

Lenka Krátká, Pavel Mücke
(editoři)

ZA HRANICE SLUŽEBNĚ

Pracovní cesty z Československa
do zahraničí
v letech 1945 až 1989

ORÁLNÍ HISTORIE A SOUDOBÉ DĚJINY

KAROLINUM



Za hranice službě

Pracovní cesty z Československa do zahraničí v letech 1945 až 1989

Lenka Krátká, Pavel Mücke (editoři)

Recenzenti:

PhDr. Pavel Szobi, Ph.D.

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

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

Vydaly

Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

Ovocný trh 560/5, 116 36 Praha 1

www.karolinum.cz

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR

Vlašská 355/9, 118 00 Praha 1

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

Praha 2021

Redakce Lucie Zikmundová

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2021

© Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2021

© Lenka Krátká, Pavel Mücke et al., 2021

Photography © ČTK, 2021

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

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

ISBN 978-80-7285-264-2 (ÚSD)

ISBN 978-80-7285-265-9 (ÚSD, pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz



USD

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR
www.usd.cas.cz

OBSAH

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

(Lenka Krátká, Pavel Mücke) 7

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

(Pavel Mücke) 14

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

(Lenka Krátká) 85

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

(Lenka Krátká) 125

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

(Lenka Krátká) 155

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

(Lucie Marková) 176

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

(Šárka Rámišová) 215

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

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

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

Někdy se člověku stýskalo... Vybrané rozhovory o zahraničních pracovních
cestách a pobytech
(*Lenka Krátká*) 335

Jiří Vytáček, stevard Československých aerolinií 339

Stanislav Holý, učitel na vojenských školách
v Egyptě a Libyi 353

Pavel Brümer, pracovník zahraničního obchodu,
obchodní rada 369

Drahomír Machaň, obchodní rada 385

Jiří Forman, kuchař, řidič na velvyslanectvích 410

Zdeněk Vomáčka, bagrista 422

František Lukeš, fyzik 432

Marie Topinková, lékařka 451

Jiřina Lepší, zdravotní sestra 465

Ludmila Tupcová, manželka námořníka 479

Vlasta Kámišová, manželka diplomata 487

Ukázat světu, co umíme. Obrazová příloha doplňující odborné studie
i osobní vzpomínky
(*Lenka Krátká*) 499

Pár slov závěrem aneb zamyšlení nad možnostmi dalších bádání
o služebním cestování do zahraničí
(*Pavel Mücke, Lenka Krátká*) 519

Bibliografie 521

Resumé 557

Seznam fotografií 563

Rejstřík místně-geografický 565

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

Lenka Krátká, Pavel Mücke

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SLUŽEBNÍ CESTY DO ZAHRANIČÍ VE VÍRU POLITICKÝCH DĚJIN.

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

Pavel Mücke

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

studijním, vzdělávacím, potažmo školním (včetně stipendijních pobytů); řada cest pak měla účel kulturní a umělecký; mnohdy se velké publicitě těšily výjezdy na sportovní bázi; nelze opominout ani cesty bezpečnostních složek, armády nebo Sboru národní bezpečnosti; a konečně zde byly cesty oficiální státní.¹⁰ Samozřejmě, že toto je spíše „šedivý“ výčet; barevné paletě praxe nejrůznějších výjezdů „za prací“ budou věnovány následující kapitoly.

Pokud se na služební a „volnočasově-reprezentační“ cesty, jež byly realizovány „ve státním zájmu“, podíváme v kontextu éry studené války, platí, že na rozdíl od cest ryze volnočasových všech druhů (turistických, rodinných apod.) zde prakticky neexistovaly „absolutně zakázané destinace“.¹¹ V přímé závislosti na konkrétním stavu a intenzitě politických, hospodářských, odborných, vojenských či kulturně-společenských styků byly pouze země více nebo méně navštěvované, respektive destinace více či méně preferované.¹² I lidově demokratické a posléze socialistické Československo se opíralo o velmi rozvětvené vztahy se světem, těžící zejména z liberálně-demokratické masarykovsko-benešovské tradice první republiky. A navzdory provýchodní reorientaci vztahů i omezením z přelomu čtyřicátých a padesátých let byla paleta kontaktů a od ní odvislá šíře destinací i nadále značně obsáhlá a byla ustavičně rozvíjena jak počtem, tak intenzitou styků.

Na rozrůzněné cestovní mapě se po skončení druhé světové války záhy začaly krystalizovat určité skupiny zemí tak, jak se začal měnit postoj čs. politické reprezentace k mezinárodnímu dění. Podobně jako se postupně rozpadalo a transformovalo bývalé seskupení

10 K dobové typologii služebních cest například: NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 9, a. j. 9, info b. 2, Informace o provedení usnesení PV ÚV KSČ k jednotné úpravě schvalování pracovních a studijních cest do zahraničí, 19. 9. 1966.

11 Za příklad limitovaných vztahů z důvodů neexistence oficiálních diplomatických styků na úrovni velvyslanectví je možné uvést čs.-portugalské vztahy let 1945 až 1974, čs.-španělské let 1933–1977 nebo čs.-jihoafrické vztahy mezi lety 1964–1989. Blíže: Jan Klíma: Česko-portugalské vztahy – dějiny, intenzita, tendence. *Czech Journal of International Relations* 31 (1996), č. 3, s. 73–83; Filip Wurm: *Československo-španělské vztahy 1945–1975*, nepublikovaná diplomová práce. Praha, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy 2007; Petr Zídek – Karel Sieber: *Československo a subsaharská Afrika v letech 1948–1989*. Praha, Ústav mezinárodních vztahů 2007.

12 Možná paradoxně i na tomto „nehermetickém“ uzavření hranic a jejich selektivní propustnosti spočívala dlouhodobá stabilita a zároveň vnitřní dynamika bipolárního studenoválečného světa.

států druhoválečné spojenecké koalice, také ve vidění „bratrského“ Sovětského svazu i „spojenecké“ Velké Británie a Spojených států amerických začala být uplatňována studenoválečná „černo-bílá“ optika, dělicí je na dvě skupiny podle nového západo-východního geopolitického schématu – z čs. oficiálního pohledu na stranu „dobrou“ a „špatnou“. Pro sémantické nominální odlišení vztahu pisatelů (a cestujících) k jednotlivým částem světa se již ke konci čtyřicátých let v dobových dokumentech, které pojednávají o cestovní problematice, ustalují pojmy „spřátelené země“, „lidové demokracie“, od šedesátých let „socialistické země“ nebo konečně „země socialistického tábora“ (s často používanými zkratkami SZ neb ZST) na straně jedné a „kapitalistické státy“ (s často používanou zkratkou KS) na straně druhé.¹³ V souvislosti s dekolonizací a zvýšením angažmá zemí východního bloku v tzv. třetím světě se pak od šedesátých let začíná objevovat termín „ostatní státy“, označující právě země na pomezí soupeření západního a východního bloku. Tento výraz se v průběhu sedmdesátých let mění v konkrétnější (a „vřelejší“) označení „rozvojové země“. Cestovní pojmosloví v uvedeném formátu pak bylo víceméně používáno až do pádu státního socialismu na sklonku roku 1989.

Příliš překvapivé nebude zřejmě konstatování, že každý sektor (a „druh cest“) disponoval svou specifickou symbolickou geografíí i neformálním „žebříčkem“ prestiže navštěvovaných zemí. Ten však byl jinak formován v očích čs. politiků a státníků, jinak v představách vysílaných vojáků, příslušníků bezpečnostních složek nebo obchodníků a odlišnými pohledy disponovali „cestující profesionálové“ z řad zaměstnanců dopravních společností. Do těchto itinerářů a „žebříčků“ promlouvaly jak geopolitické podmínky a úroveň vztahů s jednotlivými zeměmi, tak aktuální ekonomická situace v Československu i ve světě. Než se však jakákoli z výše uvedených cest uskutečnila, bylo třeba o ní na příslušné úrovni rozhodnout.

13 Ke konci roku 1948 mizí z tábora „spřátelených“ zemí Jugoslávie, a naopak od roku 1949 se k „lidovým demokraciím“ přidává (z původně východní okupované zóny Německa) definitivně „spřátelená“ Německá demokratická republika.

POVOLENO/NEPOVOLENO? O POLITIKÁCH SCHVALOVACÍCH PROCESŮ SLUŽEBNÍCH CEST

Tři přední představitelé znormalizovaného Československa Gustáv Husák, Lubomír Štrougal a Vasil Bilak mají vyjet na svou první oficiální cestu do Francie. V cestovních instrukcích se dočtou, že kdo chce ve Francii opravdu něco znamenat, podle vzoru francouzského prezidenta Charlese de Gaulla zkracuje příjmení na jednoslabičné a dává si před něj aristokraticky znějící předložku „de“. Rozhodnou se proto, že si pro účely této cesty a pro zdůraznění svého společenského významu svá příjmení také upraví. Husák rozmýšlí: „Já tedy budu Gustáv de Hus.“ Štrougal na to: „A já budu Lubomír de Štrou.“ Bilak váhavě dodává: „Soudruzi, tak to já s vámi nikam nejedu...“

Ačkoli ve většinové paměti české i slovenské společnosti je hluboko usazeno mínění, že omezení přeshraničního pohybu a jeho regulace přišly do Československa s definitivním potvrzením komunistického monopolu moci v únoru 1948, fakticky k němu došlo již po skončení války v roce 1945. Poválečná doba byla relativně bohatá na zahraniční cesty, Československo v té době obnovovalo či nově budovalo své zahraniční vztahy. Zároveň se tehdejší centralizované schvalování zahraničních cest stalo později pomyslným pilířem lidově demokratické a posléze státní komunistické politiky provozování mezinárodních styků. Na celostátní úrovni se do role pomyslného „kontrolora“ a „ochránce finančních zájmů“ státu pasovali zástupci ministerstva financí a Národní banky, kteří se stali vehementními přímluvci ve zpřísnování režimu schvalovacích opatření. Činili tak podle svých slov ve jménu „boje“ proti prohlubující se pasivní bilanci devizových účtů, které se po znárodnění bank a finančního sektoru ocitly ve státních rukou. Velmi silnou pozici pak (nejen v bezprostředně poválečné) době zastávali zástupci ministerstva vnitra a ministerstva národní obrany jakožto ochránci „bezpečnostních zájmů“ republiky (a údajně také českého a slovenského národa).¹⁴

14 Do jejich zahraniční cestovní agendy, která již od válečných dob nabývala výrazně provýchodního (a prosovětského) charakteru, pak vláda jako celek zasahovala veskrze formálně a po „vítězném Únoru“ 1948 byly již tyto cesty „obhospodařovány“ oběma resorty fakticky autonomně, rozhodující slovo při jejich schvalování mělo přímo komunistické vedení.

Iniciátory změn na vládní a celostátní úrovni však čekala velmi obtížná úloha. Snahy o větší míru koordinace a zavedení jednotného přístupu ke schvalování a kontrole cest narážely na v československém prostředí léty zažitou praxi, kdy si každý resort bedlivě střežil autonomii a bránil svou pravomoc rozhodovat o cestách (a „osudech“) „svých“ svěřenců. Ustavení nových pořádků tak po léta nebránily jen preference jiných politických priorit vedoucích komunistických elit, ale také značně roztržštěné rozhodovací procesy a mechanismy s tradicí doby Rakousko-Uherska a první čs. republiky. Minimálně do poloviny roku 1949 se s touto „pasivní resistencí“ v některých resortech a na úřadech potýkali i noví komunističtí „mocipáni“ usilující o mocenskou dominanci, absolutní kontrolu nad zahraničně cestovní agendou. Celkové snahy o sjednocení agendy na centrální úrovni je možné demonstrovat na jednom konkrétním případě: z pohledu „kontrolorů“ bylo toto úsilí korunováno úspěchem až na podzim 1949, kdy vznikl nový „super úřad“ s názvem Vládní komise pro styky s cizinou, fungující posléze až do listopadu 1953.¹⁵

Tento nevelký orgán se sídlem při Úřadu předsednictva vlády, v němž po dlouhé roky jednou týdně pravidelně zasedali předseda – ministr financí, zástupci Úřadu předsednictva vlády, ministerstva národní obrany, ministerstva vnitra (či národní bezpečnosti), ministerstva zahraničí a Státního úřadu plánovacího, se stal ztělesněním dobové myšlenky byrokratického „ovládnutí“ zahraničního cestování v oblasti státní správy a redukce cest na nejnужnějš́í minimum.¹⁶ Komise nejenže („ve jménu hospodárnosti“) schvalovala a kontrolovala plnění čtvrtletních plánů zahraničních cest jednotlivých centrálních úřadů a ministerstev, ale její předseda také každé tři měsíce podával souhrnnou zprávu vládě. Jak je patrné z dostupných pramenů, hybnou duší komise a jejím velkým obhájcem byl (nikoli překvapivě) její samotný předseda, ministr financí a mimo jiné jeden z architektů čs. měnové reformy z června 1953, Jaroslav Kabeš.¹⁷

15 O rozsáhlé činnosti nevelkého orgánu, disponujícího co do administrativního aparátu pouze jedním tajemníkem a dvěma administrativními silami Úřadu předsednictva vlády, svědčí obsáhlý fond o velikosti zhruba sedmi desítek kartonů zachovalý v opatrování Národního archivu v Praze na Chodovci (NA, Úřad předsednictva vlády – Vládní komise pro styky s cizinou /1949–1953/).

16 Komise s identickou agendou působila také při ÚV KSČ pro schvalování cest po komunistické stranické linii.

17 Jaroslav Kabeš hájil opodstatnění existence komise s poukazem na zavedení jednotného systému sestavování plánů na ministerstvech a v úřadech, na zvýšení

Udržení režimu absolutní centralizace schvalování a kontroly zahraničního cestování se však v měnící se mezinárodní i vnitropolitické atmosféře pozdě stalinské a především poststalinské éry jevílo jako nereálné, a to zvláště když začal narůstat samotný počet žádostí o cesty. Schvalování zahraničních cest bylo i podle dobového mínění značně náročné na administrativu, tudíž také na potřebný čas.¹⁸

Představitelé některých resortů se již v tušení politických a zároveň organizačních změn začali od počátku roku 1953 s návrhy zahraničních cest obracet přímo na předsednictvo vlády; proto přišla na pořad dne i otázka dalšího fungování této vládní komise. Pro kolorit tehdejší dobové politické scény je příznačné, že předseda vlády Antonín Zápotocký – ač předtím s Kabešem při schvalování zahraničních cest po stranické komunistické linii spolupracoval – pověřil ožehavým úkolem vyjednání nového systému svého zástupce, náměstka předsedy vlády Viliama Širokého.¹⁹ Vzhledem k úmrtí předsedy KSČ a prezidenta Klementa Gottwalda a následným mocenským přesunům se Širokého pozice vylepšila a nadále při hledání „ideálního“ modelu vystupoval z postu předsedy vlády (ale hlavně člena předsednictva ÚV KSČ). Diskuse o reformě rozhodovacích principů a mechanismů se však mezi zainteresovanými aktéry vedla po celý rok až do podzimu 1953.²⁰

hospodárnosti a také získání podrobných informací pro přesné sestavování celkových ročních devizových plánů (NA, fond Úřad předsednictva vlády – tajná spisovna /1945–1959/, inv. č. 2481, sg. 322/3, k. 618, Vládní komise pro styk s cizinou – zájezdy vládních delegací do ciziny, povolování úředních cest, 1951–1953).

- 18 V souborných instrukcích ministerstva kultury (MK) z října 1953 je například uvedeno, že požadavky na schválení a vyřízení cest na vládní úrovni mají být podávány nejméně devět týdnů předem, u cest schvalovaných pouze na úrovni MK pak stačilo minimálně pět týdnů předem. Instrukce rovněž stanovila, že příslušné formuláře cestovních žádostí budou v požadovaných jazycích vyplňovat (pro potenciální eliminaci chyb a nesrovnalostí) raději samotní referenti ministerstva kultury (NA, Ministerstvo kultury /1953–1956/, inv. č. 429, k. 266, Informace o kulturních stycích ČSR v r. 1954 a 1955; Návrh nové organizace práce v oblasti kulturních styků se zahraničím; Téze o rozvoji kulturních styků se zahraničím v letech 1945–1954 a perspektivách jejich dalšího rozvoje, 1956).
- 19 NA, fond Úřad předsednictva vlády – tajná spisovna (1945–1959), inv. č. 2481, sg. 322/3, k. 618, Vládní komise pro styk s cizinou – zájezdy vládních delegací do ciziny, povolování úředních cest (1951–1953).
- 20 V této debatě se ke správě agendy a dozoru nad zahraničními cestami mimo jiné iniciativně hlásilo ministerstvo zahraničních věcí (navrhovalo, aby vláda schvalovala jen rámcové plány cest), dále ministerstvo vnitra a také dosavadní „kontrolor“, ministerstvo financí, jehož zástupci si dokonce kacířsky dovolili nesouhlasit, aby

Z důvodů nepružného a neefektivního rozhodování a také v důsledku velkého zahlcení i faktického nezvládnání náporu zahraničně cestovní agendy bylo od byrokratického modelu kontroly nakonec upuštěno a činnost centrálních komisí byla ukončena. Od podzimu 1953 pak postupně vznikal model schvalování cest v hierarchizované několikaúrovňové podobě, zpravidla v závislosti na tzv. kádrových pořádkách. Jako v předešlém období byly jednotlivými institucemi a resorty sestavovány a posléze projednávány a schvalovány (či upravovány) na příslušných rozhodovacích úrovních časově vymezené (roční, pololetní, čtvrtletní) plány zahraničních cest. Mimořádné cesty, které nebylo možné zahrnout do dlouhodobějších plánů, pak byly příslušným orgánům předkládány ke schvalování průběžně. Je možné říct, že se nový „destalinizační“ model relativně osvědčil, takže nakonec s dílčími úpravami sloužil po následující desetiletí.²¹

Jak se začalo záhy ukazovat, fungování tohoto systému bylo v praxi dosti vzdáleno od původních představ a ideálů jeho tvůrců, na což poukázaly dobové kontroly z jara a léta 1957 (a posléze ze zimy 1958). Ty odkryly mimo jiné formální přístup pověřených osob ke schvalování zahraničních cest, nedostatek kontroly, a hlavně realizaci cest v některých případech zcela zbytných, tudíž „nehospodárných“.

Ministerstvo dopravy vyslalo v roce 1954 tři pracovníky, Ing. Novotného, Leubnera a Ing. Staňo[.] do Polska za účelem získání zkušeností s provozem rozmrazovny. Cesta, na kterou bylo vynaloženo 12 000 Kčs, nepřinesla žádných výsledků, neboť byla uskutečněna až v měsíci d u b n u [zvýrazněno v originále], tedy v době, kdy rozmrazovna nebyla již v provozu. Cesta s tímž úkolem byla proto v roce 1956 opakována a vyžádala si dalšího nákladu 18 144 Kčs.²²

o cestách rozhodoval například výhradně stranický orgán – v podobě ÚV KSČ (NA, fond Úřad předsednictva vlády – tajná spisovna /1945–1959/, inv. č. 2833, sg. 405/3-405/3/22, k. 688, Styk s cizinou – cesty čs. delegací a expertů do ciziny, pobyt cizích delegací v ČSR /1949–1953/).

- 21 Postupně se začala „zažívat“ praxe, kdy na nejvyšší úrovni, v Předsednictvu či Sekretariátu ÚV KSČ, byly také schvalovány dlouhodobé záměry, výhledy a zásady rozvoje zahraničních styků určitých sfér či organizací (například nejvyšších stranických orgánů, vlády, parlamentu, armády či bezpečnosti, odborů, školství, kultury, sportu nebo celospolečenských organizací), a to pro horizont zhruba tří až pěti let.
- 22 NA, Politické byro ÚV KSČ (1954–1962), svazek 144, a. j. 190–191, bod 3, Výsledky проверки pracovních cest ústředních úřadů do zahraničí, 23. 7. 1957.

V červenci 1956 vyslala hlavní správa automobilových oprav pracovníky na 14denní cestu do Itálie k získání zkušeností v opravnách fy Fiat v Turíně. Cesta byla uskutečněna mimo plán. Vyslaní pracovníci se za svého pobytu v Itálii věnovali studiu zkušeností v opravnách sotva 3 dny, jinak si prohlíželi průmyslové výrobní závody, autobusová nádraží a pamětihodnosti města Janova, Říma, Neapole a Florencie. Tuto skutečnost náčelník správy Ing. Kohoutek po návratu pracovníků vůbec nepozastavil [sic!].²³

Např. v březnu 1956 vyslal PZO Kovo na tříměsíční cestu do Uruguaye montéra s úkolem provést instalaci obuvnických strojů, uvést je do chodu a zapracovat obsluhující personál, ačkoliv stroje nebyly ještě dodány. V květnu, kdy se montér do ČSR vrátil, bylo zjištěno, že podle objednávky šlo o stroje na sklad a montáž nebyla odběratelem ani objednána.²⁴

Navzdory tomu, že byly v dalších letech prováděny následné kontroly, stále se z pohledu vládnoucích elit nedařilo dostat agendu zahraničních cest do optimálního stavu.²⁵ Za obsahově i procedurálně správnou realizaci zahraničních cest byli učiněni osobně zodpovědnými dokonce samotní ministři; když však „hodnotitelé“ posléze dospěli k závěru, že ministři si (pravděpodobně pro přemíru dalších povinností) nedokázali na svých podřízených vynutit dodržování „cestovní kázně“, v nové vlně opatření měli pověřit dohledem své konkrétní náměstkyně či delegovat pravomoci na předsedy zřízených ministerských komisí pro schvalování cest.²⁶ Ve snaze ulehčit přetíženému úřednímu aparátu bylo v roce 1957 zavedeno financování služebních cest státních resortů a společenských organizací prostřednictvím přidělovaných devizových limitů pro jednotlivé instituce. Po jejich zavedení tak bylo nutné žádat vládu, ministerstvo financí, potažmo Státní banku československou o přiděl deviz na jednotlivá vydání. Nicméně do výše

23 Tamtéž.

24 NA, Politické byro ÚV KSČ (1954–1962), svazek 170, a. j. 230, bod 5, Výsledky prověrky cest pracovníků ústředních úřadů do zahraničí a opatření provedená k nápravě zjištěných nedostatků, 18. 3. 1958.

25 Velmi příznačné je, že pověřený orgán – ministerstvo státní kontroly – nezahrnul do svých kontrolních šetření silové resorty národní obrany či vnitra, ale ani zahraničí nebo zahraničního obchodu, kde bylo jinak možné frekvenci cest i míru vynaložených prostředků předpokládat vůbec největší.

26 NA, Politické byro ÚV KSČ (1954–1962), svazek 170, a. j. 230, bod 5, Výsledky prověrky cest pracovníků ústředních úřadů do zahraničí a opatření provedená k nápravě zjištěných nedostatků, 18. 3. 1958.

stanovených limitů si instituce mohly (relativně podle vlastní vůle) nakupovat v oficiálním kurzu devizové prostředky na „své“ cestovní náklady.²⁷ Také toto vylepšení se ve státně socialistické praxi velmi ujalo a bylo s určitými modifikacemi využíváno až do let osmdesátých.

Je třeba podotknout, že v popisované fázi iniciace důsledné kontroly zahraničních cest se již velice energicky angažoval nový „první muž strany a republiky“ Antonín Novotný, který, jak se ukázalo i v průběhu následujícího desetiletí, měl pro dohled nad cestováním mimořádnou „slabost“. Novotného angažmá také značilo výrazný posun rozhodovacích pravomocí o zahraničních cestách na komunistickou stranickou rovinu a do sfér jejího aparátu, což se stalo konstantou každodenního dění minimálně do sklonku „novotnovské“ éry. Vzhledem k osobnímu zájmu prvního tajemníka byla zavedena praxe předkládání souhrnných zpráv, které dnes mimo jiné dávají alespoň elementární náhled jak na kvantitativní stránku služebního cestování, tak dílem i na způsoby jeho schvalování.

Tabulka 1: Poměr služebních cest na celkovém počtu výjezdů z Československa, vč. počtu zamítnutých cest v letech 1958–1959²⁸

	Zamítnuté cesty celkem	Z toho zamítnuté služební cesty	Celkový počet výjezdů z ČSR	Z toho výjezdy služební	Služební výjezdy do Sovětského svazu a lidově demokratických států (LDS)	Služební výjezdy do kapitalistických států (KS)
1958	42 144	503 (313 LDS + 190 KS)	220 425	59 837	38 599	21 238
1959	16 355	561 (213 LDS + 348 KS)	284 333	66 293	42 331	23 962

Vzhledem k nárůstu počtu služebních cest na takřka sedmdesát tisíc ročně na sklonku padesátých let a v důsledku permanentního

27 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 19, a. j. 20, bod 7, Zpráva o pro-
ověře dosavadního systému financování zahraničních cest prostřednictvím limitů
a zhodnocení bezdevizových styků, 10. 1. 1967.

28 NA, Politické byro ÚV KSČ (1954–1962), svazek 250, a. j. 333, k info bod 2, Přehled
služebních a soukromých cest do zahraničí, 1. 3. 1960.

nedostatku deviz se jalo čs. vedení opět vyvíjet tlak na podřízené orgány a instituce, aby se pokusily své cesty „ekonomizovat“ prostřednictvím tzv. bezdevizových styků. Ty měly být provozovány na bilaterálním smluvním základě a spočívat na zásadě reciprocity (tedy že za dohodnutý počet vyjíždějících osob měl přijet ekvivalentní počet hostů ze zahraničí, jimž pobyt hradilo Československo jako hostitelská země). Tento druh mezinárodních styků byl rozvíjen zejména se „spřátelenými“ zeměmi východního bloku (v řádu zhruba dvaceti tisíc osob ročně a přibližně čtyřiceti hromadných akcí), ale také s některými západními zeměmi (například se sousedním Rakouskem, a to v řádu tisíce osob a přibližně třiceti akcí ročně) či se zeměmi tzv. třetího světa (v řádu dvou stovek osob ročně a zhruba pěti desítek akcí). Co do druhů cest, nejvíce se tento způsob týkal provozování kulturních, školních a vědeckých styků.²⁹

V návaznosti na novou vlnu „ekonomizace“ cest a zejména jejich definitivní zmasovění se stranicko-státní vedení pokusilo zjednodušit a decentralizovat vybranou cestovní agendu, a to především u cest do Sovětského svazu, Polska, Maďarska, Bulharska a Rumunska. Změny doprovázel posun projednávání a schvalování cestovní agendy (nejen služebních, ale i volnočasových a rodinných cest) na hierarchicky nižší správní úroveň, tj. od centrálních orgánů ÚV KSČ a vlády směrem k ministerstvu zahraničních věcí, jednotlivým resortům, rektorátům vysokých škol, vedení ČSAV apod., případně pak od ústředí ministerstva vnitra na krajské správy SNB – Veřejné bezpečnosti.³⁰

I nadále se však ukazovalo, že byrokraticko-administrativní model správy cest má navzdory dílčí liberalizaci své limity a jeho protagonisté jsou neustále o pomyslný krok až dva pozadu za požadavky praxe (a exponenciálně rostoucími nároky při zvyšování počtu zahraničních výjezdů „obyčejných“ pracovníků).

Na některých okresech s velkými průmyslovými závody nebo obvodech, kde je soustředěn značný počet ústředních úřadů, podniků zahraničního obchodu a výzkumných ústavů jako na Praze 1 nebo Praze 7, se ukazuje,

29 NA, Politické byro ÚV KSČ (1954–1962), svazek 300, a. j. 384, bod 7 a 9, Řízení a využívání bezdevizových styků v oblasti státní správy na úseku kulturních, školních a vědeckých styků, 21. 3. 1961.

30 Tamtéž. Blíže o decentralizaci agendy také: Jan Rychlík: *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu. Pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848–1989*, s. 53–75.

že tyto OV KSČ [Okresní výbory KSČ] jsou zahrnovány nespočetnými žádostmi o schválení pracovníků k cestám do zahraničí. Za uplynulý rok 1964 vyjadřoval se například Okresní výbor KSČ Praha 1 k 5394 návrhům na krátkodobé služební cesty (tj. průměrně 103 návrhy týdně).³¹

Tváří v tvář narůstajícím ekonomickým problémům a posléze pod tlakem regulérní hospodářské krize, která v Československu vypukla v polovině šedesátých let, se čs. stranické státní vedení snažilo najít cestu ke zlepšení situace prostřednictvím další vlny reorganizací a obnoveného tlaku na zefektivnění a hospodárnost zahraničních cest.³² Hospodářsky neúnosným se ukazoval být stávající systém financování zahraničních cest formou devizových limitů stanovovaných pro jednotlivé resorty. Proto v rámci ekonomizačních opatření mělo být vypracováno nové schéma, které by náklady na zahraniční cesty spojilo s hmotnou zainteresovaností vysílajících organizací (hlavně výrobních podniků a podniků zahraničního obchodu). Systém limitů pak měl být podle představ svých tvůrců ponechán pouze pro cesty do mezinárodních organizací a pro „běžné“ pracovní cesty nehuspodářských ministerstev a úřadů.³³

Dílčích proměn doznal také schvalovací systém, když v únoru 1965 byl Předsednictvem ÚV KSČ vydán pokyn o hierarchickém schvalování zahraničních cest – jak služebních, tak soukromých – a to rámcově v souladu s existujícími kádrovými pořádky. Do běžné administrativně rozhodovací praxe mělo také přejít utváření a schvalování plánů (čtvrtletních, ročních) cest; pouze ve výjimečných případech měly být průběžně schvalovány cesty mimořádné.³⁴ Aby bylo odlehčeno byrokratickému zatížení některých orgánů a úřadů, v souvislosti se zavedením trvalých výjezdních doložek do socialistických zemí pro čs. občany, kteří obdrželi cestovní pas, cesty pracovníků vysílaných do těchto končin od května 1965 již nemusely být projednávány a schvalovány

31 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1962–1966), svazek 107, a. j. 110, bod 19, Schvalování krátkodobých služebních cest do zahraničí, 18. 5. 1965.

32 V dobových dokumentech tak opětovně zaznívala kritika vysokých devizových nákladů na cesty a malého dohledu nadřízených nad schvalováním cest; poukazovalo se na údajně rozporuplná rozhodnutí o vyslání, v nichž bylo na úkor zahraničně-politických hledisek preferováno „odbornictví“. V neposlední řadě zaznívala kritika diskutabilního přínosu cest a absentující aplikace výsledků cest do praxe.

33 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1962–1966), svazek 133, a. j. 141, bod 12, Jednotná úprava schvalování pracovních a studijních cest do zahraničí, 22. 2. 1966.

34 Tamtéž.

nadřízenými orgány vůbec. U cest do „kapitalistického zahraničí“ měl výjezdy schvalovat příslušný celozávodní výbor KSČ (případně závodní organizace). Po určitém čase se prováděla prověrka, zda a jak se vysílaný pracovník/pracovnice osvědčili; v případě kladného hodnocení mělo být povolení prodlouženo. Pouze „nomenklатурní kádry“, kteří byli nositeli státního tajemství, měli být i nadále ponecháni ve schvalovacím řízení podle původních nařízení.³⁵

Od září 1966 vešel v platnost soubor nových komplexních zásad posuzování a schvalování zahraničních cest, v nichž se vládnoucí tvůrci snažili obsáhnout všechny připomínky z let předešlých. Vyjma cest nejvyšších komunistických stranických a ústavních činitelů zodpovědnost za schvalování služebních cest podřízených spočinula v rukou ministrů, hlav centrálních orgánů, případně jimi pověřených složek. Mezi vyjíždějícími „střední“ a „nižší“ státně socialistické mocenské hierarchie tvořily výjimku početné zahraniční cesty ředitelů podniků zahraničního obchodu, které měl schvalovat ministr zahraničního obchodu, a též cesty resortu ministerstva národní obrany, které se řídily zvláštními směrnicemi. V případě, že se služebních cest účastnili i rodinní příslušníci, byly cesty vyslaných manželek schvalovány šéfy příslušných resortů a cesty školou povinných dětí se měly řídit směrnicemi ministerstva školství a kultury.³⁶

Vedle administrativních omezení měly být použity i nástroje technokraticky laděného a „motivačního“ charakteru. Za účelem úspory devizových prostředků „ze státní pokladny“ měli být (podle usnesení vlády č. 364/1966) v resortech školství, kultury, zdravotnictví a ČSAV povoleny tzv. neplánované služební cesty (přezdívané „poloslužební“), které si jejich účastníci a účastnice částečně hradili sami, případně jim na realizaci výjezdu přispívali zahraniční partneři. Z dobových pojednání je patrné, že záhy tyto formy služebního cestování do západních zemí výrazně nabyly na popularitě.³⁷ Podobně měly být od roku 1965 – po vzájemné dohodě ministerstva financí, ministerstva zahraničního obchodu a Státní plánovací komise – v zahraničněobchodní

35 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1962–1966), svazek 107, a. j. 110, bod 19, Schvalování krátkodobých služebních cest do zahraničí, 18. 5. 1965.

36 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 9, a. j. 9, info bod 2, Informace o provedení usnesení PÚV KSČ k jednotné úpravě schvalování pracovních a studijních cest do zahraničí, 19. 9. 1966.

37 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 103, a. j. 171, bod 8, Zpráva o některých otázkách spojených s pobytem čs. občanů v kapitalistických státech a o vlivových a valutových otázkách, 19. 9. 1969.

sféře cesty vyslaných pracovníků financovány stanovenou procentní sazbou (1,2 promile) z docíleného obratu zahraničního obchodu. Výrobní podniky pak od roku 1966 dostaly možnost financovat cesty svých zaměstnanců z prostředků získaných v rámci tzv. devizové zainteresovanosti (tj. z části svého „zisku“ vyrobeného v devizách).³⁸

Znakem měnící se vnitropolitické situace se stalo také zpochybnění autonomie některých dosavadních privilegovaných složek, jako byla například Československá lidová armáda (ČSLA). Když v prosinci 1966 ministr národní obrany Bohumír Lomský žádal komunistické předsednictvo o posvěcení návrhu zahraničních styků na následující rok – což bylo do té doby spíše formalitou – jeho návrh byl smeten ze stolu a generál-ministr Lomský musel původní plán (počítající s cestami v hodnotě 4,2 milionu Kčs, z toho tří milionů v nedostatkových devizách) potupně nechat přepracovat.³⁹

Jak je patrné z předešlé charakteristiky, druhá polovina šedesátých let se nesla ve znamení leckdy bouřlivých debat nad tematikou služebních cest do zahraničí a jako velmi viditelný aktér v nich i nadále vystupoval již zmiňovaný Antonín Novotný. Ten, věrný utkvělé představě o sobě samém jako „lidovém hospodáři“, vehementně vystupoval proti jakémukoli – skutečnému, či domnělému – plýtvání státními prostředky. Když se ani ne rok před počátkem Novotného mocenského pádu v lednu 1967 opět projednával systém financování a hospodárnosti cest na základě souhrnné a komplexní analýzy ministerstva financí, první tajemník se při jednání poněkud demagogicky rozhořčoval nad vzrůstem cest do kapitalistických států, s nimiž Československo po letech zintenzivňovalo styky. Novotného rozhorlení se nakonec promítlo i do výsledného usnesení, kde Jozef Lenárt coby předseda vlády dostal za úkol snížit počty cest do zahraničí (a to zejména do USA), kam měli čs. pracovníci být vysláni jen v případě, že cesty jsou v politickém a hospodářském zájmu Československa anebo

38 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 121, a. j. 195, bod 14, Návrh regulace výjezdů čs. občanů do zahraničí, zejména do kapitalistických států a Jugoslávie, 13. 3. 1970.

39 Lomského podřízení posléze provedli redukcí cest ČSLA na rok 1967 o 10 244 bytových dnů, což mělo přinést snížení nákladů takřka o čtvrtinu. Nakonec byl schválen návrh na přímé styky s tehdejšími spojeneckými armádami o nákladech 3,3 milionu Kčs, z toho 2,3 milionu v devizách (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1966–1971/, svazek 18, a. j. 19, bod 12, Plán zahraničních cest a návštěv MNO na r. 1967, 20. 12. 1966; svazek 21, a. j. 22, bod 8, Plán zahraničních cest a návštěv MNO na r. 1967, 30. 1. 1967).

jsou potřebné při řešení naléhavých úkolů.⁴⁰ V souvislosti s narůstajícím počtem výjezdů do kapitalistických států se také objevily stížnosti ze strany čs. odborových funkcionářů, neboť na místní úrovni závodní výbory Revolučního odborového hnutí (ROH) trpěly velkým byrokratickým zatížením v důsledku povinnosti dávat ke služebním cestám vlastní dobrozdání.⁴¹ Proměna dobové cestovní praxe byla znát i ve vzrůstající „iniciativě zdola“, která tehdejší komunistické „schvalovače“ dílem překvapila, dílem zarmoutila.

Současně se množí případy, kdy občané žádají o povolení pobytu v kapitalistických státech na dobu 1–3 roky. Žádosti odůvodňují možností přechodného zaměstnání, získání praxe v jednotlivých oborech činnosti, zdokonalením jazykových znalostí nebo dojednaným soukromým studiem na vysokých školách. Přitom nejde o vyslání žádným úřadem nebo organizací. Tyto žádosti jsou zamítány i přesto, že je zaměstnavatelé a závodní výbory ROH nebo školy doporučují. Protože jde o závažné otázky státního zájmu v oblasti pracovních sil, jeví se potřeba stanovení zásad posuzování uvedených žádostí pasovými orgány.⁴²

Dodal bych jen, že shromážděním podkladů pro hledání variant oficiálních politik bylo příznačně pověřeno ministerstvo vnitra, ve spolupráci se Státní plánovací komisí, Generální prokuraturou, ministerstvem spravedlnosti, ministerstvem školství a kultury, hospodářskými ministerstvy a také Státním úřadem sociálního zabezpečení.⁴³ Reflexe tohoto fenoménu v oficiálních dokumentech je nesporným dokladem individuální kreativity některých cestujících, kteří dokázali využívat jak vzrůstající výjezdní možnosti v kombinaci se svým osobním „symbolickým kapitálem“ (a sítí známostí), tak slabiny byrokraticky založeného a ve druhé polovině šedesátých let značně formalizovaného schvalovacího systému.

40 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 19, a. j. 20, bod 7, Zpráva o procvěrci dosavadního systému financování zahraničních cest prostřednictvím limitů a zhodnocení bezdevizových styků, 10. 1. 1967.

41 Samotné vedení odborů se snažilo působit na stranické státní vedení, aby došlo ke změně nastavených procedur a „doporučovací“ povinnost k vyjádření by zůstala pouze zaměstnavateli.

42 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 20, a. j. 20, k info bod 3, Informace k některým problémům pasové agendy, 10. 1. 1967.

43 Tamtéž.

Mocenský pád Antonína Novotného a dočasné vítězství pro-reformního křídla uvnitř vedení KSČ přinesly výrazný impulz i do schvalovacích procesů zahraničního cestování. V květnu 1968 byla na návrh mezinárodního oddělení ÚV KSČ přijata zásadní změna schvalování zahraničních cest, která ve snaze o decentralizaci rozhodovacích procesů, upozadění role „stranické aparátů“ linie a schvalování podle kádrových pořádků znamenala faktické „odnovotnění“ a „postátnění“ dosavadních schvalovacích procedur. Hlavní zodpovědnost měla být přenechána komunistům stojícím ve vybraných ústavních funkcích (předsednictvo vlády, předsednictvo ÚV Národního shromáždění, ÚV Národní fronty, Slovenské národní rady a vedení centrálních úřadů a institucí, tvůrčích svazů, vedení redakcí, rozhlasu či televize). Orgánům na nižší úrovni pak bylo uloženo postupně si zpracovat nové směrnice pro decentralizaci cestovně rozhodovacích procesů. V duchu politiky tzv. pražského jara pak bylo komunistům ve vedoucích funkcích nařízeno, aby usilovali o zachování zahraničně-politické linie KSČ a cílů čs. zahraniční politiky při organizaci zahraničních cest a mezinárodních akcí, a to i v případě, že se jednalo o akce nekomunistických stran Národní fronty.⁴⁴ Šlo o poněkud šalamounsky formulované usnesení, které v době exponenciálního a zároveň na dosavadních regulích značně decentralizovaného růstu zahraničních cest do velké míry v praxi pozbývalo účinnosti.

Jak je vtěleno i do české a slovenské kolektivní paměti, srpnová invaze a počátek tzv. normalizace znamenaly dosti radikální obrat od rozbíhající se liberální praxe. V září 1969 se další jednání Předsednictva ÚV KSČ, jež se mimo jiné zabývalo zahraničně cestovní agendou, uskutečnilo již ve zcela změněné politické situaci a v jiném personálním složení. Na základě materiálu, který předložil Vasil Biľak, nové komunistické vedení vyslovilo radikální kritiku předešlého oslabení rozhodovací role stranických a centrálních orgánů při schvalování cest. Opětovně proto měla být obnovena „snaha o důslednější prosazování zájmů státu“ při realizaci cest a také zohledněno nové federální uspořádání státu. Nejednalo se však o úplný návrat do „novotnovských dob“, neboť v nových směrnících byla vtělena zásada o dělbě cestovní agendy mezi federální vládu a nejvyšší komunistické stranické orgány. Schvalování cest vedoucích funkcionářů výkonnými

44 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 70, a. j. 87, bod 11, Návrh na schvalování mezinárodních akcí a cest do zahraničí stranickými orgány, 21.–22. 5. 1968.

orgány ÚV KSČ a jeho aparátem (zejména Předsednictvo, Sekretariát, tajemníci ÚV ve spolupráci s tajemníkem ÚV pověřeným koordinací mezinárodních styků, příslušná oddělení ÚV v koordinaci s Oddělením mezinárodní politiky ÚV KSČ) bylo obnoveno, přičemž na krajské a okresní úrovni schvalovali soukromé cesty podřízených do spřátelených zemí vedoucí tajemníci; po státní linii však spočinula praktická koordinace a řízení styků v rukou federální vlády. Ta si zároveň zachovala dominanci nad vládami republikovými, když (vedle ÚV KSČ) schvalovala cesty „svých“ federálních ministrů i členů vlád ČSR a SSR a centrálních orgánů. V nových nařízeních bylo také deklaratorně stanoveno, že oficiální delegace budou vysílány vždy jako „celočeskoslovenské“ (a ve „federálních barvách“), což opětovně potvrdzovalo v oblasti zahraničních styků dominanci politik federálních nad „národními“.⁴⁵

V návaznosti na změny schvalovacích procedur v nejvyšších patrech politického spektra a vytvoření jejich raně normalizačního „ideového rámce“ byl také podrobně analyzován dosavadní stav fungování problematiky zahraničních cest. Takřka vzápětí došlo k realizaci dalších opatření, která se dotýkala zejména cest do západních států a Jugoslávie.⁴⁶ Důvodem měla být údajná nehospodárnost nakládání s devizovými prostředky, poškozování čs. zájmů v důsledku „ekonomizace provozu některých čs. podniků“ (například smluvním vysláním čs. pracovníků a techniky na výstavbu podzemní dráhy v Západním Berlíně či silnic ve Spolkové republice Německo) nebo nedodržování zásad kádrového výběru vysílaných pracovníků a alibistické přenechávání rozhodnutí v rukou ministerstva vnitra a Správy pasů a víz. Jedním z nejožehavějších problémů, který byl na nejvyšší úrovni intenzivně projednáván, byla masová vlna emigrace, o níž bude ještě řeč později. Emigrace s sebou totiž přinášela z pohledu státně socialistického režimu negativní politické i ekonomické důsledky.

45 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 102, a. j. 170, bod 4, Návrh pro schvalování pracovních a studijních cest do zahraničí, 12. 9. 1969.

46 V průběhu roku 1969 se oproti roku 1968 zvýšil počet služebních cest o sto procent, přičemž narostl také podíl služebních výjezdů do západních států. Například za období od ledna do srpna 1969 jen přes ministerstvo zahraničních věcí se jednalo o sedmdesát tisíc výjezdů (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1966–1971/, svazek 103, a. j. 171, bod 8, Zpráva o některých otázkách spojených s pobytem čs. občanů v kapitalistických státech a o vízových a valutových otázkách, 19. 9. 1969).

Také služebních cest je mnohdy zneužíváno k nelegálnímu pobytu v cizině. Některé čs. podniky se nezabývají ani hospodářskými důsledky zneužívání služebních cest. Kupř. ŠKODA-export nevyvodil žádné důsledky z emigrace sedmi rodin svých expertů z Rančí v Indii v r. 1968, za které bylo nutné vyslat na náklady ŠKODA-exportu náhradu. Zástupce tohoto PZO uvedl na MZV, že na takové případy pamatují zvláštní fondy.⁴⁷

Jak tvůrci citované zprávy shledali, zaměstnavatelé svá doporučení pro získání pasů a výjezdních doložek (zejména do západních států a Jugoslávie) vydávali příliš formálně, a proto mělo dojít ke zpřísnění při vyřizování pasové agendy. Každý podnik, úřad či instituce měly nést přímou zodpovědnost za doporučení svých zaměstnanců na cestu do „kapitalistické ciziny“. Z toho důvodu mělo být rozhodování soustředěno do jednoho místa, kde měli mít pověření pracovníci přehled o nositelích státního, služebního či hospodářského tajemství. Podle těchto nařízení rozhodně neměly být doporučovány cesty zaměstnanců, „kteří mají špatnou pracovní morálku a docházku“. Jako prevence před potenciální emigrací měl být též zakázán vývoz dokladů nepotřebných k průběhu a účelu cesty (například občanských průkazů, oddacích a křestních listů, dokladů o vzdělání, stranických legitimací nebo vojenských knížek) i vývoz čs. měny, cenných předmětů a obecně nadměrného množství věcí. V případě, že vyslaný cestující porušil uvedená nařízení, mělo mu být zamezeno v další cestě, odebrán cestovní doklad a mělo s ním být zahájeno disciplinární či trestní řízení. Zrušeny byly také teprve nedávno ustavené formy „poloslužebních cest“, neboť je „normalizační“ tvůrci politik shledávali jako cesty „ve velkém rozsahu zneužívané“, o nichž nadřízená místa údajně neměla žádný přehled, a také proto, že prý byly uskutečňovány na úkor služební činnosti.⁴⁸ Nejenom věcné, ale i hospodářské důvody tak na pozadí dobové reality fakticky musely ustoupit mocensko-politickým požadavkům.

O několik týdnů později (v říjnu 1969) na návrhy politbyra navázala série rozsáhlých opatření federální vlády, jejichž návrhy byly společně předloženy „ex-reformním“ předsedou vlády Oldřichem Černíkem a reprezentanty federálního ministerstva vnitra a ministerstva

47 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 103, a. j. 171, bod 8, Zpráva o některých otázkách spojených s pobytem čs. občanů v kapitalistických státech a o výzových a valutových otázkách, 19. 9. 1969.

48 Tamtéž.

zahraničních věcí. Všem ministrům a vedoucím centrálních orgánů bylo nařízeno do čtrnácti dní provést prověrku služebních cest plánovaných do konce roku 1969 a také zkontrolovat bezdevizové výměnné a recipročně družební zájezdy. Všichni pracovníci příslušných ministerstev, orgánů či souvisejících odborů, kteří měli v plánu zůstat služebně v (západní i jugoslávské) cizině po 31. prosinci 1969, měli do 30. listopadu téhož roku oficiálně požádat ministerstvo zahraničních věcí o prodloužení výjezdních doložek.⁴⁹ Ministerstva a centrální úřady pak měly v průběhu ledna 1970 nahlásit ministerstvu vnitra občany, kteří se zdržují bez úředního souhlasu v zahraničí, a podat informaci, zda s těmito osobami již byl ukončen pracovní poměr. Představitelům ministerstva zahraničního obchodu pak bylo uloženo zpřísnit celní a devizové kontroly na čs. hranicích; ministerstvo národní obrany mělo zpřísnit vydávání povolení ke všem cestám do kapitalistických států (a Jugoslávie) osobám branně a služebně povinným; a ministerstvo zahraničních věcí, v koordinaci s Federálním úřadem pro tisk a informace (tj. nejvyšším orgánem nově obnoveného mediálního a informačního dohledu a oficiální propagandy), mělo zahájit „informační kampaň o nových změnách cestovních pořádků mezi čs. občany doma i v zahraničí“. Výrazem ustanovení zahraničně cestovní problematiky jako významné priority v raně „normalizační“ politice se pak stalo zřízení několika nových komisí a výborů určených k administrativní regulaci cestovního styku. Nejvýznamnější roli měla v následujících měsících a letech sehrávat v říjnu 1969 ustavená Komise vlády ČSSR pro regulaci styků se zahraničím, jíž předsedal náměstek ministra zahraničí (sídlem jejího sekretariátu bylo MZV); od ledna 1970 byly její kompetence rozšířeny i na kontrolu bezdevizových styků.⁵⁰

49 Federální ministerstvo vnitra pak mělo plošně zrušit platnost doposud vydaných výjezdních doložek a u čs. občanů již se v cizině nacházejících měla být omezena platnost právě do 31. prosince 1969, s výjimkou turistických a soukromých cest do Bulharska, Maďarska, Polska, Německé demokratické republiky, Rumunska a Sovětského svazu. Bylo také navrhováno úplné zrušení bezdevizových styků s kapitalistickými státy a s Jugoslávií, k čemuž však nakonec (pravděpodobně z důvodu ekonomické nevýhodnosti) nedošlo.

50 Za podobným účelem byla zřízena i Meziresortní komise pro stáže a stipendia sídlící taktéž při ministerstvu zahraničních věcí (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1966–1971/, svazek 106, a. j. 175, bod 9, Opatření vlády ČSSR k cestám čs. občanů a jejich pobytu v kapitalistických státech a k cestám cizinců do ČSSR, 9. 10. 1969; NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1971–1976/, svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973).

V následujících měsících se politické elity k šíře pojaté problematice cestování (včetně cestovního ruchu a služebních cest) vrátily znovu, aby prodiskutovaly důsledky zavedených opatření, zejména těch, jež souvisela s emigrací čs. občanů, a dále také důsledky pro čs. devizové hospodářství. Z podkladových materiálů vyplynulo, že v „krizových“ letech se rapidně zvýšil počet služebních cest do západních zemí, a to více než dvojnásobně.

Tabulka 2: Počet služebních cest do kapitalistických států v letech 1966–1969⁵¹

	1966	1967	1968	1969
počet služebních cest do kapitalistických států	71 718	87 775	102 488	150 966

Za zásadní problém považovali čs. „kormidelníci“ (ne)účinnost regulace zahraničních cest z hlediska státních zájmů, celkových počtů a „efektivity“ výjezdů vyslaných pracovníků. Růst počtu cest byl – nikoli překvapivě – doprovázen růstem vynaložených devizových nákladů, jak dokládá tabulka č. 3.

Tabulka 3: Devizové náklady pracovních cest v letech 1966–1970⁵²

Skutečné čerpání (v mil. „devizových“ Kčs)	1966	1967	1968	1969	1970
orgány státní správy	24,8	25,8	27,8	28,9	19,9 (návrh)
cesty v souvislosti se zahraničním obchodem	N/A	45,6	51,8	59,4	N/A
cesty hrazené z devizových podílů	5,5	13,4	26,8	60,5	30,0 (návrh)
celkem	30,3	84,8	106,4	148,8	

51 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 121, a. j. 195, bod 14, Návrh regulace výjezdů čs. občanů do zahraničí, zejména do kapitalistických států a Jugoslávie, 13. 3. 1970.

52 Tamtéž.

Viděno očima nezaujatého pozorovatele, z údajů vyplývá, že zejména podniky zahraničního obchodu a výrobní podniky začaly masivně využívat možnosti financovat cesty „na Západ“ z prostředků získaných z „vlastních“ zdrojů, jež jim daly reformy (ať již ze sazby z obchodního obratu nebo v rámci „devizové zainteresovanosti“). „Chudšími příbuznými“ ve financování cest pak byly státní orgány a společenské organizace, které zůstaly závislé na vůli čs. politického vedení a u nichž byl nárůst nákladů údajně způsoben pouze vzestupem cen v kapitalistických zemích. Ačkoli tvůrci opatření sami konstatovali, že stykům se Západem nelze zamezit, od roku 1970 bylo schváleno snížení ročních devizových limitů na cesty do západních států, a to jak pro státní orgány a společenské organizace, tak zejména pro podniky.⁵³ Poněkud „tradičně“ padlo rozhodnutí zpřísnit výběr cestujících i počty jejich výjezdů. V rámci hledání úspor mělo být pro cesty do zemí za tzv. železnou oponou používáno devizově nejvýhodnějších směrů cest doporučených experty ČSA.⁵⁴ Zároveň byl „upraven“ režim bezdevizových cest do kapitalistických států a Jugoslávie, jejichž počty měly být pro rok 1970 sníženy na přibližně 30 % stavu předešlého roku 1969. V oblasti „efektivizace“ provozu cest pak federální ministerstvo financí dostalo poněkud nevďěčný (a zároveň „sisyfovský“) úkol vypracovat systém celkového sledování služebních cest z Československa do zahraničí a jejich devizové nákladnosti.⁵⁵

V procedurální rovině došlo tímž rozhodnutím k potvrzení „staronové“ zásady centralizace a schvalování zahraničních styků na nejvyšší úrovni. Novinkou však bylo její částečné sdílení na komunistické stranické a federální úrovni mezi předsednictvem ÚV KSČ a předsednictvem federální vlády. V jeho čele již namísto v očích konzervativců

53 Celkový limit pro cesty federálních orgánů a společenských organizací ČSSR měl činit 8,85 milionu Kčs, u orgánů ČSR 6,75 mil. a u SSR 4,3 mil. Kčs. Devizové limity na cesty, jež byly financovány z neobchodních platů podniků, měly být sníženy o zhruba 50 %. Orientačně byly stanoveny na 30 milionů Kčs, z toho pro podniky na úrovni federální 3 miliony Kčs, na české republikové úrovni 18 milionů a u podniků slovenských 9 milionů Kčs.

54 Došlo také ke zpřísnění opatření na čs. hranicích, celním prohlídkám bylo podrobeno přibližně 40 % cestujících, přičemž za celý rok 1969 bylo zaevidováno přibližně deset tisíc celních a devizových přestupků.

55 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 121, a. j. 195, bod 14, Návrh regulace výjezdů čs. občanů do zahraničí, zejména do kapitalistických států a Jugoslávie, 13. 3. 1970.

pražským jarem příliš „zdiskreditovaného“ Oldřicha Černíka stanul loajální (a přitom ambiciózní) „pronormalizační“ pragmatik Lubomír Štrougal. Předsednictvu federální vlády se dostalo pravomoci předkládat komunistickému stranickému vedení ke schválení zahraniční cesty členů federální vlády, náměstků ministra vnitra, obrany, náčelníka Generálního štábu Československé lidové armády a předsedy Československé akademie věd; plně ve své kompetenci pak mělo schvalování cest do úrovně náměstků státních orgánů. Podle přijatých pořádků měly republikové vlády ČSR a SSR schvalovat mimo jiné cesty generálních ředitelů „místně příslušných“ oborových podniků a jejich náměstků. Zachován zůstal „osvědčený“ systém čtvrtletních plánů cest předkládaných (s přehledy jeden měsíc před jednáním) podřízenými orgány; i nadále byly žádosti o povolení mimořádných naléhavých cest předkládány ke schválení průběžně.⁵⁶ Znovu mělo být všem institucím připomenuto, že zahraniční cesty je možné realizovat jen a pouze po jejich řádném schválení. Cestovní zprávy měly být odevzdávány a posuzovány nejpozději měsíc po uskutečnění cesty a ve svém opise povinně zasílány též k evidenci a uložení na ministerstvu zahraničních věcí.⁵⁷

V návaznosti na předchozí opatření a v zájmu posílení centralizace a koordinace „měkkých“ zahraničních styků v oblasti vědecké, školní, kulturní a zdravotnické byl na federální úrovni (a se sekretariátem sídlícím u ministerstva zahraničních věcí) v červenci 1971 zřízen zvláštní Vládní výbor pro kulturní, školské, vědecké a zdravotnické styky se zahraničím a do čela výboru postaven místopředseda federální vlády Matej Lúčan.⁵⁸ Jak uvádějí pozdější zprávy, v relativně krátkém čase došlo v důsledku regulace k výraznému poklesu bezdevizových styků,

56 Výjimkami pak byly hojné cesty generálních ředitelů a náměstků PZO, které přímo schvaloval ministr zahraničního obchodu. Podobně „asymetrický“ k celkovému modelu byly schvalovány i zahraniční cesty generálního ředitele Československé obchodní banky a jeho náměstků ze strany jím nadřízeného ředitele Státní banky československé.

57 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1966–1971), svazek 121, a. j. 195, bod 14, Návrh regulace výjezdů čs. občanů do zahraničí, zejména do kapitalistických států a Jugoslávie, 13. 3. 1970.

58 Výbor ve své vytyčené oblasti převzal pravomoci dosavadní „vše regulující“ Vládní komise pro regulaci styků se zahraničím fungující od října 1969 (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1971–1976/, svazek 9, a. j. 8, k info bod 1, Informace o zřízení Vládního výboru pro kulturní, školské, vědecké a zdravotnické styky se zahraničím, 20. 8. 1971).

a to z řádu desetitisíců na pouhých několik tisíc.⁵⁹ Vzhledem k tomu, že ze schvalování a kontroly zahraničních cest se opět stala významná politicko-mocenská agenda, dělbou pravomocí mezi „vládně federální“ a „komunistické stranické“ protagonisty byl potvrzen křehký mocenský dualismus mezi pragmatickými „komunisty-technokraty“ a konzervativně laděnými komunistickými „aparátčíky“ ve vedoucích orgánech KSČ i čs. federace.⁶⁰ V tomto procesu „tvorby politik“ Gustáv Husák, první (a později generální) tajemník ÚV KSČ, spíše než jako vůdčí postava působil v roli mediátora, což se mělo stát „dočasným“ řešením; nakonec však, navzdory problémům, rivalitám a nevráživostem mezi skupinami i jednotlivci ve vedení, existovalo po následující takřka dvě desetiletí.⁶¹

Jak se ukázalo, záhy „dostal slovo“ a příležitost projevit se při „souboji politik“ v citlivé oblasti i jeden ze zástupců konzervativního tábora uvnitř vedení KSČ a – nikoli náhodou – jeden ze Štrougalových mocenských konkurentů. V červnu 1973 byl projednán návrh Mezinárodního oddělení ÚV KSČ (předložený Vasilem Bilakem), který měl upřesnit schvalovací zásady pro zahraniční cesty po komunistické stranické linii, od nejvyšších pater až po nejnižší články. Měl tak nahradit „provizorní“ zásady přijaté v září 1969 a zároveň zhodnotit přijatá („vládní“) opatření. Vzhledem k tomu, že se jednalo již

59 Zatímco v roce 1969 se uskutečnilo zhruba osmdesát tisíc cest, o rok později to bylo již jen 7139 cest, v následujících letech pak pouze 5453 (1971) a 5172 (1972) cest. Vedle toho cestovalo ročně zhruba dvacet tisíc osob na bezdevizové cesty „neslužebně“ a „volnočasově“ – na odborářské rekreace, pobyty mládežnických organizací, sportovců apod. (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1971–1976/, svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973).

60 To, že se ze zahraničně cestovní agendy stala jedna z priorit raně „normalizační“ politiky, je možné doložit i na dílčím kvantitativním výčtu agendy, která byla projednávána na nejvyšší mocenské úrovni. Jenom pro léta 1969 až 1973 samotní spoluvůdci politik z koncepčně pojaté agendy služebních cest (vyjma zvláště řešené problematiky emigrace a také cestovního ruchu) připomínali usnesení Předsednictva ÚV KSČ (1969), dále pak usnesení federální vlády (1969), usnesení předsednictva vlády (pět usnesení z roku 1970, čtyři usnesení z roku 1971, dvě usnesení z roku 1972) a dalších pět jiných typů norem (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1971–1976/, svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973).

61 Blíže o vztazích v „normalizačním“ vedení například: Milan Otáhal: *Opozice, moc, společnost 1969–1989. Příspěvek k dějinám „normalizace“*. Praha, Maxdorf 1994; Martin Štefek: *Komunistická strana Československa a proces přestavby v letech 1985–1989*. In: *Bolševismus, komunismus a radikální socialismus v Československu*. Praha, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR – Dokořán 2010, s. 92–138; Michal Macháček: *Gustáv Husák*. Praha, Vyšehrad 2017.

o dobu po přijetí oficiální interpretace „krizových let“, bylo možné dát zprávě ideový rámec, „vyrovnat se s minulostí“ a zhodnotit celý předešlý vývoj.

Zahraničné styky vrátane zahraničných služobných ciest v rokoch 1968–1969, sa stali významným nástrojom antisocialistických a pravicových síl v boji o presadenie ich cieľov. Stavidlá živelnosti na tomto úseku uvoľnili najmä uznesenie Predsedníctva ÚV KSČ z 21. a 22. mája 1968. Ťažisko našich stykov so zahraničím sa presunulo na vyspelé kapitalistické štáty, cestovalo sa fakticky bez obmedzení počtu, teritória, dĺžky i cieľa pobytov. [...] Rozpad riadenia zahraničných služobných ciest v týchto rokoch spôsobil veľké politické, ekonomické škody naše republiky.⁶²

Vedle tohoto upozornění na přetrvávající a „tradiční“ nedostatky tvůrci souhrnné zprávy posmutněle konstatovali, že se navzdory některým technickým vylepšením – například „strojní elektronické evidenci“ cestovních pasů, umožňující rychlou kontrolu podle cílových zemí, organizací či druhů cest (provozována orgány federálního ministerstva vnitra od ledna 1972) – nepodařilo Federálnímu statistickému úřadu (a Státní bance československé) evidovat všechny zahraniční služební cesty z Československa včetně jejich finančních nákladů, tudíž nebylo možné utvořit souborné statistické přehledy. Podobně absentovala všezahrnující elektronická statistická evidence školních, kulturních a vědeckých styků u ministerstva zahraničních věcí, neboť zde stejně jako v dalších resortech (kultury, školství, zdravotnictví, akademie věd) nebyly dobudovány útvary, případně systemizovaný počet pracovníků všechny úkoly nemohl prakticky zvládat.⁶³

Navzdory neexistujícím komplexním statistikám tvůrci zprávy shromáždili dostupné údaje (viz tabulka č. 4), z nichž vyplývá, že počty cest a nákladů na ně po roce 1969 formálně poklesly. Jedním dechem však otevřeně přiznávali, že u jednotlivých vyslání byla pravděpodobně zkrácena délka počtu dní u jednoho pobytu. Navíc se nikde oficiálně neevidovaly náklady na cestu (jízdné, letenky apod.), které podle mínění kontrolorů s největší pravděpodobností vzrostly. Tudíž nebylo možné celkové výsledky regulačních opatření považovat za ekonomicky zcela efektivní.

62 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1971–1976), svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973.

63 Tamtéž.

Tabulka 4: Přehled nákladů na pracovní cesty v letech 1967–1972⁶⁴

	Uskutečněné cesty	Náklady celkem v Kčs (bez dopravného)	Průměrné náklady na jednu cestu v Kčs
1967	cca 128 300	84,4	660,9
1968	cca 144 100	106,4	738,3
1969	cca 194 400	153,7	790,6
1970	136 046	75,3	553,4
1971	142 004	71,7	504,9
1972	cca 158 000	88,0	588,6

V oblasti procedur byly opětovně posvěceny předešlé principy a dělba pravomocí na nejvyšší úrovni, kde vedle schvalování styků politbyrem po státní linii měla i nadále schvalovat, vést a kontrolovat styky federální vláda. Z dikce samotného textu prodchnutého dobovými ideologickými floskulami (místy připomínajícími spíše veřejný ideově-propagandistický projev než strážlivou analýzu) je patrné, že „partajní“ tvůrci zprávy nebyli z této dělby moci a již zavedených opatření, která v praxi relativně fungovala, nijak nadšeni a přáli by si místy spíše nastolení tvrdšího kurzu.

[S]oučasný systém schvalování, přípravy a vyhodnocování služebních zahraničních cest se v podstatě osvědčuje a [...] neukazuje [se] nezbytnost dalších radikálních zásahů do tohoto systému. Opatřeními, která byla provedena po r. 1969, byla překonána anarchie z krizových let a i do této oblasti byl vnesen určitý pořádek. Při důsledném dodržování příslušných vládních usnesení jsou předpoklady dalšího zlepšování.⁶⁵

Vlastní procedurální návrh fakticky oživil novotnovskou ideu „podvojného“ byrokratického schvalování cest podle kádrových pořádků, jež byly obohaceny a doplněny o strukturální a institucionální realie nedávno vzniklé čs. federace. I když v textu padl „odlehčovací“ návrh na zřízení zvláštních komisí pro zahraniční styky u jednotlivých ministerstev a centrálních orgánů, tvůrci mimo jiné navrhovali opětovné zřízení zvláštního („kabešovského“) odboru u Úřadu federální vlády s úkolem sledovat a koordinovat zahraniční styky a služební cesty

64 Tamtéž.

65 Tamtéž.

„z celostátních hledisek“. Taxativně vyjmenované druhy cest pak měly být i nadále schvalovány podle stávajících a dílem „decentralizovaných“ pořádků. Jednalo se například o sportovní styky, cesty novinářů, pracovníků ČTK, ČSTV, Čs. rozhlasu a Čs. televize (vyjma technického personálu), cesty vyslaných pracovníků MZV, MZO, MNO, vyjíždějící dopravní personál ČSA, ČSD, ČSAD a lodní dopravy nebo o průvodce Čedoku a dalších cestovních kanceláří.⁶⁶

Po obsáhlé diskusi byl nakonec návrh schválen se zkušební platností od léta 1973. Po vyhodnocení tohoto období měl Vasil Biľak (do jara 1974) předložit návrhy na „definitivní“ vylepšení.⁶⁷ Komunistické partajní schvalování se vzhledem ke své aspiraci na „všeobjímajícnost“ tak (znovu) stalo značně rozvětvenou procedurou. Proto také tvořilo nezanedbatelnou část agendy jednání následujících let, potažmo desetiletí (u programové náplně jednání některých volených orgánů dokonce v rozsahu zhruba 10–25 %).⁶⁸ Jak se záhy ukázalo, i přes údajně „relativně pozitivní přijetí“ nových pořádků nebyly funkcionářské sbory ani komunistický stranický aparát schopny při takovém množství cest agendu zvládat, což bylo spolu s dalšími nešvary otevřeně konstatováno při „doladování“ systému o jeden a půl roku později.

Společným jmenovatelem mnoha problémů je to, že platný pořádek nediferencovaně zkoncentroval schvalování zahraničních cest do působnosti vyšších stranických orgánů, včetně sekretariátu, tajemníků a oddělení ÚV KSČ a zatížil tak stranické orgány rozsáhlou agendou, v níž se v nejednom případě ztrácí politický smysl stranického schvalování zahraničních cest. Přitom se často nedělá rozdíl mezi cestami služebními a soukromými, soukromými cestami do kapitalistických a socialistických zemí, mezi dlouhodobými cestami do kapitalistické ciziny a 1–2denními turistickými pobyty v sousedních socialistických zemích v rámci malého pohraničního styku. [...] Navíc je celý systém schvalování značně náročný a složitý. Např. soukromá cesta pracovníka nebo člena OV KSS [Okresního výboru Komunistické strany

66 Jak dodávají tvůrci podkladové zprávy, tyto druhy cest tvořily přibližně 40 % celkového objemu služebních výjezdů z ČSSR (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1971–1976/, svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973).

67 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1971–1976), svazek 83, a. j. 79, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 1. 6. 1973.

68 Jedná se o odhad učiněný na základě studia veřejně dostupných inventářů Předsednictva ÚV KSČ a Sekretariátu ÚV KSČ pro období druhé poloviny sedmdesátých let a léta osmdesátá.

Slovenska] na sobotní a nedělní výlet do sousední socialistické země musí být schválena na OV, KV a ÚV KSS a pak na ÚV KSČ.⁶⁹

Podobně jako v polovině šedesátých let se opakovala situace se zahlcením zejména některých pražských a bratislavských městských a okresních výborů, jež byly nuceny schvalovat v průměru několik set žádostí měsíčně. Komunistické orgány středních a nižších úrovní v regionech, ale také oddělení ústředního aparátu proto po svých nadřízených žádaly přijetí takových opatření, která by jim takřka každodenní práci výrazně zjednodušila a ulehčila.

„Tichá vzpoura“ komunistického aparátu, jenž byl jinak sám o sobě velkou oporou a spolutvůrcem státně socialistické diktatury v celém „normalizačním“ období, spočívala v požadavcích, aby byly rozhodovací pravomoci delegovány z vybraných úrovní na nižší orgány – zejména na vysílající podniky a organizace, jež měly o „svých“ cestujících rozhodovat ve spolupráci s příslušnými závodními organizacemi či celozávodními výbory KSČ. Vzhledem k nedávným politickým a celospolečenským poměrům s doslova „revoluční zásadou“ přišli zástupci Ekonomického oddělení ÚV KSČ, kteří vyslovili myšlenku, že pracovníci v kádrových nomenklатурních funkcích hospodářské sféry již byli natolik prověřováni a prověřeni, že by měli být nadřízenými orgány bráni jako automaticky kvalifikovaní a spolehliví pro opakovaný výkon zahraničních cest. Služební cesty nenomenklатурních pracovníků podniků zahraničního obchodu a hospodářských organizací měly být schvalovány právě vedoucími těchto orgánů, a to opět po vyjádření celozávodních nebo závodních organizací KSČ.⁷⁰ V kulturní sféře pak bylo (jako prevence zahlcení agendou) u některých pravidelně vyjíždějících kulturních kolektivů i jednotlivých uměleckých pracovníků-zaměstnanců navrhováno schvalování jejich cest ve formě ročních plánů (například u uměleckých agentur, České filharmonie či Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK); případně měly být cesty osob v tzv. svobodných uměleckých povoláních nově povolovány pouze zodpovědnými řediteli vysílajících organizací.⁷¹

69 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1971–1976), svazek 143, a. j. 147, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 31. 1. 1975.

70 Tamtéž.

71 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1971–1976), svazek 143, a. j. 147, bod 5, Pořádek pro stranické schvalování zahraničních cest čs. občanů, 31. 1. 1975. Zvláštní nařízení o úpravě zahraničního zastupování čs. umělců a souborů (tzv. agentáže), o částečné „deprofesionalizaci“ kulturní obce a o úpravách schvalování výjezdů čs. umělců do

Přijetím těchto pořádků tak po více než deseti letech došlo k ustálení do té doby značně proměnlivého systému výjezdových procedur, a především k faktickému potvrzení „cestovně kádrové konsolidace“. Všichni služební cestující byli nominálně považováni za režimu loajální a při jejich vysílání do ciziny se již (údajně) neposuzoval jejich „kádrový profil“ a politická spolehlivost, ale „pouze“ politická účelnost a efektivita samotných cest. Od poloviny sedmdesátých let tak procesy schvalování začaly na všech úrovních běžet podle ustalujících se pořádků, i když stále ne úplně ideálně. Kupříkladu na nejvyšší úrovni se Předsednictvo ÚV KSČ snažilo jako celek schvalovat nejdůležitější roční plány a koncepční kroky (například v podobě dlouhodobějších představ rozvoje styků); ovšem pokud se na tato rozhodnutí z různých důvodů nedostalo (typicky kvůli množství jiné agendy), materiály projednával a posvěcoval Sekretariát ÚV KSČ – v podobě mimořádných doplňků k ročním plánům cest, cest členů aparátu ústředního výboru, nomenklaturně podřízených orgánů, ministerstev apod. I proto v Sekretariátu ÚV KSČ tvořila agenda zahraničních cest v průměru asi 25–30 % objemu jednání, ať již s plány, přehledy cest nebo s konkrétními nominacemi na vyslání či pozvání. Vedle kádrových návrhů se tak stala vůbec nejčastější řešenou agendou druhé poloviny sedmdesátých let a také následující dekadý.

K dílčím úpravám schvalovacích procedur zahraničních cest došlo až s další etapou v čs. „otevírání se světu“ a díky podpoře vybraných tzv. rozvojových zemí na přelomu let sedmdesátých a osmdesátých. Pro efektivnější rozvoj zejména „měkké“ (nepolitické) spolupráce – například hospodářského, technologického, vzdělávacího či kulturního charakteru – byly na pozadí dopadů druhé vlny ropných krizí podrobněji upraveny zásady vysílání čs. expertů technické pomoci do tzv. rozvojových zemí a do vybraných zemí s „národně osvobozenec-kým hnutím“. Posléze byly tyto zásady rozšířeny na veškeré vysílané expertní kruhy (tzv. kádrové rezervy), jejichž počet se měl do poloviny osmdesátých let podstatně navýšit – ze zhruba pěti set na asi 1500 vyslaných osob. Jak se totiž ukazovalo, „vývoz pracovní síly“ byl pro režim podstatný nejen z politických hledisek, ale měl také svůj nezanedbatelný ekonomický přínos, neboť čs. odborníci zaměstnaní

zahraničí bylo schváleno již v říjnu 1974 (NA, Předsednictvo ÚV KSČ/1971–1976/, svazek 131, a. j. 132, k info bod 5, Situace v oblasti agenturní činnosti a v oblasti kulturních styků se zahraničím na komerční základně a zásady pro další rozvoj v těchto oblastech, 4. 10. 1974).

v řadách vysílajícího podniku zahraničního obchodu Polytechna byli svými hostiteli vypláceni ve velmi vítaných „volných měnách“, především amerických dolarech.⁷²

Podobně ministerstvo zahraničních věcí mělo průběžně připravovat seznam vhodných kandidátů a posléze zajišťovat výjezdy pracovníků a delegátů, kteří byli vybráni do orgánů a sekretariátů mezinárodních organizací. Vyslaní, kteří měli dle čs. nařízení u těchto organizací v zahraničí působit v maximální regulérní době pěti let (s možností mimořádného prodloužení o jeden rok), se však museli vedle jiných problémů potýkat také s tím, že čs. orgány nebyly schopné projednat a schválit jejich výjezdy včas a podle požadavků nových zahraničních zaměstnavatelů.⁷³ Snaha o hájení zájmů „tábora míru a socialismu“, stejně jako individuální seberealizace se staly o poznání komplikovanější, nebo mohly vzít zcela za své...

Ačkoli regulace zůstávala ústředním bodem politik zahraničních cest i v období pozdního státního socialismu a geopolitické limity místního dění byly nadále stejné, oproti stavu druhé poloviny čtyřicátých let došlo k určité proměně, ba jisté formě ideového „veletoče“, který je možné demonstrovat na ekonomických aspektech schvalování cest. Zatímco v letech následujících po druhé světové válce slovo „hospodárnost“ znamenalo politické zaklínadlo pro postupnou redukci cest i počtu vyslaných a „uzavírání se světu“ kvůli obavám z přílišných nákladů, osmdesátá léta naopak přinesla „regulovanou expanzi“, a dokonce pragmaticky pojatý služební „vývoz“ čs. pracovníků motivovaný mimo jiné ekonomickými hledisky (včetně finanční spoluúčasti cestujících).

72 Podle plánů mělo být zhruba 65 % vyslaných osob vysokoškolsky vzdělaných (v rozvojových zemích s převahou „netechnických“ a humanitních zaměření – tj. zdravotníků, pedagogů a vědců), 25 % „středně odborných kádrů“ a pouze 10 % mělo být mistrů a kvalifikovaných dělníků (NA, Sekretariát ÚV KSČ /1980–1986/, Zápis č. 127/80, č. 7485, bod 4, Zásady pro schvalování čs. odborníků do kádrových rezerv a pro výjezdy do zahraničí v rámci technické pomoci rozvojovým zemím, 2. 1. 1980; NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1980–1989/, P 43/82, sv. 2, č. 2465, bod 6, Systém tvorby kádrových rezerv čs. expertů a jejich přípravy pro vyslání do zahraničí, 25. 6. 1982). O pár let později, v březnu 1989, byl systém utváření „kádrových rezerv“ upraven a uzpůsoben pro liberalizující se „přestavbové“ poměry (NA, Předsednictvo ÚV KSČ /1980–1989/, P 107/89, sv. 1, č. 7089, bod 7, Příprava kádrových rezerv v nových podmínkách, 10. 3. 1989).

73 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1980–1989), P 49/82, č. 2978, bod 7, Zásady pro výběr, přípravu, práci, řízení a materiální zabezpečení čs. pracovníků v sekretariátech mezinárodních organizací, 8. 10. 1982.

MÁ DÁTI, DAL... NAD PROBLEMATIKOU CESTOVNÉHO A CESTOVNÍCH VÝLOH

Když po luxusním pětechodovém menu v restauraci vídeňského hotelu konečně došlo na obchodní jednání, jeden ze dvou přítomných pánů prohlásil: „Tak vám moc děkuji za pozvání, Herr Novák. Já jsem vám ze začátku ani nestihl říct, že jsem vlastně jen přišel omluvit svého pana šéfa, že na schůzku nemůže přijít.“

Z výše uvedeného líčení proměn schvalovacích procesů a procedur je čtenářům a čtenářkám již pravděpodobně zřejmé, že do politiky cestování se neustále vracela a opakovaně byla projednávána především otázka cestovních výloh, a to zejména nedostatkových valut v hotovosti, které měly být přidělovány vyslaným cestujícím. Pro lepší osvětlení alespoň rámcových kontur těchto záležitostí je podle mého soudu třeba učinit drobný poznávací exkurz z pomezí čs. právních, hospodářských a ekonomicko-správních dějin.

Jak uvádí specialistky a specialisté z oboru právních dějin, legislativní vývoj úpravy výpočtu cestovních nákladů v poválečném období víceméně kopíroval vývoj celého čs. právního systému. Letitý model existence „liberálně stavovskými“ pojatých regulí, upravených na základě norem občanského či veřejného práva (u cest státních zaměstnanců) – platných často ještě z časů rakousko-uherských a prvorepublikových – se posouval ke stále výraznějšímu kolektivistickému, „lidově demokratickému“ a posléze „socialistickému“ pojetí. Se změnou pojmání práce jako druhu zboží (a tudíž předmětu směny soukromoprávní povahy) v existenci tzv. „socialistických společenských pracovních vztahů“ se nové vládnoucí elity deklaratorně hlásily ke kodifikaci pracovního práva (fakticky vzniklého v roce 1950 s novým občanským zákoníkem, tj. zákonem č. 141/1950 Sb.); ovšem v praxi po dlouhá léta k vytvoření zvláštního kodexu nedošlo.⁷⁴ Odborníci se domnívají, že to bylo způsobeno jednak časovou tísní v průběhu tzv. právní dvouletky let 1948–1950 (politicky zaštiťované ministrem spravedlnosti a členem předsednictva ÚV KSČ Alexejem Čepičkou). Nicméně za hlavní důvod tohoto stavu považují státně socialistickému režimu vyhovující absenci souborné pracovněprávní normy v období masivních a často

74 141/1950 Sb., Občanský zákoník. In: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, [online] [2020-06-14], <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=141&r=1950>.

politicky motivovaných přesunů „pracovních sil“. Po znárodnění většiny hospodářských kapacit se totiž drtivá majorita pracujících přímo či nepřímou ocitla v pozici státních zaměstnanců, a nově se ustavujícímu režimu vládnoucímu „ve jménu lidu“ by tak nebylo zcela příjemné, pokud by se potenciální nespokojenci mohli opřít při soudních sporech „se státem“ o nějakou nově vydanou normu. I když se na sklonku čtyřicátých a v průběhu padesátých let objevovaly pokusy o zavedení jednotné legislativy, po dlouhá léta v pracovněprávní oblasti panovala značná legislativní roztržičnost a nepřehlednost komplikující mimo jiné i každodenní správu cestovně administrativních agend.⁷⁵

V polovině šedesátých let, v souvislosti s nominálním „přechodem“ Československa „k socialismu“ (1960) a s etablováním nového „socialistického právního řádu“, definitivně došlo k proměně právních náhledů a zrodila se zvláštní oblast, faktický hybrid mezi právem soukromým a veřejným, pro niž se vžilo označení pracovní právo.⁷⁶ Jeho hlavní oporou se stala kodifikace zákoníku práce (zákon č. 65/1965 Sb.), který navzdory několika novelizacím ve svém principu přežil i pád režimu na konci osmdesátých let.⁷⁷ Tato norma, charakterizovaná snahou o jednotnost, komplexnost a zavádění „donucovacích postupů“ naznačenými cestami, byla již jen faktickým potvrzením dosavadní praxe v oblasti pracovněprávních úprav (včetně cestovní legislativy).

V socialistické společnosti má práce každého pracovníka bezprostřední společenský charakter, je prací ve prospěch celku, ale zároveň i ve prospěch pracovníka samotného. Při účasti na společenské práci vznikají

75 Jan Kuklík a kol.: *Dějiny československého práva 1945–1989*. Praha, Auditorium 2011, s. 157–158.

76 Barbara Havelková: Pracovní právo. In: Michal Bobek – Pavel Molek – Vojtěch Šimíček (edd.): *Komunistické právo v Československu: kapitoly z dějin bezpráví*. Brno, Masarykova univerzita – Mezinárodní politologický ústav 2009, s. 481.

77 Zákoník prošel novelizací na počátku tzv. normalizace (zákonem č. 153/1969 Sb.), která umožňovala v rámci „ochrany socialistického řádu“ odvolávat z funkce nebo ukončit pracovní poměr vybraným pracovníkům, což bylo v rozporu s mezinárodními úmluvami. Tato novela byla zrušena až zákonem č. 20/1975 Sb.; následovala ještě novela z období tzv. přestavby (č. 188/1988 Sb.), která měla umožnit větší flexibilitu pohybu pracovních sil a zeštíhlit i tak nadále velmi objemnou pracovněprávní legislativu. Definitivního konce a nahrazení novou komplexní normou se dočkal „socialistický“ zákoník práce až v průběhu první dekády třetího milénia (65/1965 Sb., Zákoník práce. In: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, [online] [2020-06-14], <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=65&r=1965>; též Jan Kuklík a kol.: *Dějiny československého práva 1945–1989*, s. 392).

pracovníkům při některých úkonech, resp. těm, kteří byli k takovým úkonům zmocněni příslušným orgánem nebo institucí, určité finanční výdaje. Souvisejí s cestováním, stravováním, ubytováním, přestěhováním se, ale jde i o výdaje za přepravu nutných osobních a služebních zavazadel, služebních pomůcek a náradí, za parkování motorových vozidel, za telefonní poplatky apod. Je pochopitelné, že úhradu těchto výdajů nemůže nést pracovník, ale musí je hradit, pokud tak vyplývá z platných právních předpisů a jsou splněny stanovené podmínky, organizace.⁷⁸

Nominální snaha o jednotný a univerzální přístup však byla v praxi značně relativizována existencí velkého množství výjimek pro určité profese a vykonávané posty, jako byli například veřejní funkcionáři, soudci, vojáci z povolání, příslušníci Sboru národní bezpečnosti, prokurátoři a vyšetřovatelé, aspiranti vysokých škol a výzkumných ústavů, advokáti, družstevníci nebo třeba posádky námořních lodí.⁷⁹ V tomto kodifikovaném pojetí tak výkon zaměstnání (včetně služebních cest do zahraničí) vyžadoval dodržování pracovní kázně a předepsaných postupů, což v případě nedodržení vystavovalo vyslaného cestujícího taxativně vymezeným sankčním opatřením (nejen finančně hmotným, ale i kárným, či dokonce trestněprávním).⁸⁰ Jak je posléze detailněji demonstrováno v rámci případových studií, právě individuální (a dílem také institucionální) balancování na tenké hraně mezi literou předpisů a každodenní cestovní praxí (a „žitou zkušeností“) se stalo běžným koloritem pracovních cest z předlistopadového Československa doslova do všech světových stran.

Jinak samotné čs. předpisy pro výpočet cestovních náhrad měly opravdu poměrně letitý základ. Jak je patrné z dostupných pramenů, u jejich vzniku v podobě zásad ministerské rady ministerstva financí v únoru 1922 stál jeden z klíčových spolupracovníků Aloise Rašína, národohospodář a ministr financí Augustin Novák. Zásady byly novelizovány až po dvaceti letech, v období protektorátu (1942). V poválečné době je možné sledovat snahy nově upravit cestovní náležitosti v souvislosti s příchodem čs. exilových představitelů zpět do vlasti a s etablováním Československa na mezinárodní scéně v průběhu

78 Marie Salačová: *Náhrady cestovních, stěhovacích a jiných výdajů*. Praha, Práce 1983, s. 8.

79 Námořníci se opírali o zvláštní status na základě zákona č. 61/1952 Sb., o námořní plavbě, a na základě vyhlášky č. 113/1955 Sb., o pracovním poměru členů lodních osádek (Jan Kuklík a kol.: *Dějiny československého práva 1945–1989*, s. 385–387).

80 Jan Kuklík a kol.: *Dějiny československého práva 1945–1989*, s. 390–391.

druhé poloviny roku 1945. Část v té době se již přesunujícího ministerstva financí vydala jménem čs. vlády v Londýně nařízení (červenec 1945) pro cesty do Velké Británie, USA, Francie, Belgie, Švýcarska a pro repatriaci zaměstnanců čs. státního zřízení. Následovala nařízení pro cesty do Sovětského svazu, zemí Balkánu a také vybraných států Latinské Ameriky. Ministerstvo financí se následně pokusilo prostřednictvím série oběžníků instruovat všechny centrální úřady, jak mají postupovat při vyřizování cest svých zaměstnanců, a to především v zájmu úspornosti, „aby byly konány služební cesty do zahraničí pouze v nejnútnejších případech, diktovaných zejména hospodářskou neb politickou nevyhnutelností, a aby byly omezeny co do počtu účastníků i co do délky trvání“. K oběžníkům byly zpravidla připojeny sazebníky diet, které bývaly po určitém čase (a po vzájemné poradě zástupců ministerstva financí a ministerstva zahraničních věcí) novelizovány.⁸¹ Už v raně poválečných předpisech došlo také k potvrzení „staronové“ zásady, že plné denní přídělky diet dle určených sazebníků náležely cestujícím za příslušnou dobu vyjádřenou v kalendářních dnech; když dotyčný strávil na cestě kratší dobu, denní diety se podle určeného klíče krátily, podobně jako když zahraniční cesta trvala déle než dva týdny.⁸²

Komplikované vyjednávání mezi resorty v prostředí „budovatelské“ vlády Národní fronty a také měnící se mezinárodní i vnitropolitická situace nakonec vedly k tomu, že soubor souhrnných předpisů ministerstva financí řešících zahraničně cestovní praxi a problematiku náhrad (a mimo jiné také sjednocující za války odlišnou českou a slovenskou praxi) byl schválen až v létě 1948. S nabytím platnosti tohoto souboru předpisů pak pozbylo v červenci 1948 platnosti dvanáct opatření vydaných skrze oběžníky ministerstva financí v předešlých třech letech. V případě, že došlo ke schválení cesty podle výše popsaných kritérií, žádost o valuty/devizy měla být podána na předepsaném

81 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 648, sg. 115/1, k. 46, Náhrady služebních výloh při služebních cestách do ciziny (1945–1949).

82 Tabulky z roku 1946 určovaly, že pokud vyslaný na cestě strávil méně než dvacet čtyři a více než dvanáct hodin, taktéž mu náležely plné diety; pokud cesta trvala méně než dvanáct hodin a alespoň osm hodin, měl nárok na diety poloviční; třetinová denní dieta pak byla přiznána za cestu trvající méně než osm, ale více než šest hodin; u cest kratších než šest hodin nebyl na diety nárok (NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna /1945–1959/, inv. č. 648, sg. 115/1, k. 46, Náhrady služebních výloh při služebních cestách do ciziny /1945–1949/ – Předpisy o náhradách služebních výloh při zahraničních cestách, 27. 11. 1946).

tiskopisu a zaslána ministerstvu financí; odtud potvrzené a schválené žádosti, spolu s cestovním pasem vysílaného cestujícího putovaly do Národní banky, kde byla do pasu zapsána přidělená částka.⁸³ Pro dokreslení dobového koloritu je možné uvést, že novinkou poválečné agendy se stalo účtování cest leteckou přepravou. Po mnoha debatách orgány ministerstva financí nakonec v květnu 1947 (na předešlé vyžádání ministerstva zahraničního obchodu) rozhodly o zásadě, že za nástup a konec služební cesty při použití letadla se počítá nikoli oficiální odlet či přilet, ale příjezd či odjezd dopravního prostředku dopravujícího cestujícího od letadla na letiště či z letiště k letadlu.⁸⁴ Tento realistický výklad, který bere v potaz častá zpoždění letových spojů, „cestovně účtovní“ legislativa respektuje víceméně dodnes.

Stoupající nedostatek deviz v důsledku zostřování studené války a uzavírání se východního bloku „do sebe“ a také překvapivé poznání, že rozhodování o služebních cestách (a výši diet) nemá žádný zákonný poklad, přivedl vedoucí čs. představitele k tomu, aby v lednu 1949 pověřili zástupce ministerstva financí vypracováním souhrnné zprávy o zahraničních cestách a od nich odvozené platební bilanci čs. státního účtu.⁸⁵ Zpráva byla předložena o měsíc později s doporučením vládě přijmout opatření k další restrikci a „usměrnění“ výjezdů, včetně doporučení na vydání zákazu výjezdů manželek členů delegací směřujících do zahraničí.⁸⁶ Zprávy o přijatých změnách a úpravách interních předpisů byly jednotlivé resorty povinny šířit po své linii bezprostředně poté, což některé opravdu činily.⁸⁷ Do nové roviny a zákonné podoby byla zahraničně cestovní (a obecně „mobilitní“) agenda povýšena na sklonku

83 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 648, sg. 115/1, k. 46, Náhrady služebních výloh při služebních cestách do ciziny (1945–1949).

84 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 658, sg. 115/14, k. 46, Nástup nebo ukončení služební cesty letadlem, květen 1947.

85 Již v září 1948 čs. úředníci při tvorbě zápisu ze schůze čs. vlády, kde bylo mimo jiné rozhodnuto o vyslání delegace na III. valné shromáždění OSN do New Yorku a obchodně politické mise pro jednání s Finskem, konstatovali, že vládní usnesení určující konkrétní výši služebních náhrad členů jednotlivých delegací nemají jakýkoli zákonný podklad (NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna /1945–1959/, inv. č. 658, sg. 115/14, k. 46, Náhrada služebních výloh při zahraničních služebních cestách – kompetence vlády, formulace usnesení, 19. 11. 1948).

86 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 1291, sg. 164/6, k. 72, Služební cesty do zahraničí – hlášení (1948–1950).

87 Dokladem putování nových centrálních nařízení směrem „dolů“ je příklad ministerstva národní obrany z února 1949 (Věcný věstník ministerstva národní obrany 10, 1949 /12. 2. 1949/, s. 101. In: Digitální studovna ministerstva obrany, [online]

roku 1949, kdy byl schválen zákon o náhradách cestovních, stěhovacích a jiných výdajů (č. 234/1949 Sb.⁸⁸), platný pro následující takřka jedno dvacetiletí – nahrazen byl až vydáním zákoníku práce v roce 1965.

Ačkoli ve srovnání s předpisy pro výpočet náhrad za domácí cesty byly regule pro čerpání zahraničních náhrad novelizovány výrazně méně, znamenal zákon v boji s narůstající byrokraticko-účetní agendou vítězství značně polovičaté. Nejenže bylo nutné v následujících letech návazné předpisy a nařízení několikrát novelizovat (a opakovaně uvádět ve známost mezi zainteresovanou veřejností); cestovní předpisy byly navzdory existenci zastřešující zákonné normy i nadále značně nejednotné, agenda spleťtá a existovalo v ní velké množství výjimek, jež činily každodenní provoz nepřehledným.⁸⁹ Z klíčových předpisů je možné zmínit zákon o devizovém hospodářství (č. 107/1953 Sb.) a vyhlášky ministerstva financí č. 94/1955 Ú. I. (o náhradách cestovních, stěhovacích a jiných výdajů ve vztahu k zahraničí) a č. 18/1960 Sb. (o náhradách výdajů při zahraničních pracovních cestách), o něž se posléze opíral výkon každodenní zahraničně cestovní agendy.⁹⁰ Prováděcí předpisy byly sice průběžně novelizovány (zejména v letech 1961, 1962, 1965, 1972, 1984, 1987 a 1988), samotná vyhláška ministerstva

[2020-06-15], <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:3008269c-8d72-11ea-8a88-001b63bd97ba>).

- 88 Návazně vydaným předpisem stanovujícím nabytí účinnosti zákona od 1. srpna 1950 bylo vládní nařízení č. 278/1949 Sb. (234/1949 Sb., Zákon o náhradách cestovních, stěhovacích a jiných výdajů. In: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, [online] [2020-06-15], <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=234&r=1949>).
- 89 Se vzrůstajícím počtem cest a s cílem zajistit lepší informovanost jak u orgánů s rozhodovacími pravomocemi, tak u cestujících veřejnosti začaly být paragrafová znění předpisů i komentáře k nim (včetně názorných příkladů) vydávány v poměrně velkém nákladu tiskem (například: Oldřich Melichar – Alfons Streck: *Náhrady cestovních, stěhovacích a jiných výdajů zaměstnanců v hospodářském podnikání /znění a výklad předpisů/*. Praha, Průmyslové vydavatelství 1950 – oficiální náklad 5000 výtisků; Josef Vohryška – František Jašek – Miloš Kašpar: *Náhrady cestovních, stěhovacích a jiných výdajů zaměstnanců ve veřejné správě /znění a výklad předpisů/*. Praha, Průmyslové vydavatelství 1951 – oficiální náklad 4000 výtisků; Miloš Kašpar – Ludvík Štěrba – Josef Vohryška: *Náhrady cestovních, stěhovacích a jiných výdajů v tuzemsku a ve vztahu k zahraničí: Komentář k zákonu čís. 234/1949 Sb. a předpisům, vyd. k jeho provedení*. Praha, Orbis 1953 – oficiální náklad 5400 výtisků).
- 90 *Pokyny pro provádění vědecko-technické spolupráce, pracovních cest do zahraničí a pasové agendy. Příloha k instrukcím ministerstva spotřebního průmyslu*. Praha, Oddělení zahraničních vztahů MSP 1959, s. 3; též č. 18/1960 Sb., Vyhláška o náhradách výdajů při zahraničních pracovních cestách. In: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, [online] [2020-06-19], <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=18&r=1960>.

financí č. 18 z roku 1960 se však v očích zodpovědných orgánů velmi osvědčila a nakonec byla zrušena až po třiceti dvou letech (1992) revolučním zákonem č. 119/1992 Sb., o cestovních náhradách.⁹¹

Navzdory deklarovanému „odbourávání“ letitých sociálně-kulturních bariér, nominální rovnosti všech občanů lidově demokratického Československa a režimnímu tlaku na společenskou nivelizaci je z cestovních předpisů patrné, že zůstávaly zachovány „stavovské“ rozdíly mezi vysílanými cestujícími. Podle platných úprav existujících ještě z dob Rakousko-Uherska byli cestující klasifikováni dle profesí (a vykonávaných funkcí) do pěti tříd, podle kterých jim byly také vypláceny cestovní náhrady. Již bezprostředně po skončení druhé světové války se rozpoutala velmi živá interní diskuse a tvrdý politický boj za „sociální spravedlnost“ a za proměnu či úplné zrušení těchto tříd. Nikoli mezi nejhlasitější přímluvce „demokratizace náhrad“ patřili zejména zástupci sjednocených odborů (pod značným komunistickým vlivem).⁹² V průběhu několika let byly do tabulek pro výpočet cestovních náhrad inkorporovány nové profese a posty (například funkcionáři národních výborů, správních komisí nebo slovenských pověřenců v létě 1946); i na sklonku čtyřicátých let však předpisy zachovávaly dosavadní „pětitřídní“ rozlišení také z pohledu přidělu diet. Teprve s přijetím nového zákona o cestovních náhradách a s přijetím prováděcích předpisů v červenci 1950 byly „tabulkové“ rozdíly mezi vysílanými cestujícími formálně odstraněny.⁹³

Jak je patrné z dostupných archivních materiálů, minimálně ve druhé polovině čtyřicátých let a v první polovině let padesátých se v kuloárech vedly urputné spory o to, kdo bude platit reprezentační výdaje oficiálních čs. delegací v zahraničí (úhrady za dary vezené hostitelům, pohoštění podávané na recepcích při čs. vyslanectvích,

91 Právněhistorické souvislosti platnosti vyhlášky: č. 18/1960 Sb., Vyhláška ministerstva financí o náhradách výdajů při zahraničních pracovních cestách. In: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, [online] [2020-06-19], <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=18&r=1960>.

92 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 2399, sg. 405/5, k. 180, Návrh Ústřední rady odborů ministerstvu financí ohledně vládního nařízení o náhradách služebních výloh ve veřejné službě, 22. 2. 1947.

93 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 648, sg. 115/1, k. 46, Náhrady služebních výloh při služebních cestách do ciziny (1945–1949); též inv. č. 2399, sg. 405/5, k. 180, Náhrady služebních výloh ve veřejné službě (1945–1949). Nové znění tabulek: Josef Vohryska – František Jašek – Miloš Kašpar: *Náhrady cestovních, stěhovacích a jiných výdajů zaměstnanců ve veřejné správě (znění a výklad předpisů)*. Praha, Průmyslové vydavatelství 1951, s. 31–33.

sprobitné místnímu obsluhujícímu personálu pohostinských či dopravních podniků, průvodcům apod.). Z obsáhlé korespondence vážící se k řadě dobových kauz tak vysvítá poněkud odlišný obraz čs. reprezentace v zahraničí, jenž by se dal lakonicky shrnout do italského přísloví: „Na placení a umírání je vždy dosti času.“⁹⁴

Aby si čtenáři a čtenářky mohli udělat lepší představu o dobových cenových relacích a geografických preferencích čs. orgánů, jsou zde přehledy diet. Pro ilustraci lze uvést sazebník ministerstva financí z listopadu 1946, který obsahoval seznam pouhých patnácti evropských zemí (například bez okupovaných zemí Německa a Rakouska, ale možná poněkud překvapivě také bez Maďarska, Rumunska nebo Sovětského svazu); Egypt, Mexiko, Turecko a Spojené státy pak reprezentovaly destinace mimoevropské. V lehce nadprůměrné II. cestovní třídě činil denní příděl diet například pro Velkou Británii a Irsko dvě libry (asi 6045 Kčs), pro Belgii 540 belgických franků (přibližně 9250 Kčs), pro Francii 1200 francouzských franků (8158 Kčs), pro Itálii 1500 lir (4446 Kčs), pro Švýcarsko 24 švýcarských franků (4205 Kčs), pro Polsko 1000 zlotých (2073 Kčs), pro Bulharsko 2500 leva (2090 Kčs) a pro Spojené státy americké osm dolarů (6000 Kčs, podobně jako v předchozích případech se jedná o přibližné přepočty). V případě některých zemí platila tabulková denní sazba pouze pro vybraná (zpravidla hlavní či velká) města; jinak se vyplácela sazba v rozmezí od 10 do 20 %, snižená u Belgie, Bulharska, Jugoslávie, již zmiňované Francie a také Velké Británie.⁹⁵ Je důležité podotknout, že zejména americký dolar (a dílem i britská libra) svou sílu opíraly o status mezinárodně směnitelné měny založené na tzv. zlatém standardu v rámci – od roku 1944 do počátku sedmdesátých let – fungujícího brettonwoodského systému pevných směnných kurzů.

Značné posuny vykazuje pouónorový sazebník z roku 1950. Jednak obsahuje již seznam dvaapadesáti zemí (z toho bylo dvacet sedm

94 Například korespondence ohledně úhrady nákladů za výjezd čs. delegace na XIX. sjezd VKSb do Moskvy v září 1951 (NA, fond Úřad předsednictva vlády – tajná spisovna /1945–1959/, inv. č. 2481, sg. 322/3, k. 618, Vládní komise pro styk s cizinou – zájezdy vládních delegací do ciziny /1951–1953/).

95 NA, fond Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna (1945–1959), inv. č. 648, sg. 115/1, k. 46, Náhrady služebních výloh při služebních cestách do ciziny (1945–1949) – Předpisy o náhradách služebních výloh při zahraničních cestách, 27. 11. 1946. Výpočty porovnání hodnoty měn dle: Historical Currency Converter. In: Historical Statistics, [online] [2020-06-19], <https://www.historicalstatistics.org/Currencyconverter.html>.

mimoevropských), což je navzdory rozhořivající se studené válce možné retrospektivně interpretovat jako doklad dynamicky se rozvíjejících cestovně pracovních vztahů. Jednak doboví „strážci devizových účtů“ s denními přiděly diet nejvíce „přáli“ cestujícím do „bratrského“ Sovětského svazu (180 rublů vzhledem k uměle podhodnocenému kurzu činilo v přepočtu 2250 Kčs), do Jugoslávie (1000 dinárů, tj. 1000 Kčs) a do mimoevropských destinací: Brazílie (370 cruzeiros, tj. 1000 Kčs), Chile (520 pesos, tj. 1000 Kčs), Pákistánu (70 rupií, tj. 1050 Kčs) a Venezuely (73 bolívarů, tj. 1100 Kčs). Předepsané diety prozatím nebyly tabulkově určeny u Bolívie, Číny, Habeše, Řecka, Španělska a Uruguaye. U Belgie (vyjma Bruselu), Bulharska (vyjma Sofie), Francie (vyjma Paříže, Marseille a Nice), Itálie (vyjma Říma a Milána), Jugoslávie (vyjma Bělehradu a Záhřebu), Maďarska (vyjma Budapešti), Polska (vyjma Varšavy), Rakouska (vyjma Vídně), Rumunska (vyjma Bukurešti) a Sovětského svazu (vyjma Moskvy) pak měla být cestujícím napočítána denní výše diet v rozmezí o 10 až 25 % nižší. V tabulkách se také objevily sazby pro cesty do východní okupační zóny Německa a tzv. Trizónie (tj. Německa západního).⁹⁶

Ke konci dekády (1959) čítal seznam tabulkově dostupných zemí již sedmdesát osm (z toho padesát mimoevropských), přičemž „metropolitní sazba“ (a snížené diety o zhruba 10–25 % v dalších částech země) se týkala opět Belgie (Brusel), Bulharska (Sofie), nově Barmy (Rangún), tradičně Francie (Paříž, Marseille, Nice), Itálie (Řím, Milán), Maďarska (Budapešť), Rumunska (Bukurešť), Sovětského svazu (Moskva a Leningrad) a nově také Turecka (Ankara, Istanbul, Izmir). Denní přiděl diet například pro Sovětský svaz činil 104 rublů (cca 1160 Kčs), pro Polsko 175 zlotých (cca 64 Kčs), pro Bulharsko 102 leva (cca 123 Kčs), pro Spolkovou republiku Německo 40 západoněmeckých marek (cca 361 Kčs), pro Rakousko 160 šilinků (cca 232 Kčs), pro Itálii 8000 lir (cca 490 Kčs), pro Velkou Británii 3,10 liber šterlinků (cca 328 Kčs), pro Dánsko 65 dánských korun (cca 356 Kčs), pro Belgii 500 belgických franků (cca 378 Kčs), pro Francii 5000 francouzských franků (cca 385 Kčs), pro Švýcarsko 45 švýcarských franků (cca 393 Kčs), pro Čínu 23,50 žen-min-pi (cca 159 Kčs) a pro Spojené státy americké 18 dolarů (cca 679 Kčs).⁹⁷

96 Josef Vohryška – František Jašek – Miloš Kašpar: *Náhrady cestovních, stěhovacích a jiných výdajů zaměstnanců ve veřejné správě (znění a výklad předpisů)*, s. 112–115.

97 *Pokyny pro provádění vědecko-technické spolupráce, pracovních cest do zahraničí a pasové agendy*, s. 57–58. Výpočty porovnání hodnoty měn dle: Historical Currency Converter.

Předzvěstí dalších změn se stala série úsporných opatření přijatých v souvislosti s narůstajícími ekonomickými problémy, jež v polovině šedesátých let vyústily dokonce v hospodářskou krizi. Vedle snižování výdajů v zahraniční službě (mimo jiné prostřednictvím snižování počtu čs. zastupitelských úřadů v zahraničí i redukce platů zahraničních pracovníků o přibližně 8–10 % a úvah o částečném krácení tuzemského platu pracovníků pobývajících v zahraničí déle než 6 měsíců) měly být sestaveny nové tabulky pro výpočet nákladů na služební cesty, v rámci možností měly být přiděly diet snižovány. V téže době vzal definitivně za své pouňorový koncept „boje za sociální spravedlnost“ a rovnost nároků v oblasti diet mezi cestujícími do zahraničí. Nejenže s přijetím vyhlášky č. 18/1960 Sb. byly výše diet nominálně opětovně odstupňovány „podle míry nutných výdajů na stravu a ubytování a podle povahy úkolů zaměstnance“, ale následně byl prováděcími předpisy zaveden i nový systém klasifikace cestujících do tří „stavovských“ skupin: v první měli být pracovníci vedoucí oficiální mezinárodní jednání, jimž v průběhu těchto jednání vznikaly větší reprezentační výdaje; skupina druhá operovala s nižšími nutnými výdaji; ve třetí skupině se ocitli tzv. montážní pracovníci. Po debatě uvnitř čs. stranického státního vedení byla nakonec zvolena varianta úspor a snížení původně navrhovaných diet u prvních dvou skupin cestujících (u první o 4–6 %, u druhé o 2–3 %), což bylo v politických kuloárech považováno za cestu více „demokratickou“ a veřejně obhajitelnou („všichni musí šetřit“).⁹⁸ V politických diskusích se také znovu objevilo téma výjezdů manželek a rodinných příslušníků. Ti na osobní zákrok Antonína Novotného měli podle oficiálních tabulek pro služební cesty vyjíždět pouze v rámci delegací, kde byla jejich účast vyžadována. V jiných případech měly být tyto „doprovodné“ cesty realizovány podle předpisů a procedur pro běžné turistické cesty.⁹⁹

In: Historical Statistics, [online] [2020-06-19], <https://www.historicalstatistics.org/Currencyconverter.html>.

98 Co do geografického klíče se největší míra krácení diet dotkla cest do Itálie (o 10,7 % u první skupiny, tj. z 5600 na 5000 lir denně) a u Spolkové republiky Německo – o 10,7 % u první skupiny, tj. z 28 na 25 marek denně (NA, Politické byro ÚV KSČ /1954–1962/, svazek 353–354, a. j. 444, bod 24, Opatření ke snížení výdajů při zahraničních pracovních cestách a při dlouhodobých pobytech našich pracovníků v zahraničí, 19. 6. 1962).

99 NA, Předsednictvo ÚV KSČ (1962–1966), svazek 136, a. j. 144, bod 11, Návrh v souvislosti se služebními cestami do zahraničí, 15. 3. 1966.

V období tzv. pražského jara a normalizace byly cestovní předpisy novelizovány nikoli co do principu, ale spíše kvůli proměnám a posunům cenových relací, zejména pak v souvislosti se „zdražováním“ zahraničních cest v důsledku ekonomických krizí a proměn globální ekonomiky. Charakteristickým rysem nadále zůstávala roztržitost předpisů, a to jak pro jednotlivé profese, tak vzhledem k federalizaci a vydávání zákonných a podzákonných norem na úrovni federace i obou republik. Při pohledu na neustále se proměňující změt zákonů a nařízení nabývá nezasvěcený pozorovatel dojmu, že zastávat v tomto prostředí úlohu pracovníka zodpovědného za výpočty cestovních náhrad musela být činnost opravdu velmi náročná, zodpovědná a zároveň značně nevděčná. Utvořené výjimky se týkaly takových profesí, jako byli například členové posádek dopravních prostředků (hromadné osobní a nákladní automobilové dopravy, dopravy letecké a železniční a také vnitrozemské plavby), čs. pracovníci u mezinárodních organizací, příslušníci „kádrových rezerv“ zvyšujících si kvalifikaci v zahraničí nebo čs. pracovníci na stavbách v Sovětském svazu (tzv. integračních akcích).¹⁰⁰ Pravděpodobně z důvodu finančních úspor i kvůli zmírnění administrativní náročnosti postupně u některých profesí došlo k zavedení paušálu na náhrady zahraničních cest nebo delších pobytů (například u některých železničářů či zaměstnanců na stavbách v Sovětském svazu).¹⁰¹

Na počátku sedmdesátých let, jenž se zároveň kryl s počátky tzv. normalizace, obsahovala tabulka diet a limitů na ubytování seznam již sto čtyřiceti tří zemí, z nichž drtivá většina (sto třináct) se nacházela mimo Evropu. I při takovém počtu se dvojí sazby a zohlednění místních cenových relací týkaly pouze tří měst – amerického New York City, kde byly zvýšeny diety na místní stravné, nepálského Káthmándú

100 Oznámení č. 04/c22/1984 Sb., o změně obecných právních předpisů. In: Zákony pro lidi, [online] [2020-07-18], https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1984-c22-04;99/1987-Sb.,Nařizení_vlády_Československé_socialistické_republiky_o_pracovněprávních_vztazích_pracovníků_mezinárodních_hospodářských_organizací. In: Zákony pro lidi, [online] [2020-07-18], <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1987-99#p3>; Oznámení č. 03/c11/1978 Sb., o změně obecných právních předpisů. In: Zákony pro lidi, [online] [2020-07-18], <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1978-c11-03/zneni-19780401>; Oznámení č. 02/c30/1985 Sb., o změně obecných právních předpisů. In: Zákony pro lidi, [online] [2020-07-18], <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-c30-02>.

101 Oznámení č. 01/c3/1976 Sb., o změně obecných právních předpisů. In: Zákony pro lidi, [online] [2020-07-18], <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-c3-01>; Oznámení č. 02/c30/1985 Sb., o změně obecných právních předpisů. In: Zákony pro lidi, [online] [2020-07-18], <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-c30-02>.