

VÝROČÍ

Léto je v plném proudu a tisíce lidí odjíždějí na dovolené. Někteří tráví svůj čas odpočinkem u vody, jiní využívají každou chvíli v aktivním tempu turistickými túrami, výstupy do hor nebo projetí co největšího množství cyklostezek. K létu patří cestování a to je vlastně synonymem dopravních prostředků. Doby kdy byl využíván vlak nebo loď je přece jen trochu za námi a musíme si přiznat, že hlavní doménou jsou letadla a auta.

Přestože jsou si oba tyto prostředky sobě vzdálené, něco je přesto spojuje a podobně to bude i naším výročím.

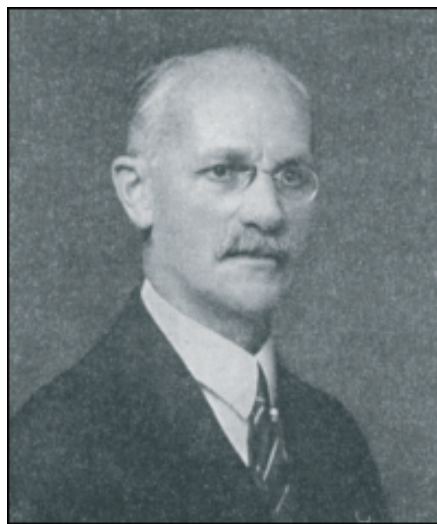
Výročí, která dnes připomeneme mají vztah k historii, vynálezům, ale i podnikání a průmyslu. Červenec je takových výročí plný. Z osobností můžeme připomenout národohospodáře Albína Bráfa, stavitele železnic Jana Pernera, obuvníka Tomáše Baťu, cukrovarnického průmyslníka Viktora Stoupala nebo tvůrce první československé státní půjčky i našich bankovek Alfonse Muchu. Ti všichni a mnozí jiní mají v tomto měsíci svá výročí. Avšak v souvislosti s tématem to jsou jen dvě osobnosti, které splňují tato kritéria. Oba se věnovali podnikání v elektropřůmyslu a dopravě, oba jsou vynálezci a podnikateli a oba jsou synonymem úspěchu a především reprezentanty českých zemí.

Prvním z nich je František Křižík, druhým pak mladší Emil Kolben.

Naše školství je, pokud vůbec, představuje jen jako vynálezce. Kdo by neznal Křižíkovu obloukovou lampu. Nikdo však neuvádí to, že byli také průmyslníky a podnikateli, jakoby to byl pozůstatek předlistopadových osnov, kdy slovo kapitalista bylo urážkou a nemohlo se v pozitivní souvislosti s těmito jmény ani vyslovit. Jakoby by jsme se i dnes styděli za to, že tito géniové byli nejen vynálezci, ale i zaměstnavateli tisíce dělníků.

Jako posmrtnou odměnu pro naše čisté svědomí jsme po nich pojmenovali pár špinavých ulic a dvě nepříliš pěkné stanice pražského metra. Pro nás je to pohodlné, ale není to příliš málo, na to jaký měli pro náš stát i průmysl oba velikáni význam?

Praha, 28.7.2010



KŘIŽÍK František se narodil 6. 7. 1847 v Planici u Klatov. Jako velmi chudý chlapec vystudoval za velkých obětí, ale studia dokončil. Nesložil však maturitu jelikož neměl na povinný poplatek. Přesto ho prof. Zenger přijal na českou techniku i bez maturity díky jeho plíci a talentu. Díky svému vynálezu signalizačního zařízení byl přijat v roce 1871 do služeb státní dráhy. Zde učinil v roce 1871 svůj první vynález a to signalizační zařízení pro dráhu. Mimořádné pozornosti a věhlasu však dosáhl svým vynálezem zdokonalené obloukové lampy a jejím oceněním na pařížské elektrotechnické výstavě v roce 1881, kde získal první cenu. V roce 1880 založil v roce 1880 svoji firmu Elektrotechnický závod Fr. Křižík a jeho lampy se 18. 8. 1881 poprvé rozsvítily v Plzeňském divadle. V roce 1883 se přestěhoval do Prahy. Významným mezníkem byla Jubilejní výstava v Praze v roce 1891. Zde předvedl světelnou fontánu, zajistil osvětlení celé výstavy, ale zejména postavil první pražskou elektrickou dráhu z Letné na Výstaviště. V té době zaměstnával již 150 dělníků. V roce 1892 zakoupil pozemky v Karlíně, kde začal stavět novou továrnu. V roce 1908 elektrifikoval Místní dráhu Tábor-Bechyně, vyvíjel elektromotory, tramvaje a motorové vozy. Do roku 1914 se podílel na stavbě 112 elektráren. Po roce 1918 pod tlakem bank zakcionoval továrnu na Českomoravské elektrotechnické závody Fr. Křižík, a. s. kde pracovalo již 2.000 dělníků. Ztratil však svůj vliv na vedení podniku. Nadále se věnoval elektrotechnice. Zemřel 22. ledna 1941 ve Stádleci u Tábora.

KOLBEN Emil se narodil 1. 11. 1862 ve Stránčicích u Prahy. Nejprve vystudoval vyšší reálné gymnázium v Praze a poté elektrotechniku a strojírenství na německé technické univerzitě. Na základě uděleného stipendia procestoval řadu podniků v Evropě a poté odplul do New Yorku kde nastoupil ve firmě Edison Machine Company v jeho laboratořích, jejichž se stal později šefinženýrem. Po návratu do Evropy ještě chvíli pracoval ve Švýcarsku a v roce 1896 se vrátil do Prahy. Ve Vysočanech založil firmu Kolben a spol., ze které vznikla za přispění Živnostenské banky v roce 1899 Elektrotechnická akciová společnost dříve Kolben a spol. v Praze a kapitálem 2.000.000 zl.. Továrna vyráběla třífázové elektromotory, zařízení pro elektrárny, turbíny a další stroje a přístroje. Továrna zaměstnávala přes 1.100 dělníků a 170 úředníků a na počátku roku 1921 to bylo již přes 2.500 osob. Živnobanka však měla zájem především na své První Českomoravské továrně na stroje a tak v roce 1924 byla provedena fúze obou firem ze které vznikla Českomoravská-Kolben. V roce 1927 byla připojena ještě strojírna Breitfeld-Daněk a vznikl gigant ČKD kde Kolben i nadále pracoval jako ředitel. Pro svůj židovský původ však musel továrnu v březnu 1939 opustit a i jeho jméno bylo odstraněno z firmy, která se přejmenovala na Českomoravské strojírný. Emil Kolben byl deportován do ghetta Terezín kde 3. 7. 1943 zemřel.

ČESKÉ PODNIKÁNÍ V OBLACÍCH

Dlouhá staletí lidé snili o létání a krom bájného Ikaru nebo renesanční osobnosti Leonarda da Vinci patřilo nebe jen a jen ptákům. Všechny ty snahy o létající stroje byly jen pokusy sestavit stroj, který alespoň plachtí. Neexistovala žádná síla, která by dokázala postavit mechanismus, který vydrží nejen několik sekund a minut ve vzduchu, aniž by se zřítíl.

Cesta do oblak se krom oné důležité mechanické cesty rozvinula i na pokusy s využitím znalostí s využitím Archimédova zákona a teplého vzduchu. Jejím hlavním představitelem jsou bratři Montgolfiérové, ale neovladatelné balóny a vzducholodě byly jen epizodou. Důležitým mezníkem byl objev švýcarského matematika Daniela Bernoulliho v roce 1738, který objevil princip vzlaku, ale trvalo dalších téměř 120 let než Angličan George Cayley realizoval své pokusy s kluzáky. Muselo uběhnout však další půlstoletí než vznikl první zárodek opravdového letadla. U jeho vzniku byly Orville a Wilbur Wrightovi, kterým se podařilo po řadě pokusů postavit v roce 1903 motorové letadlo „Kitty Hawk“ a 17. prosince 1903 uskutečnit první let. Trval sice jen 12 sekund, ale byl to počátek létání. Trvalo však dalších 5 let než Wrightové začali létat a po nich jiní a jiní. Ve Francii se objevil Louis Blériot, který založil v roce 1903 společně se svým společníkem Gabrielem Voisinem továrnu na výrobu letadel Blériot-Voisin Compagnie a 25. července 1909 přeletěl se svým letadlem kanál La Manche.



E4057 – První emise akcií firmy Société Anonyme des Établissements L. Blériot vydaná 27. září 1905 v Paříži. Tiskárna neuvedena.

Svoji českou cestou šel i Ing. Jan Kašpar, ale po zprávě o Blériotově letu jí opustil a za 18.000 franků zakoupil letadlo typu Blériot IX a 16. dubna 1910 uskutečnil svůj první let. O rok později uskutečnil svůj slavný let Pardubice – Chuchle. Trasu dlouhou 121 km zvládnul za 92 minut a 13. května 1911 přistál za velkých ovací v Chuchli.

Letadla se stala též důležitou součástí I. světové války a kromě pozorování se rychle stala i bojovým prostředkem. Několik pilotů bylo i z řad českých vojáků a ti po vzniku Československa vybudovali nejen vojenské, ale i civilní letectví u nás. Československá armáda byla jednou z prvních moderních armád, kde letadla hrála důležitou součást výzbroje.

Počátkem 20. let vznikala celá řada leteckých společností i firem zabývajících se výrobou letadel a součástek, avšak řada z nich zanikla stejně rychle jako vznikla. Do té doby byly u nás etablovány především reprezentace zahraničních firem, ale česká zde nebyla žádná. Až v roce 1919 založil Julius Arigi svoji firmu Ikarus a v roce 1920 se spojil s majorem Otto Jindrou, kdy se oba stali společníky nově založené firmy Ikarus, společnost s r. o. pro tuzemskou a zahraniční leteckou dopravu, která byla ustavena 25. září 1920.

Kromě firmy Ikarus se v počátcích snažilo o podnikání v letecké dopravě i několik dalších firem. Např. Moravská letecká společnost Aero-Lloyd v Brně, Mariánskolázeňská letecká společnost nebo Falco. Právě ta se sloučila v roce 1922 s firmou Ikarus a byla vytvořena nová Československá letecká akciová společnost. Ta vstoupila o rok později do likvidace a zanikla. Přestože tyto informace uvádí několik na sobě nezávislých zdrojů nejsou podklady ověřeny zápisy z firemních rejstříků. Např. Moravská letecká společnost Aero-Lloyd není zapsána v registru ani u Brněnského, ani Olomouckého soudu, kde měla působit. Pochopitelně, že i rejstřík může po letech vykazovat nepřesnosti a při dalším studiu se materiály objeví, avšak řada z nich byla již v dřívějších letech skartována a tak prozatím přenáším uvedené informace jako ne zcela ověřené.

Kromě těchto firem stojí za zmínku ještě zahraniční společnost Compagnie Franco-Romaine. Ta létala od roku 1920 své linky přes Prahu. Z této společnosti se v roce 1925 utvořila Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A.),

ze které v roce 1933 vznikla Air France, na které byl kapitálově účasten i Československý stát.

Vývoj domácích leteckých společností a především letecké dopravy nešel bez dohledu státu. Československá republika považovala letecký průmysl za důležitý a moderní nástroj což svědčilo o jeho prozíravosti. Naše armáda byla jednou z prvních armád, kde letectvo hrálo důležitou a stěžejní roli. Proto také po krachu českých leteckých firem převzal péči o dopravu ve prospěch státu Vojenský dopravní detachment, resp. jeho vojenský letecký dopravní oddíl. Situace letecké dopravy však nebyla uspokojivě vyřešena a proto z rozhodnutí ministerské rady 19. července 1923 byl schválen návrh Ministerstva veřejných prací na zřízení samostatného státního podniku. Všechny složky státu, které doposud organizovaly tuto dopravu byly přetvořeny a včleněny počínaje dnem 6. října 1923 do nově založeného státního podniku Československé státní aerolinie. Prvním ředitelem se stal rovněž bývalý letec z válečného letectva major Karel Hupner, bývalý velitel Československého leteckého sboru. První let v centrále na Kbelském letišti byl naplánován slavnostně na 28. října 1923, ale pro mlhu byl odložen.

Některé prameny uvádí, že došlo k symbolickému obletu letiště ve Kbělich ale nejednalo se o řádný let na lince z důvodů, že byla neděle a ostatní letiště byla uzavřena. Řádný let na lince Praha – Bratislava se konal až druhý den. Šéf pilot rotmistr Karel Brabenec přepravil kromě 780g poštovních zásilek též jednoho pasažéra. Redaktora Lidových novin Václava Königa. Do konce roku bylo přepraveno dalších 29 cestujících a několik set kilogramů zboží a pošty. Pravidelná doprava na této lince byla zahájena až 3. března 1924. Dále byly přidány lety do Košic, v roce 1926 do Brna a v roce 1927 také do Užhorodu a Mariánských lázní.

V roce 1925 získala koncesi k letecké dopravě firma AERO továrna letadel Dr. Kabeš a v roce 1926 firma „Avia“, společnost pro opravy a výrobu letadel, společnost s r. o. založená v roce 1919, která kromě výroby letadel a dopravy též vyučovala letce. Její linku Praha – Liberec převzaly v roce 1927 Československé státní aerolinie. Jedním z důvodů předání linky byla i jednání mezi majiteli Avie Ing. Pavlem Benešem a Milošem Bondym a Akciovou společností dříve Škodovými závody v Plzni o prodeji podniku. Škodovy závody založili 22. ledna 1927 Československou leteckou společnost v Praze s kapitálem 8.000.000 Kč rozděleným na 16.000 akcií po 500 Kč. Bylo však vydáno pouze 320 hromadných listin po 50 akciích s datem emise 15. listopadu 1927. Jediným akcionářem byly Škodovy závody a firma převzala i malý díl na společnosti Avia akciové společnosti pro průmysl letecký, která vznikla 4. ledna 1928 přeměnou z původního podniku Avie a kterou po dlouhých jednáních concern Škodových závodů získal do svého majetku. Československá letecká společnost (ČSL) nejprve převzala obchodní zastoupení firmy Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Berlin později Österreichische Luftverkehrs A.-G. in Wien a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën, Amsterdam (zkráceně KLM) a počátkem března 1928 zahájila lety na své první lince Vídeň – Praha – Drážďany - Berlín.



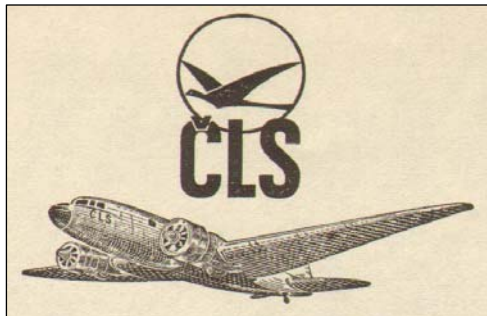
B124 – První emise akcií na 50 akcií po 500 K vydaná 15. 11. 1927, tiskárna neuvedena (originál SOA Praha, sbírka akcií)



a 834.577 kg zásilek a to na 11 třímotorových letadlech.

Podnikání v letecké dopravě byla i zajímavá i finančně, zejména dotacemi státu na přepravu osob a pošty. Např. letecká společnost Air France obdržela od Československého státu v roce 1938 státní příspěvek 5.520.000 Kč a Československá letecká společnost získala 18.300.000 Kč, ta např. za rok 1937 přepravila 13.462 osob, 346.210 kg zásilek a 24.189 kg pošty při 892.916 km nalétaných na všech linkách. Ve stejném roce bylo také otevřeno nové moderní letiště v Ruzyni kam byla od 5. dubna 1937 přestěhována veškerá civilní letecká doprava. Letiště Kbely nadále využívala armáda. Od roku 1937 se také v letadlech začínají objevovat na palubě letušky.

Další firmou, která se věnovala letecké přepravě byla Zlínská letecká akc. spol. založená 24. srpna 1934 Janem Antonínem Baťou a jeho firmou Baťa, akc. spol. s kapitálem 1.000.000 Kč v tisíci akciích po 1.000 Kč. Firma používala 12 letadel typu Zlín XII a sloužila především pro dopravu zaměstnanců a materiálu do jednotlivých poboček firmy po celém světě.

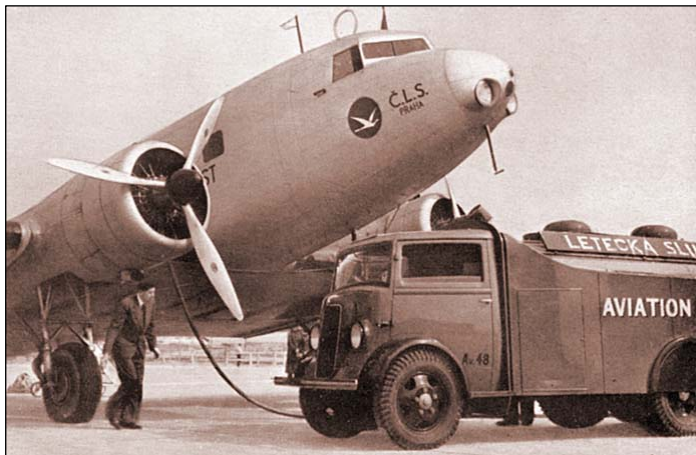


Po osvobození Československa bylo třeba opět obnovit civilní leteckou dopravu. Vláda však rozhodla pouze o obnově jediné společnosti, která bude leteckou dopravu provozovat a to státní. Část letadel byla získána zpět z Německa, část byla zakoupena z USA. Byla ponechána značka ČSA, ale nový název firmy byl Československé aerolinie, národní podnik. První linka do Curychu byla otevřena 1. března 1946, následovala linka do Paříže, Stockholm a Londýna. Přesto byla firma zapsána do firemního rejstříku až 12. dubna 1951 a oficiálně vznikla zákonem č.311/1948 Sb. o národních dopravních podnicích. Únorovým převratem v ČSR byla zavřena cesta k západní letecké technice a tak došlo k orientaci na stroje sovětské výroby. V roce 1951 ještě byla začleněna do ČSA i zlínská firma Svitlet, která provozovala znárodněnou dopravu po Zlínské letecké.

Jako hlavní odborník nastoupil do letecké společnosti Karel Hupner, který odešel z ČSA. ČSL se začala orientovat zejména na zahraniční linky, přičemž ČSA na tuzemské. To platilo do 1. června 1929 kdy ČSA zahájila lety do Záhřebu. ČSL postupně zahájila spojení do Rotterdamu a Amsterdamu přes Lipsko. Po roce 1931 linky přes Mnichov do Švýcarska a do Marseille. V roce 1929 přistoupilo Československo, prostřednictvím ČSA do Mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA, stejně jako ČSL a na základě dohod došlo k přeznačení Československých letadel ze značky L na OK.

ČSL postupně začal stoupat profit. V roce 1930 přepravila 3.680 osob, v roce 1931 4.313 a o rok později dokonce 4.581 osob. Rovněž počet zásilek stoupal ve stejných letech z 34.340 kg na 81.571 kg v roce 1932. Společnost měla 8 třímotorových letadel Avia-Fokker, převážně s motory Škoda-Wright Whirlwind a dvě jednomotorová letadla Fokker všechna pro přepravu 8 osob. S těmito stroji tak společnost nalétala v roce 1930 celkem 355.352 km, v roce 1931 491.337 km a v roce 1932 409.419 km.

Oproti tomu ČSA v letech 1924 -1932 provedly 20.700 letů při nichž nalétaly 3.715.703 km s celkem 42.986 přepravenými osobami na palubě



Po vzniku Protektorátu v březnu 1939 byla letecká činnost domácích firem zcela zastavena a byl zaveden německý letový pořádek. Československá letecká společnost byla přejmenována na českou, ale letecký provoz firmy byl zastaven a firma pouze prodávala letenky. Deutsche Lufthansa AG převzala všechna letadla ČSL stejně tak i ČSA, které byly navíc 1. června 1941 zrušeny. Lufthansa tak veškerou civilní leteckou dopravu na území Protektorátu zajišťovala až do konce války. Na území Slovenska byla založena na základě zákona z 26. června 1939 Slovenská letecká spoločnosť úč. spol. s kapitálem 1.000.000 Ks rozděleným na 100 akcií po 10.000 Ks z čehož 51% vlastnil Slovenský stát a 49% Deutsche Lufthansa AG. Firma provozovala linku Bratislava – Sliač – Prešov na kterou dostávala státní dotaci 500.000 Ks. V roce 1942 pak ještě linku Bratislava – Vídeň.



Autor: Rudolf Piša

Použitá literatura z knihovny MCP: Ročenky Industrie Compass a Financial Jahrbuch 1939-1944, Soukromý archiv autora.

Obrazový materiál: Veškeré exponáty pocházejí ze sbírek Muzea cenných papírů. Exponáty E4057, B124, T7211, AA04326

Obrázek B124 ze sbírky MCP, originál Státní oblastní archiv v Praze, sbírka akcií.

Poděkování archivu Státní tiskárny cenin, s. p. Praha za spolupráci při přípravě obrazových podkladů.

Dobový reklamní materiál a letecké nálepky zapůjčil Jan Kofránek, Plzeň.

NEREALIZOVANÁ EMISE

Obvykle se doplňování všech druhů sbírek děje získáváním vydaných emisí papírů, těch které jsou známé a mohou sbírky dále obohatit. Existují však i případy kdy emitent připravil vše až téměř do úplného závěru, jen k faktickému vytištění takové emise nedošlo. To pro sběratele papírů nemá význam, pro všechny, kteří se věnují historii a všemu kolem papírů právě naopak. Jedním takovým nerealizovaným papírem je emise dluhopisů firmy Avia, akciová společnost pro průmysl letecký v Praze.

Začneme však trochu v historii podniku. V létě 1919 v prostorách bývalého cukrovaru v Praze - Vysočanech vznikla letecká továrna „Avia“, společnost pro opravy a výrobu letadel, společnost s r. o. Zakladatelem byl Ing. Pavel Beneš a Václav Malý, později přistoupil Ing. Miroslav Hajn a J. F. Koch. Zapsána byla do firemního rejstříku 19. září 1919. Z počátku se firma věnovala výrobě vrtulí, stavbě kluzáků, ale i dalším truhlářským pracím. V létě 1920 bylo postaveno první motorové letadlo typu BH – Exp a na podzim 1920 bylo představeno na 1. Československé mezinárodní letecké výstavě, kde vyvolalo značný ohlas. Původní společníci prodali firmu v roce 1921 a novým majitelem se stal podnikatel Miloš Bondy a jeho bratr. V roce 1923 objednalo u Avie Ministerstvo národní obrany 10 nových stíhaček a tato objednávka si vyžádala větší prostory. Bondyové přestěhovali v červnu 1923 firmu do Holešovic do továrny, kterou opustila firma AERO továrna letadel Dr. Kabeš. Od roku 1926 začíná Bondy jednat o prodeji podniku Škodovce, což se stalo v roce 1927, resp. 1928 kdy byla společnost přeměněna na akciovou společnost. Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni pak zajistili továrně opravdový rozmach ve výrobě a tak byla postavena v roce 1931 zcela nová továrna v Čakovicích a také zde bylo o rok později otevřeno nové letiště.



Škodovy závody jako největší zbrojovka v monarchii si chtěla udržet svoji pozici i v Československu a tak se koncern snažil koncentrovat zbrojní výrobu pod svoje křídla. Škodovce se podařilo získat v roce 1924 vliv v brněnské Zbrojovce, v roce 1928 v Avii a továrnu v Adamově. Součástí leteckého průmyslu se stala i založená Československá letecká společnost v Praze. Škodovka pak pokračovala v získávání stejných továren i v Polsku a Rumunsku. Ve zbrojním oddělení Škodovky v Plzni pracovalo přes 6.000 dělníků z celkových 19.600 osob. Samy Škodovy závody byly od roku 1920 pod vlivem francouzského zbrojního koncernu Schneider-Creuzot, která ovládala 50% akcií a Živnostenské banky v Praze, která měla asi 25%. Tento stav trval až do roku 1938 kdy se francouzské a britské kapitálové skupiny začaly stahovat z účasti na česko-

slovenských firmách. Počátkem roku 1939 přešla kontrola Škodovky pod finanční účast německého zbrojního průmyslu.

Veškeré zbrojní přípravy Československa tak i Německa si vyžadovaly značného kapitálu. Obsazením ČSR získala Německá říše miliardové hodnoty, které dále využívala pro svůj průmysl. Samotná společnost Avia měla základní kapitál 6.000.000 Kč rozdělený na 10.000 akcií po 600 Kč. Škodovka měla 90% akcií, zbytek Československá letecká společnost v Praze. Vydáno však bylo jen 200 hromadných listin v násobcích padesáti akcií. Společnost však měla koncem roku 1938 inventář v hodnotě 32.755.653 Kč a zásoby materiálu za 61.713.979 Kč. Valná hromada konaná 3. července 1940 rozhodla o zvýšení kapitálu na 30.000.000 K nakoupením stávajících akcií na 3.000 K. Toto zvýšení znamenalo spíše vyčištění bilancí a zvýšení na vrub stabilizačních fondů.

Zvyšování kapitálu však bylo jen jedním zdrojem financování nákladných projektů a výroby stále většího množství letadel. Proto se hlavní akcionář obrátil na Živnostenskou banku v Praze s žádostí o organizování emise dluhopisů v objemu 100.000.000 K, tak že bude vydáno 10.000 dílčích dluhopisů hypotekární zápůjčky po 10.000 K s úročením roční sazby 4% s umořováním splatnosti v letech 1945 – 1962. I přesto byl kapitál společnosti ve výši 30 milionů pro banku nedostatečný, aby byla emise i celý podnik důvěryhodný a proto si banka vynutila zvýšení kapitálu. Valná hromada konaná 31. března 1942 rozhodla zvýšit kapitál vydáním 20.000 nových akcií na 90.000.000 K.

Živnostenská banka utvořila konsorcium dalších bank k účasti na emisí dluhopisů a počala jednání s Avii, resp. potažmo Škodovými závody. Vyžádala si přesné rozdělení dlužníků na koncern Škodových závodů a ostatních, dále vykazání zisků berní správě za poslední roky a další bilanční údaje mapující skutečný stav podniku. Přestože Avia splnila všechny požadavky banky, ta si prosadila do emisních podmínek zvláštní paragraf o vlastnictví Avie. Jelikož bylo 100% akcií ve vlastnictví Škodových závodů (není uváděno zda přímo nebo s i podílem ČSL), vyžádala si banka prohlášení, že pokud klesne podíl vlastnictví Škodovky pod 51% mají právo majitelé dluhopisů požádat o odkoupení svých dluhopisů přímo Škodovku a to za upisovací kurz s připočtením narostlých úroků do 3 měsíců od snížení majetkové účasti Škodovky na Avii. Jedním z důvodů byla snaha banky ochránit své investice, ale pravděpodobně také snaha českých úředníků, aby nedošlo k oficiálnímu převodu Avie do přímého vlastnictví německého průmyslu. Musíme si uvědomit, že příprava této emise byla prováděna od podzimu 1941 do jara 1942 a to stále německá armáda vítězila na většině front. Přitom snaha říše o přímé ovládnutí českých podniků byla značná, např. obrana českého vlivu na firmě Melantrich, akciová společnost pro grafický průmysl a nakladatelství v Praze stála život několik osob, zejména v době Heydrichiády. Živnostenská banka se snažila k zajištění akcií přimět Škodovku k deponování akcií přímo u ní, aby bylo možné kontrolovat převod akcií. Z materiálů však není patrné zda banka v tomto bodě uspěla. Celá emise měla být plánována k vydání 1. června 1942, ale jaký byl další vývoj archivní materiály v tomto ohledu neuvádějí.

Zřejmé však je, že Živnostenská banka odeslala 9. června 1942 poptávku několika tiskárnám a vyžádala si kalkulace podle předložené specifikace. Z té je patrné, že mělo být vytištěno ne 10.000 kusů po 10.000 K, ale jen 5.000 kusů po 10.000 K a 1.000 kusů po 50.000 K, tedy celkem 6.000 obligací ve standardním provedení podle říšskoněmeckých směrnic. jednalo se o tříbarevné pláště ve formátu A4 s připojenými kupónovými archy s 20 kupony a talonem na papíru obsahující vodoznak. Číselné označení mělo být aplikováno na celou emisi v jedné řadě s rozdělením č.1-1000 na kusy po 50.000 K a č.1001-6000 na kusy po 10.000 K. Jednotlivé oslovené tiskárny předložili následující nabídky:

J. Otto & Růžicka, Pardubice	38.000,00 K
V. Neubert a synové, Praha-Smíchov	33.130,00 K
Giesecke & Devrient, Leipzig	26.250,00 K resp. 2.625,00 RM
R. Oldenbourg, München	nabídka nepředložena, tiskárna si vyžádala informace k upřesnění

Tiskárna V. Neubert a synové, ještě předložila nabídku na dvoubarevné kupony v ceně 29.870,00 K, ale to neodpovídalo požadovaným směrnicím. Všechny nabídky byly předloženy ve dnech 12.-15. června 1942. Tím však veškerá agenda této emise byla uzavřena. Archivní spis již neobsahuje důvod zastavení emise, stejně tak ani datum kdy se tak stalo. Můžeme se jen domnívat, že to bylo dáno třeba důvody okolností po atentátu na Heydricha. Nebo nechotou Škodových závodů, potažmo německých akcionářů dát akcie Avie do zástavy či nalezení jiného způsobu financování výroby přímo z Německa.

Avia během druhé světové války Avia vyráběla německá letadla Arado a letecké motory Argus. Později došlo k zavedení výroby a montáže motorů Daimler 605 a 606, což přineslo nutnost vybudování nových provozů. Během válečných let vyšlo z továrny 1.825 ks letounů Arado Ar 96B, 66 ks letadel Avia B-71 a 263 ks předních částí trupů letounů Messerschmitt Me-262, které se zde montovali. Právě výroba Messerschmittů byla důležitá i v poválečné výrobě letadel u nás.

Po osvobození Československa byly do podniků na základě dekretu prezidenta republiky č. 5/1945 Sb. zaváděny národní správy, aby se zabránilo manipulaci především s nepřátelským majetkem, který by měl být později znárodněn nebo konfiskován. Tímto způsobem byla dosazena národní správa nejen do Avie, ale i do Škodových závodů. Dekretem prezidenta republiky č. 100/1945 Sb. došlo ke znárodnění průmyslu dolů a klíčového průmyslu. Podle tohoto zákona byly znárodněny i oba podniky. Pro všechny národní podniky byly vyhlášeny ústřední ředitelství ve formě nadřízeného národního podniku, v tomto oboru šlo o Československé závody kovodělné a strojírenské, národní podnik v Praze. Majetková podstata společnosti Avia byla začleněna do Automobilových závodů, národního podniku. Kromě Avie sem byly začleněna továrna Akciové společnosti pro automobilový průmysl v Mladé Boleslavi továrna Ing. J. Mráz, továrna na letadla v Chocni, stejně jako jeho továrna na chladicí stroje, První severočeská továrna letadel, karoserií a vozidel, Petera a synové ve Vrchlabí (dříve Fahrzeug- und Flugzeugwerke Ig. Th. Petera & Söhne) a Zlínské letecké závody a. s. Zlín. Kromě tohoto národní podniku vznikly ještě Letecké závody, národní podnik, Praha kam byly začleněny podniky Aero, továrna letadel Dr. Kabeš, Akciová společnost Walter, továrna na automobily a letecké motory, Rudý Letov, čsl. továrna na letadla v Praze (továrna v Letňanech) a majetková podstata firmy Junkers, Flugzeug- und Motorenwerke AG ležící na území Československa.

Vraťme se však k výrobě. Koncem května 1945 bylo rozhodnuto velitelstvím letectva, že bude zahájena práce na vlastních letadlech. Základem byl právě Messerschmitt Me-262. Přestože všechny funkční a dokončené stroje buď odvezli Němci nebo je zabavily spojenecké armády, zbylo v dílnách dostatek komponentů a součástí k výrobě několika nových strojů. Poválečný průmysl však v této oblasti potkávalo několik obtíží od zajištění materiálů přes dodávky až po kvalitní lidské zdroje. Největší komplikací však bylo pro české konstruktéry byly nekompletní plány. Ty nakonec získali kuriosní cestou. Za pomoci amerického odborného časopisu Aviation, kde byly publikovány podrobné plány německých Messerschmittů. Výkonné motory dodala letecká opravna Českomoravských strojůren v Malešicích, kde se rekonstruovali německé motory. první československé tryskové letadlo bylo vyzkoušeno v srpnu 1946. Přestože byla v koncepci výroba letadel jen v jediném národním podniku, vyráběla Avia letadla až do roku 1960 a následně jen letecké motory a to do roku 1988.



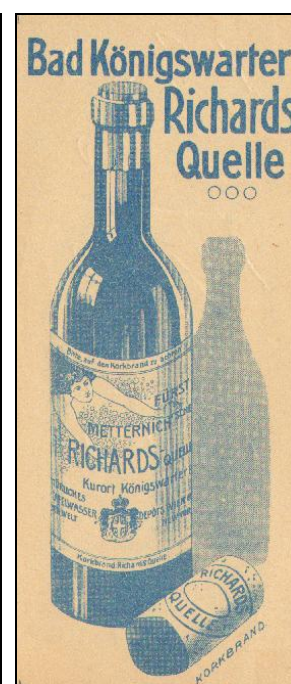
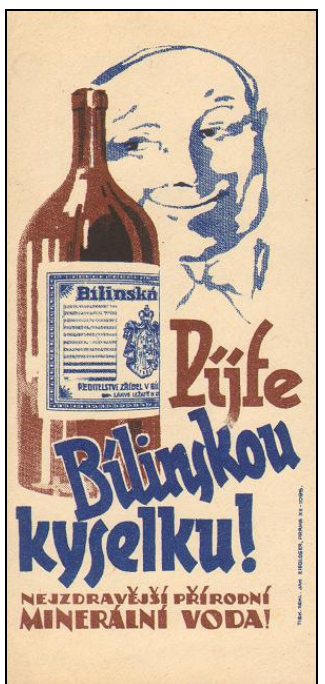
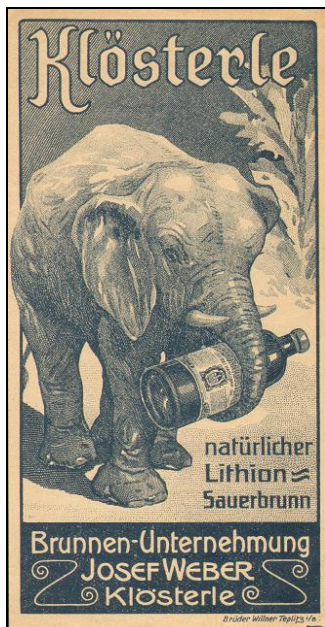
Autor: Rudolf Píša

Použitá literatura z knihovny MCP: Ročenky Industrie Compass a Financial Jahrbuch 1939-1944, Soukromý archiv autora. Obrazový materiál: Veškeré exponáty pocházejí ze sbírek Muzea cenných papírů. Exponáty B326, T0658.

Archivní materiály: Archiv ČNB, fond Živnostenská banka v Praze, ředitelství, podklady k tisku emise dluhopisů Avia.

KOUZLO REKLAMY

Obvykle jsou na tomto místě aktuality a nové přírůstky do muzejních sbírek. Přesto je uvidíte. Dnes totiž představíme několik exponátů z doposud nepublikované sbírky se signaturou AL. Jde o sbírku reklamních účtenek a zálepek, která doposud není digitalizována a čeká i na své zpracování. V současnosti jsou ve sbírce soustředěny exponáty, které jsou roztržiděné do jednotlivých oborů. Sbíрка prozatím čítá asi 3.000 exponátů z čehož 500 kusů tvoří zálepkové a 2.500 kusů reklamní účtenky. Léto je v plném proudu, proudy vody srší jak pro osvěžení těla tak i hrdla a ukázka bude tématická, minerální vody a zřídla. Současně je to avízo pro vydání druhého dílu katalogu cenných papírů. Připravuje se obor hotely a lázně, který zahrnuje i minerální vody, koupaliště, ale i tzv. cizinecký ruch ve formě kaváren a restaurací. V současnosti se dokončuje text a během podzimu by mělo dojít k finální sazbě a tisku, který byl měl být ještě do konce roku. O jeho vydání Vás pochopitelně bude včas informovat. Krása starých tisků však můžete obdivovat už nyní.





Dokumentační akciová společnost, vznikla 7. 10. 1998 především pro podporu a rozšiřování ceninové tvorby, tisku cenin a jejich dokumentaci. Hlavní činností je tisk akcií, dluhopisů, losů, poukázek a jiných cenin včetně přípravy grafických návrhů, tvorby nových designů a nových ochranných prvků. Součástí práce na ceninách všech druhů je jejich archivace a výzkum pro další vývoj ochrany. Proto je společnost rozdělena na tři divize, z nichž prvou jsme již představili, zabývá se hlavní činností.

Na výrobní divizi navazuje divize VÚROC - Výzkumný ústav rozvoje ochrany cenin vznikla z rozhodnutí valné hromady dnem 1. ledna 2003 a zabývá se tvorbou nových ochranných prvků použitelných na ceninách. Provádí výzkum použitelnosti stávajících ochranných prvků a jejich expertizu, pomůže při odhalování padělků a dalším zdokonalování ochrany. Zajišťuje odborná školení pracovníků přicházejících do styku s ceninami.

S oblastí tvorby a tisku cenin souvisí příprava změn u akciových společností, které souvisejí s přeměnou podoby akcií ze zaknihované na listinnou včetně veškerých potřebných dokumentů. Proto byla vedle společnosti Dokumentační a. s. založena v roce 2001 DAS CONSULTING s. r. o., která se na tyto akce specializuje a navazuje na přeměny podob, kterou majoritní společník firmy provádí již od roku 1996, kdy došlo k první přeměně akcií ze zaknihované na listinnou v ČR za jeho účasti.

Třetí divizí je Muzeum cenných papírů. Tato část vznikla 1. července 2000 po dlouhých přípravách. Jejím úkolem je založit samostatnou expozici výroby a vývoje cenin u nás i v zahraničí prostřednictvím stálé výstavy. Společnost dále propaguje tisk cenin a historii podnikání, připravuje sborníky i odborné publikace. Všeobecné povědomí o této divizi doprovází příležitostné výstavy nebo zapůjčování vzorků k jejich další reprodukci. V roce 2006 bylo rozhodnuto o výstavbě vlastní muzejní budovy Muzea cenných papírů v Praze. Za tímto účelem byl 25. června 2008 založen samostatný nadační fond, který postupně převezme aktivity této divize.

Dokumentační akciová společnost byla založena v roce 1998 a letos slaví své 10. výročí na trhu. Za tu dobu vyrobila pro stovky klientů víc než 3.660.000 kusů cenných papírů ve jmenovité hodnotě víc než 80 miliard Kč a to nejen pro české firmy, ale např. pro Slovensko, Švýcarsko a další státy v Evropě a střední Americe.



DOKUMENTAČNÍ a. s.

Pod vilami 13, 140 00 Praha 4 - Nusle

Tel: 241 740 079, Fax: 241 744 015

Mobil: 603 545 901

E-mail: das-mcp@volny.cz

www.das-mcp.cz



369 00 00 369 / 0800

NADAČNÍ KONTO

Muzeum cenných papírů, nadační fond, Pod Vilami 1038/13, 140 00 Praha 4 - Nusle, IČ 28 42 98 93, fond zapsán v nadačním rejstříku MS v Praze N697. Věstník je vydáván měsíčně jako zpravodaj o činnosti fondu a jeho sbírkách. Je šířen prostřednictvím webových stránek muzea za pomoci DAS MEDIA, a. s. Nevýžádané rukopisy se nevracejí. Šíření všech reprodukcí i textů bez dalšího souhlasu MCP je zakázáno a podléhá autorskému a reprodukčnímu právu.