ke kamnům	40
3 stojany na pohlednice	180
1 rohožka ke dveřím	30
razítka, kancelářské potřeby a podobně	385
obrazová výzdoba místností a výkladních skříní	625
Celkem	35920

Pramen: NA v Praze, fond NUKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 25 : Zařízení Prodejny jízdenek v Brně(Věcný vnos Ústředí)

Zařízení prodejny jízdenek v Brně	hodnota v K
1 police	950
1 police	225
1 police se stěnou	360
1 police se stěnou	300
22,77 m2 nástěnných lambelíí	1024
1 zarámované zrcadlo s konzolí	400

2 nástěnné lambelie	200
1 nástěnná lambelie	130
2 nástěnné lambelie	340
1 nástěnná lambelie	150
2 přepážky s okénky, kováním a zasklením	1200
1 přepážková stěna	570
1 krámský pult	280
1 psací stůl	2000
1 stolek	100
1 židle	100
1 stolek	20
1 železná pokladna	3600
2 skříně na jízdenky	5200
2 pulty	6000
železná zábradlí	4500
Celkem	27649

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 26: zařízení prodejny jízdenek v Karlových Varech (Věcný vnos Ústředí)

Zařízení prodejny jízdenek v Karlových Varech	hodnota v K
Dřevěné obložení kanceláře	6500
2 velká skla výkladních skříní	3000
6 velkých skleněných tabulí	900
4 skříně prospektové	3000
1 dřevěná dlouhá přepážka	400
1 psací pult	200
20 ráků se skly	200
1 Vertheimova pokladna	4000
2 železné terniony	3000
2 psací stoly	300
3 čalounované židle	750
3 obyčejné židle	100
1 skříň	250
2 příruční pokladničky	150
1 váhy	30
2 skříňky na dopisy	60
Více zasklených ráků na obrazy	100
1 lisovací stroj	500
1 composteur	150
emailovaná písmena	400
psací potřeby	100
truhlářské náčiní	100
schránky na dipisy	3000
1 další lis	2500
velké firemní tabule	300



železná firemní tabule	250
1 hodiny	30
1 lis kopírovací	200
Celkem	30470

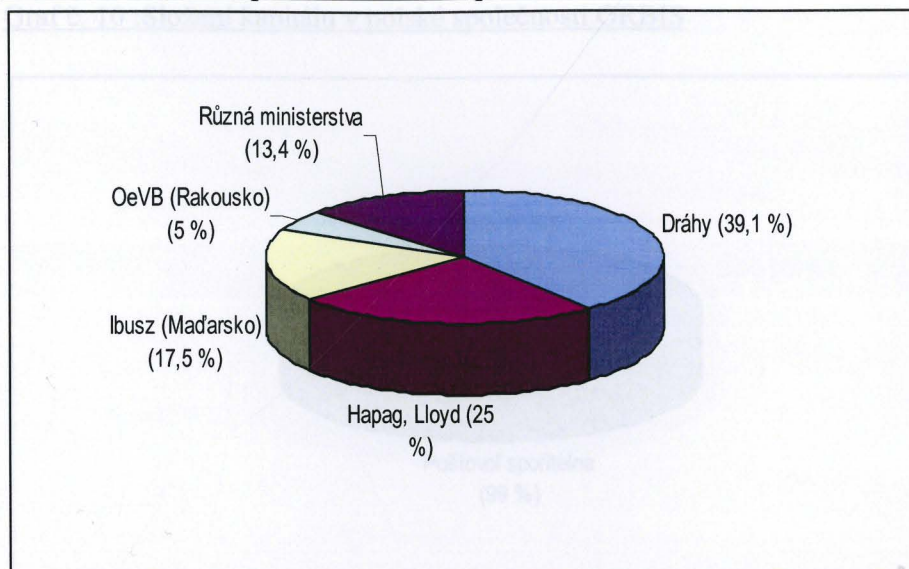
Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č.27: Zařízení prodejny jízdenek v Mariánských Lázních (Věcný vnos Ústředí)

Zařízení prodejny jízdenek v Mariánských Lázních	hodnota v K
1 skříň na prospekty	4000
1 psací stůl s pultem	1000
1 psací stůl	200
3 židle	600
3 mramorové návěstní tabule	900
1 železná příruční kasička	150
20 zasklených rámců na obrazy	400
1 váhy	30
emailová písmena	150
psací potřeby	100
náradí	100
kopírovací lis	100
plechová tabule na firmu	200
1 výkladní pult	100
1 hodiny	70
Celkem	8100

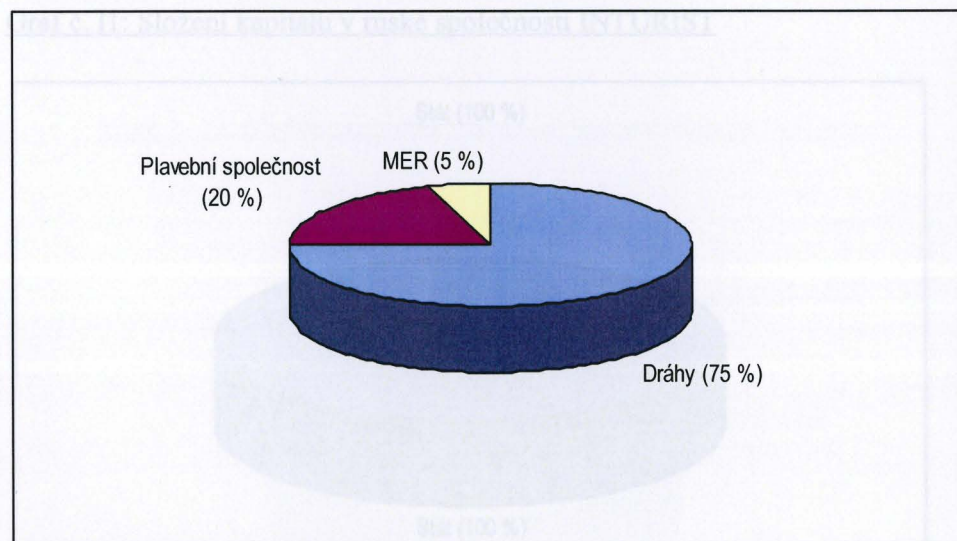
Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

**Graf č. 8: Složení kapitálu v německé společnosti MER**



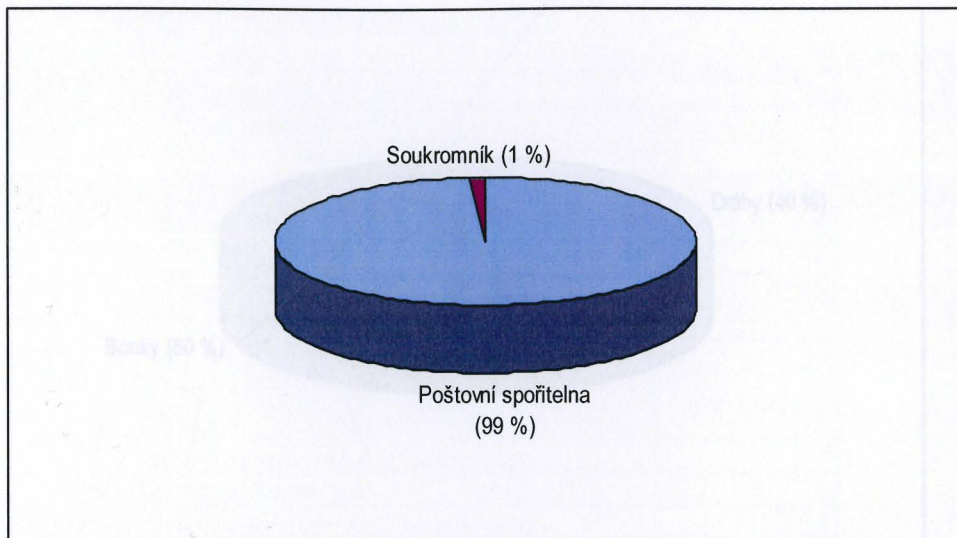
Pramen: NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013.

**Graf č. 9: Složení kapitálu v rakouské společnosti OeVB**



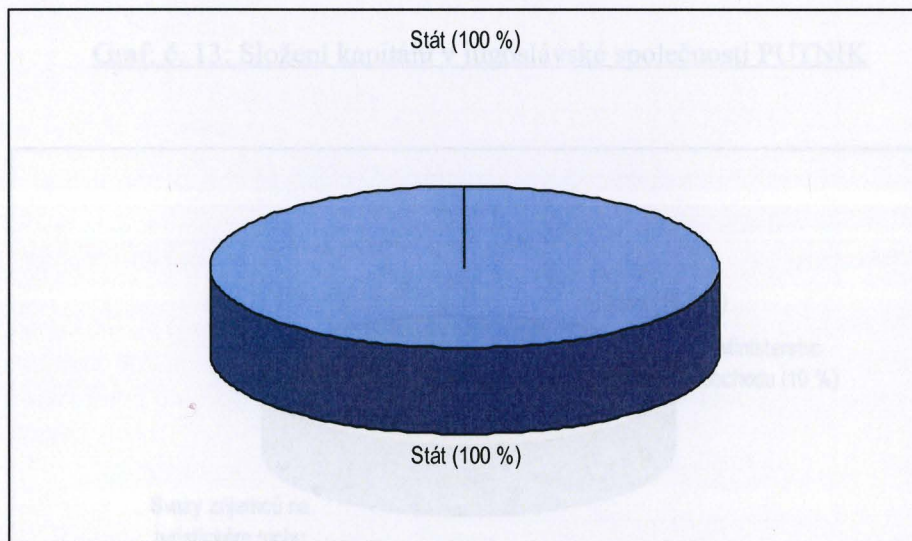
Pramen: NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013.

Graf č. 10 :Složení kapitálu v polské společnosti ORBIS



Pramen: NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013.

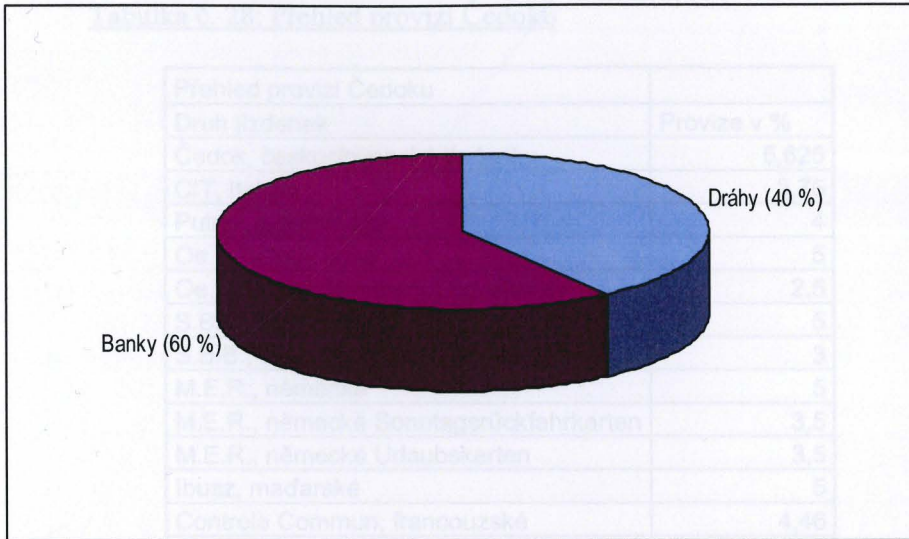
Graf č. 11: Složení kapitálu v ruské společnosti INTURIST



Pramen: NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013.

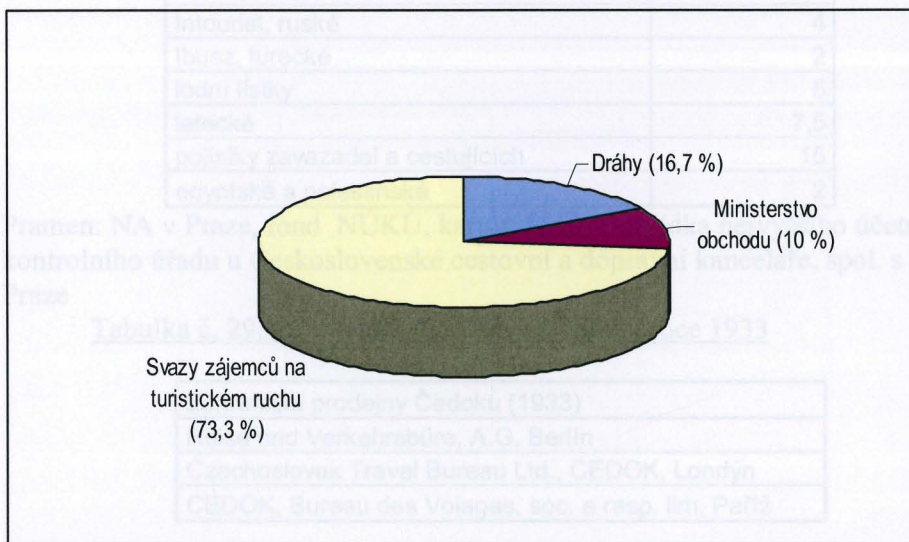


**Graf: č. 12: Složení kapitálu v italské společnosti CIT**



Pramen: NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013.

**Graf: č. 13: Složení kapitálu v jugoslávské společnosti PUTNIK**



Pramen: NA Praha, fond MŽ, karton 1257, č.j. 59013.

Tabulka č. 28: Přehled provizí Čedoku

Přehled provizí Čedoku	
Druh jízdenek	Provize v %
Čedok, československé jízdenky	5,625
CIT, Italské	3,75
Putnik, jugoslávské	4
Oe.V.B., rakouské	5
Oe.V.B., Salzkammegut Lokalbahn	2,5
S.B.B., švýcarské	5
S.B.B., švýcarské sestavné	3
M.E.R., německé	5
M.E.R., německé Sonntagsrückfahrkarten	3,5
M.E.R., německé Urlaubskarten	3,5
Ibusz, maďarské	5
Controle Commun, francouzské	4,46
Grands Reseaux, francouzské	3
Čedok, belgické	3
ORBIS, polské	5
Čedok, holandské	5
Europa, rumunské	5
norské	5
švédské	4,5
anglické	5
bulharské	4
řecké	3
lotyšské a litevské	5
estonské	2,5
Intourist, ruské	4
Ibusz, turecké	2
lodní lístky	5
letecké	7,5
pojistky zavazadel a cestujících	15
egyptské a palestinské	2

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu v Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 29: Zahraniční prodejny Čedoku v roce 1933

Zahraniční prodejny Čedoku (1933)
Reise und Verkehrsbüro, A.G. Berlín
Czechoslovak Travel Bureau Ltd., CEDOK, Londýn
CEDOK, Bureau des Voyages, soc. a resp. lim. Paříž

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohledka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu v Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 30: Prodejny Čedoku v ČSR

Prodejny Čedoku v ČSR
Centrála, Praha, Příkopy 13
Praha, Hybernská
Praha, Václavské náměstí
Karlovy Vary
Mariánské Lázně
Františkovy Lázně
Jablonec nad Nisou
Teplice Šanov
Pízeň
Liberec
Brno
Olomouc
Lázně Luhačovice
Moravská Ostrava
Bratislava
Starý Smokovec
Trenčanské Teplice

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 31: Smluvní prodejny Čedoku v ČSR

Smluvní prodejny Čedoku v ČSR
Riaditeľstvo kúpeľov, Piešťany
Rakouská cestovní kancelář, Praha
Schisk a Rosenbaum, Praha
Jan Koudelka, České Budějovice
Karlsbader Omnibus-Gesellschaft, Karlovy Vary
Caro a Jelínek, Karlovy Vary
Schreiter a Pohl, Cheb
Uhličité zřídlo a lázně, Poděbrady
"Cíl" Adolf Hasenberg, Hradec Králové
Frankl a spol., Žilina
Blum a Popper, Žatec
Reise und Verkehrsbüro Emil Fügner, Ústí nad Labem
Jul. Duschek, Opava
Wagons-Lits, Praha
Ladislav Karlík, Užhorod
Bruno Bernstein, Košice
Wagons-Lits, Karlovy Vary
Mór Grünstein, Mukačevo
Obchodní a bankovní společnost, Přerov
Místní dr.Otrokovice-Zlín-Vizovice cestovní kancelář,Zlín

Pramen: NA v Praze, fond NÚKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

Tabulka č. 32: Smluvní prodejny Čedoku v zahraničí (1933)

Smluvní prodejny Čedoku v zahraničí
Reise und Transpostbüro der lettischen Staatsbahnen, Riga
Eesti Reisibüroo, Tallinn
The American Express Company, Paris
USSR Staats-Aktiengesellschaft "Intourist", Moskva
Reisebureau Lissone n.v., Amsterdam
Luxemburger Reise und Verkhersbüro, Luxemburg
CIT, Compagnia Italiana Turismo, Roma
PUTNIK, Društvo za saobraćaj putnika i turista u Kraljevini Jugoslaviji, Beograd
Reisebüro KUONI A. G., Zürich
ORBIS, Polskie Biuro podróży, Warszawa
Oesterreichisches Verkehrsbureau, GMBH, Wien
Mitteleuropäisches Reisebüro, GMBH, Berlin
Kungl. Järnvägsstyrelsen (Direktion der schwedischen Saatsbahnen), Stockholm
Bennett' s Reisebureau, Oslo
Nordisk Resebureau, Göteborg
Société Anonyme EXPRINTER, Paris
Fremdenverkehrs-, Einkaufs-, Reise-, und Transport A.G., (IBUSZ) Budapest
Statsbanenes Reisenkontor og Sovevogncentral, Oslo
Nationale Rumänische Reise und Fremdenverkehrs Organisation "EUROPA", Bucuresti
MITROPA, Mitteleuropäische Schlaf-u-Speisewagen A.G., Amsterdam
Palestine a Egypt Lloyd LTD, Tel-Aviv
Union Ticket Office, Anvers
Dean und Dawson, London
Pickford Travel Service, Ltd., London
Hellas Travel Bureau, Athenes
Agence Brooke, Bruxelles
Voyages Emile Wirtz, Anvers

Pramen: NA v Praze, fond NUKÚ, karton 1510, Dohlídka nejvyššího účetního a kontrolního úřadu u Československé cestovní a dopravní kanceláře, spol. s r.o. v Praze

## Příklady složení dozorčí rady a správní rady u Čedoku spol.s r.o. as Čedoku a.s.

### Dozorčí rada 1920

Dr. Václav Písecký, vrchní ředitel „Bohemie, československé zahraniční banky“ v Praze

Dr. Oldřich Slavík, ředitel „Bohemie, československé zahraniční banky“ v Praze

František Havlů, ředitel „Bohemie, československé zahraniční banky“ v Praze

František Boháček, magistrátní rada

Dr. Jaroslav Brejcha, ministerský rada v ministerstvu obchodu

Karel Hejl, přednosta zemské úřadovny II. Všeobecného penzijního ústavu v Brně

Hans Chudaczek, I. tajemník Obchodní a živnostenské komory v Chebu

Ignác Kristin, tajemník hasičské pojišťovny v Brně

Náhradníci:

Dr. Karel Rauss, asistent české techniky v Brně

Karel Schöttner, předseda zemského cizineckého svazu v Karlových Varech

Rudolf Weigner, ředitel banky Bohemie v Praze

Ing. Josef Syrový

Pramen: SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273, Společenská smlouva

### Dozorčí rada 1925:

František Boháček, vrchní magistrátní rada v Praze

Dr. Hans Chudaczek, sekretář Obchodní a živnostenské komory v Chebu

Ing. Josef Theimer, v Brně, Kapucínského náměstí 6

Josef Holub, prokurista Banky československých legií v Praze

Rudolf Kaška, prokurista Banky československých legií v Praze

JUDr. Josef Špaček, odborový rada v ministerstvu železnic

Pramen: SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273.

### Správní rada 1937

Doc. Ing. Ctibor Fiala, ministerský rada a přednosta departementu v ministerstvu železnic, bytem v Praze VII, Malá Šternberkova ulice číslo 2

JUDr. Odolen Grégr, vrcholný odborový rada v ministerstvu železnic, bytem

Praha III, Eratického náměstí č. 10

Zdeněk Machanec, vrchní odborový rada v ministerstvu železnic, bytem v Praze – Nuslích, Svatoslavova č. 38

Ing. Karel Vojáček, odborový rada v ministerstvu železnic, bytem v Kralupech nad Vltavou, Erbenova č. 481

JUDr. Igor Geryk, vrchní ministerský komisař v ministerstvu železnic, bytem v Říčanech č. 336

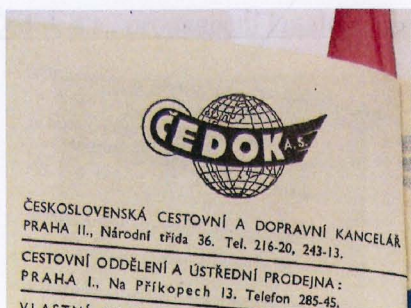
JUDr. Josef Vavroň, vrchní komisař státních drah, bytem v Praze – Vršovicích, Třída krále Jiřího č. 808



PhDr. Václav Pártl, ministerský rada a přednosta oddělení v ministerstvu obchodu, průmyslu a živností v Praze, bytem v Praze XVI Smíchov, Zappova č. 1522

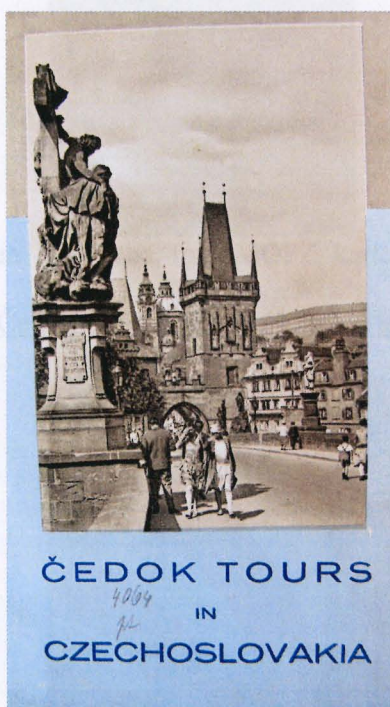
Pramen: SOA v Praze, fond KSO Praha, karton 2268, Čedok 1920, signatura CXII-273

Obrázek č. 1: Logo Čedoku a.s. Dnes známé logo Čedoku se objevuje až po II. světové válce.



Pramen: Pramen: Pramen: NA Praha, fond MOPŽ, karton 281, P5601/1.

Obrázek č. 2: Turistický průvodce Československem.



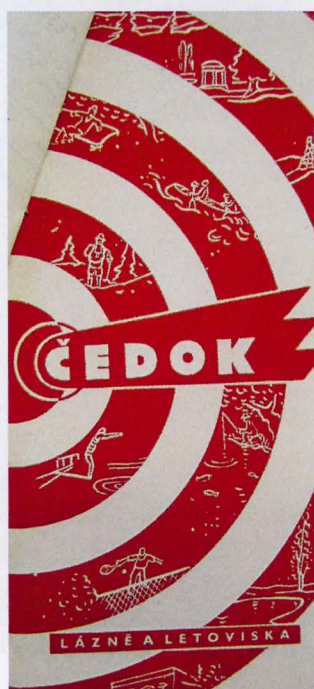
Pramen: Čedok tours in Czechoslovakia 1930

Obrázek č. 3: Čedok a.s., propagační katalog zájezdů z roku 1937



Pramen: Pramen: NA Praha, fond MOPŽ, karton 281, P5601/1.

Obrázek č.4: Čedok a.s., propagační katalog lázní a letovisek



Pramen: Pramen: NA Praha, fond MOPŽ, karton 281, P5601/1.

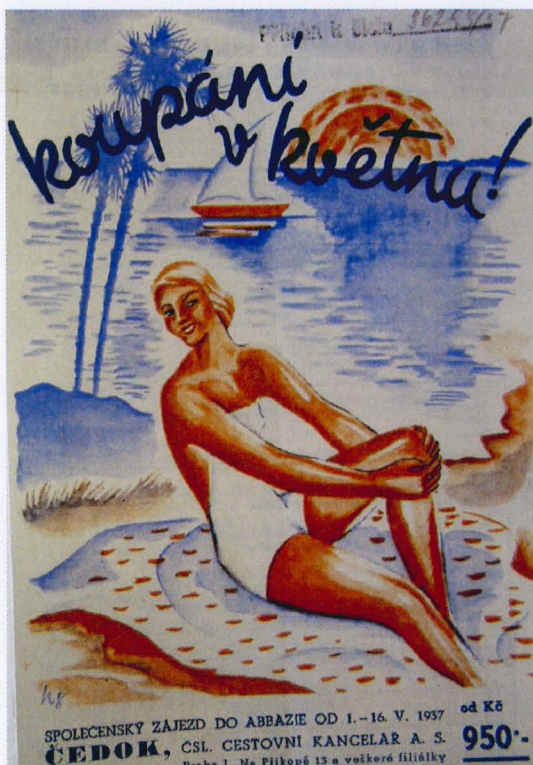


Obrázek č.5: Vyhlídková jízda autokarem Prahou. Vyhlídkové jízdy byly Čedokem provozovány od roku 1927



Pramen: ČEDOK-VERLAG, Band 1, Praha-Prag

Obrázek č. 6: Reklamní materiál Čedoku zaměřený na domácí klientelu, která již v době mezi světovými válkami ráda navštěvovala oblast Středomořího moře.



Pramen: NA Praha, fond MOPŽ, karton 281, P5601/1.



Obrázek č.7: Čedok vydával kromě různých propagačních materiálů a průvodců i jízdny řády. Zde se jedná o jízdny řád z roku 1933. Jak napovídá titulní strana, neomezoval se jízdny řád pouze na železnici.



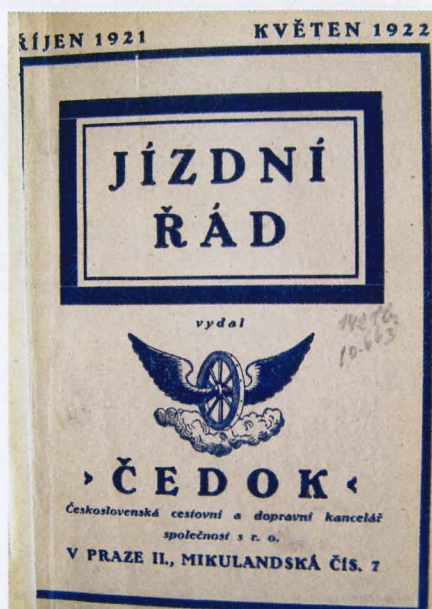
Pramen: Čedok jízdny řád železniční, paroplavební, automobilový a vzduchoplavecký RČS, Zima 1933-34, Praha 1933

Obrázek č. 8: Reklama na okružní jízdny Prahou. Reklama byla umístěna v průvodci Prahou. Skupina turistů se nachází na Staroměstském náměstí.

Pramen: Čedok, Průvodce Prahou



Obrázek č.9. Jízdní řád produkce Čedoku z roku 1921. Průvodce obsahuje jen železniční spojení.



Pramen: Čedok, Jízdní řád, Praha 1921

Obrázek č. 10: Titulní strana průvodce Prahou v německém jazyce.



Pramen: ČEDOK-VERLAG, Band 1, Praha-Prag



Obrázek č.11: Návrh celé podnikatelské jízdenky pro vnitrostátní dopravu. Jízdenky vydávané v cizině byly označeny písmenem A. Podrobnější popis jízdenek je v kapitole Podnikatelské jízdenky.

Československá cestovní a dopravní kancelář společnost s r.o.	A	Československá cestovní a dopravní kancelář společnost s r.o.
	A	Československé státní dráhy .
třída I. Klasse	řada: Reihe: 51.	Platí pro osobní vlaky . Nur für Personenzüge . I. třída I. Klasse
číslo: .....	číslo: 51.	číslo: ..... cena Preis Kč 20.80
C H E B / Eger / - - M A R . L Á Z N Ě / Marienbad / neb / öder / M A R . L Á Z N Ě / Marienbad / - - C H E B / Eger /		
Platí 60 dní včetně dne orazítkování . Gültig 60 Tage, den Tag der Abstempelung mitgerechnet .		

Pramen: NA v Praze, fond MŽ, karton 153, číslo jednací 788.

Obrázek č. 12: Akcie společnosti Čedok a.s.

Vzorec A.

Číslo.....

**A K C I E**

společnosti ČEDOK, československá cestovní a dopravní kancelář,  
 akciová společnost v Praze

na Kč 10.000.—,

t. j. slovy: deset tisíc korun československých,

kteřou se panu(-i).....

zaručují veškerá práva, jež patří podle zákona a stanov každému akcionáři, zejména poměrný podíl na čistém zisku a jmění společnosti.

Má-li být akcie převedena, nutno požádati o souhlas k převodu správní radu společnosti a provedení převod jí prokázati. Převod musí být proveden podle ustanovení, platných pro převody směnečné. Pro společnost platí za vlastníka akcie jen ten, kdo je jako takový zapsán v knize akcionářů (§ 8 stanov).

Akcie Československých státních drah jsou trvale uloženy u hlavní pokladny ministerstva železnic, akcie ostatních akcionářů u Zemské banky v Praze a vede se o nich evidenční rejstřík.

V Praze dne.....

ČEDOK, československá cestovní a dopravní kancelář,  
 akciová společnost.

(Podpisy.)

Pramen: NA v Praze, Ministerstvo průmyslu obchodu a živností, karton 2479, číslo jednací 3388/39, Stanovy společnosti Čedok

