

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

MAGISTERSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013-2015

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Tomáš Procházka

**Vývoj učňovské mládeže v Dopravním podniku hlavního
města Prahy v letech 1897-2014**

PRAHA 2015

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Anna Huliciusová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

MASTER COMBINED

2013-2015

DIPLOMA THESIS

Tomáš Procházka

**The Development of Youth Apprentices in the Prague Public
Transic Co. Inc. in 1897-2014**

Prague 2015

The Diploma Thesis Work Supervisor:
Mgr. Anna Huliciusová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 23. září 2015

Tomáš Procházka

Poděkování

Chtěl bych poděkovat Mgr. Anně Huliciusové za odborné vedení a Mgr. Pavlu Fojtíkovi z Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., který mi poskytl veškeré materiály potřebné k napsání této diplomové práce.

Anotace

Diplomová práce popisuje vývoj učňovské mládeže v Dopravním podniku hl. m. Prahy. V první části se zabývá problematikou odborného školství od jeho vzniku, přes různá historická období, až po současnost ve všeobecné rovině. Na pozadí těchto skutečností ve druhé části popisuje začlenění učňů nejprve do Elektrických podniků, později Dopravního podniku. Sleduje složitý vývoj učiliště, které se dnes řadí k nejlepším učňovským zařízením v Praze. Nedílnou součástí diplomové práce je i historie a současnost městské hromadné dopravy, která úzce s problematikou učňovského školství souvisí.

Klíčové pojmy

Dějiny, Dopravní podnik hlavního města Prahy, Elektrické podniky, městská hromadná doprava, Praha, učiliště, učni.

Annotation

This dissertation describes evolution of apprentices in Dopravní podnik hl. m. Prahy (Transport Company of Prague). In the first part we are taking a notice at problems in vocational education since the beginning, through various historical periods, to present in general. According to these facts, in the second part describes initially the integration of apprentices in Electric company, then in Transport company. The dissertation follows the complicated development of apprentice training centers which are now among the best educational establishments in Prague. An integral part of this thesis is the history and present of public transport, which works closely with the issues related to apprenticeships.

Key words

Apprentices, Electrical Utilities, history, Prague, Prague Public Trans Co., public transport, vocational school.

Obsah

ÚVOD.....	8
1 VÝVOJ UČŇOVSKÉHO ŠKOLSTVÍ DO ROKU 1948.....	10
1.1 Cechy - učeň a tovaryš	10
1.2 Povinná školní docházka - změny v přípravě učňů.....	11
1.3 Vznik a vývoj soustavy odborného školství (1848-1918).....	15
1.4 Období první republiky (1918-1938).....	19
1.5 Učňovské školství v období 1939-1948	21
1.6 Financování učňovského školství do roku 1948.....	22
2 VÝVOJ UČŇOVSKÉHO ŠKOLSTVÍ PO ROCE 1948.....	24
2.1 Zákon o jednotné škole	24
2.2 Učňovské školství mezi roky 1948–1989.....	25
2.3 Financování učňovského školství v období 1948–1989	29
3 UČŇOVSKÉ ŠKOLSTVÍ PO ROCE 1989	32
3.1 Vzdělávací instituce	32
3.2 Partnerství škol a zaměstnavatelů v odborném vzdělávání.....	34
3.3 Problémy učňovského školství a jejich příčiny po roce 1989.....	36
3.4 Úprava legislativy v učňovském školství	37
3.5 Reformní kroky v učňovském vzdělávání	38
3.6 Zvýšení atraktivity učebních oborů v České republice	41
3.7 Financování učňovského školství po roce 1989	42
4 ROZVOJ DOPRAVY V PRAZE	45
4.1 Pražská doprava v 19. století	45
4.2 Vznik Dopravního podniku	48
4.3 Elektrické podniky mezi dvěma válkami.....	50
4.4 Doprava v Praze v letech 1949-1974.....	54
4.4.1 Dopravní podnik a jeho organizace	56
4.4.2 Praha má metro	57
4.5 Pražský dopravní systém 1974–1989	58
4.6 Pražská hromadná doprava od roku 1989 po současnost.....	59
5 VZDĚLÁVÁNÍ UČŇŮ V DOPRAVNÍM PODNIKU DO ROKU 1989.....	61
5.1 Učni v Dopravním podniku do roku 1918	61
5.2 Učni v Dopravním podniku v letech 1918-1949.....	63
5.3 Rozvoj učňovské mládeže před zřízením učiliště	65
5.3.1 Vznik závodní učňovské školy Dopravního podniku	67
5.3.2 Výstavba samostatné budovy v Motole	69
5.4 Změna organizace Dopravního podniku a začlenění učiliště.....	72
5.5 Financování učňovského školství Dopravního podniku do roku 1989	77
6 UČŇI V DOPRAVNÍM PODNIKU PO ROCE 1989	79
6.1 Vznik Střední průmyslové školy dopravní	79
6.1.1 Poslední údaje o Střední průmyslové škole dopravní, a.s. školní rok 2014/15	82
6.1.2 Projekty	84
6.2 Financování učňovského školství Dopravního podniku po roce 1989.....	86
6.3 Motivační program DP pro žáky vybraných oborů Střední průmyslové školy dopravní, a.s. (SPŠD).....	87
ZÁVĚR.....	89
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	92
SEZNAM PŘÍLOH.....	103

ÚVOD

Tato diplomová práce je věnována problematice učňovského školství v naší zemi, jeho vývoji a současné situaci. Již řadu let se naše ekonomika potýká s nedostatkem vyučených, manuálně schopných řemeslníků, po nichž firmy volají a kteří by i sami mohli úspěšně podnikat. Neuspokojivá situace v této oblasti má počátky v období hospodářské transformace v 90. letech minulého století, kdy došlo k vyčlenění učňovských zařízení z bývalých státních podniků, jež byly privatizovány nebo zanikly. Změnil se způsob financování, vedoucí ke snaze škol přijímat co nejvíce žáků, mnohdy bez ohledu na jejich kvalitu. Nepříznivou situaci v oblasti učňovského školství a technického vzdělávání a pokles zájmu o tyto obory ovlivnila také nabídka neúměrného množství maturitních oborů, především humanitních, a neuspokojivý demografický vývoj.

V současné době, kdy se firmy potýkají s akutním nedostatkem kvalifikovaných řemeslníků a technických odborníků, se hledají způsoby řešení situace a formy spolupráce vzdělávacích zařízení a podniků včetně účasti (i finanční) samotných firem v tomto procesu. Autor si téma práce vybral jednak z důvodu aktuálnosti výše uvedené problematiky, jednak z důvodu profesního zaměření (autor pracuje na Střední průmyslové škole dopravní, a.s. v Praze).

Cílem diplomové práce je popsat vývoj učňovského školství v Dopravním podniku hl. m. Prahy od počátku po současnost. V jednotlivých částech je sledována jeho historie až k vytvoření organizovaného systému odborného vzdělávání a vzniku Střední průmyslové školy dopravní, a.s., která je dceřinou společností Dopravního podniku hl. m. Prahy. V této škole jsou zastoupeny jak obory s maturitou, tak učební obory s výučním listem. Vzdělávání kvalifikovaných pracovníků je v Dopravním podniku věnována mimořádná pozornost.

Na vývoj učňovského školství je třeba se podívat z pohledu jeho historického vývoje, neboť výchova učňů, její pojetí, obsah a organizace je vždy odrazem hospodářských a společenských poměrů ve společnosti.

Učňovským školstvím se rozumí soubor školských zařízení (středních odborných učilišť, učilišť, aj.) na určitém území (stát, region), v nichž se realizuje příprava na výkon kvalifikovaných dělnických povolání. Tato příprava probíhá podle schválených pedagogických dokumentů s cílem naplnit požadavky stanovené profilem absolventa daného oboru.

V diplomové práci jsou využity historické odborné práce, historické dokumenty, které jsou uchovány v Archivu Dopravního podniku a Archivu hl. m. Prahy a poznatky získané s podporou historika a archiváře Dopravního podniku Mgr. Pavla Fojtíka. Zdrojem jsou též současné školské dokumenty.

Diplomová práce je členěna do šesti kapitol. První, historická část, se zabývá zkoumanou problematikou ve všeobecné rovině s důrazem na důležité mezníky v jednotlivých obdobích. Jedná se o vznik cechů, zavedení povinné školní docházky, která přinesla změny v přípravě učňů, vznik a vývoj soustavy odborného školství. Je zmíněno učňovské školství v období první republiky, nacistické okupace a osvobození naší země.

Druhá část zaznamenává učňovské školství v letech 1948 až 1989. Za důležitý mezník v jeho vývoji lze považovat zákon č. 95/1948 Sb. o základní úpravě jednotného školství.

Třetí část se věnuje učňovskému školství po roce 1989, kdy v souvislosti s transformací naší ekonomiky došlo v této oblasti k velkým změnám. Vznikaly nové zákony, byl zaveden jiný způsob financování. V této části práce jsou zachyceny problémy dalšího vývoje učňovského školství.

Čtvrtá a pátá kapitola na sebe navazují. Vývoj pražské dopravy, který popisuje kapitola čtvrtá, úzce souvisí se založením a vývojem učňovského školství v Dopravním podniku od roku 1897, kdy jeho historie začala. Cesta, která vedla k založení dnešní Střední průmyslové školy dopravní a.s., byla velmi dlouhá a složitá.

Poslední, šestá kapitola, představuje Střední průmyslovou školu dopravní a.s. od roku 1989 po současnost.

1 VÝVOJ UČŇOVSKÉHO ŠKOLSTVÍ DO ROKU 1948

Praktická příprava tvořila a dosud tvoří základ celkové výchovy učňů. Pohlédneme-li do historie učňovského školství, musíme konstatovat, že po většinu období nemělo získávání praktických dovedností charakter vyučovacího předmětu, odborného výcviku, jak ho známe dnes.¹

1.1 Cechy - učeň a tovaryš

Do střední Evropy se proces zásadních změn v řemeslné výrobě rozšířil ve 12. století. V českých zemích pak ve 13. a 14. století. Řemeslná výroba se stává hybnou silou hospodářského, ekonomického rozvoje. Řemeslníci si byli vědomi svého postavení a začali se hlásit o práva na ochranu před konkurencí. Rovněž jim bylo jasné, že jednotlivci mají při prosazování svých zájmů proti představitelům města jen malou naději na úspěch. A tak vznikly cechy, organizace řemeslníků, zakládané většinou ve městech nejen na ochranu řemesel.

Postupem času se vyvinulo přijímání učedníka.² Od 15. století začal cech učedníky evidovat. Nebylo přesně stanoveno, v kolika letech se učedník měl přijímat. Hovoří se o dvanáctiletých, ale i o mladých mužích, kteří neuspěli při studiu.³

Pro přijetí do učení musel mladík předstoupit s budoucím mistrem, se svým otcem či poručníkem, se svými ručiteli, tzv. „rukojmími“ před shromážděným cechem.⁴ Předtím u mistra podnikl „košť“, kde si mladík vyzkoušel, zda se k vybranému řemeslu hodí. Mladík dále musel předložit „zachovací list“, důkaz, že má manželský původ. Dále odpovídal na otázky mistrů. Po přijetí k danému mistrovi do učení mu bylo nakázáno, aby se zbožně choval, mistrovi a jeho manželce projevoval úctu a poslouchal je, protože mu nahrazovali rodiče.

¹ ČADÍLEK, M., STEJSKALOVÁ, P. *Didaktika praktického vyučování II*. Brno: PedF MU, 2001, s. 4-5. ISBN sine

² WINTER, Z. *Český průmysl a obchod v XVI. věku*. Česká akademie císaře Františka Josefa pro vědy, slovesnost a umění. Praha: 1913, s. 307.

³ Tamtéž, s. 310

⁴ Tamtéž, s. 311

Nakonec mu byla určena výuční doba. Ta se pohybovala od dvou do šesti let podle řemesla. Za učně se skládalo „památné“, byl to jakýsi vstupní poplatek.⁵

Po přijetí byl zapsán do cechovní knihy. Tímto učedník byl přijat i do domu mistra a stal se členem domácnosti.

Praktická příprava probíhala individuálně v dílně cechovního mistra. Učeň se učil řemeslu odhlížením a musel u mistra vykonávat práce, které neměly s přípravou řemesla nic společného. Výsledky závisely na mistrově odbornosti, na schopnostech mistra učit učně, ale hlavně na předpokladech učedníka pro dané řemeslo. Teoretickou přípravu tehdy středověk neznal.

Způsobilst k samostatnému vykonávání řemesla prokazovala „tovaryšská zkouška“, kdy se z učedníka stává tovaryš, vyučený řemeslník. Nový tovaryš byl pozván na tovaryšské shromáždění, kde byl „očistěn“ od učednických způsobů a poučen o mravech tovaryšských⁶.

1.2 Povinná školní docházka - změny v přípravě učňů

Vznik prvních učebních zařízení, v nichž se objevují prvky nového pojetí přípravy učňů k povolání, se datují až do poloviny 18. století. Na konci 18. století začaly vznikat z řemeslných dílen manufaktury. Manufaktura je výrobní jednotka, která je řízena podnikatelem, který zaměstnává řemeslníky. Rozlišujeme manufakturu soustředěnou (homogenní) a rozptýlenou (heterogenní), a to podle toho, je-li výrobní proces koncentrován v budově manufaktury, nebo je-li rozptýlen.⁷ Proces, kterým se řemeslné dílny přetvářely v manufaktury, nebyl nijak rychlý. Zprvu byla snaha o vybudování textilní výroby v českých zemích. Produkce těchto výrobků ve větším měřítku a v nových druzích nebyla možná v rámci dosavadního cechovního zřízení.

⁵ WINTER, Z. *Český průmysl a obchod v XVI. věku*. Česká akademie císaře Františka Josefa pro vědy, slovesnost a umění. Praha: 1913, s. 316

⁶ Tamtéž, s. 335

⁷ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, s. 11. Publikace č. 34-0-203

Část šlechty viděla budoucnost nové formy podnikání, zvláště když vláda postupně vycházela vstříc těmto snahám jednak hospodářsky (odpuštění podnikatelské daně během prvních pěti let, poskytování bezúročných půjček, vydávání hospodářských privilegií), jednak politicky (prohlašování nových druhů výroby za svobodná povolání, osvobodování podnikatelů a jejich dělníků od vojenské povinnosti aj.).⁸

Nový výrobní způsob umožňoval vládě vyřešit problémy se spodinou společností. Dalším problémem bylo využití mladistvých ve prospěch výroby. Pracovní síly bylo nutno pro nové pracovní a výrobní postupy připravit.

Tak vznikla potřeba najít učitele, kteří postupy vysvětlí, zaučí a připraví na práci v manufakturách. Při hledání těchto odborníků se vláda obrátila do zahraničí.⁹

Lze říci, že zaučování dělníků v manufakturách se lišilo od dosavadní cechovní přípravy učňů zejména v tom, že tu byly netradiční, nové výrobní a pracovní postupy. To působilo na prohlubování pracovní obratnosti a na růst produktivity práce dělníka. Velké manufaktury zaměstnávaly i ženy, které do výrobního procesu dosud přístup neměly. V této době se začaly zvyšovat nároky na vzdělání dělníků.

Koncem 18. století byla zavedena všeobecná vzdělávací povinnost pro děti poddaných. Byly pro ně zřízeny zvláštní školy. Dosud stávající školy prošly reformou. Důvodem, proč takové změny nastaly, byla především ekonomická stránka. Negramotnost poddaných byla brzdou v rozvoji státu. Cílem reformy tedy bylo vytvořit předpoklady pro vzdělanost nižších vrstev.

Byly vytvářeny nové typy škol, z kterých studenti mohli přejít na gymnázia, nebo na jiné typy vyšších škol. Vytvoření těchto škol se stalo základem pro dnešní třístupňovou školskou soustavu.¹⁰

Marie Terezie se výraznou měrou zasloužila o rozvoj novodobé školské soustavy. Na její žádost přijel do Vídně jeden z nejuznávanějších reformátorů slezského a pruského školství, opat augustiánského kláštera Ignaz von Felbiger. Vypracoval návrh na reformu školství v Rakousku-Uhersku.

⁸ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, s. 11. Publikace č. 34-0-203

⁹ Tamtéž, s. 11

¹⁰ VALIŠOVÁ, A. KASÍKOVÁ, H. a kolektiv. *Pedagogika pro učitele. Školský systém v českých zemích*. Gradas Publishing. Praha 2007, s. 69. ISBN 978-80-247-1734-0

Návrh byl uznán jako zákon. 6. prosince 1774 byl publikován pod názvem **Všeobecný školský řád pro německé normální, hlavní a triviální školy ve všech císařsko-královských dědičných zemích** (Allgemeine Schulordnung für die deutschen Normal-, Haupt- und Trivialschulen in den sämtlichen k. k. Erbländern). Novým školním řádem byly zavedeny tři druhy škol: triviální, hlavní a normální.¹¹

Triviální školy byly zřizovány při farách v obcích. Zde se žáci učili číst, psát a počítat. Děvčata navíc šít a plést. Pokud to bylo možné, byly zřizovány odděleně školy dívčí a chlapecká.

Školy hlavní byly zřizovány v krajských městech. Byly zde vyučovány předměty jako ve škole triviální, navíc základy reálií, latiny, slohu, kreslení, geometrie, hospodaření a průmyslu. Žáci této školy byli připraveni pro práci v zemědělství, v řemeslech a pro vojenskou službu. V 1. třídě se vyučoval mateřský jazyk žáků, ve 2. třídě částečně i němčina a vyšší třídy byly už jen německé.

V zemských městech byla zřizována **škola normální**. Studium na této škole dávalo předpoklady pro studium na gymnáziu. V posledním ročníku byla příprava na praktický život.

Při triviálních školách (r. 1774) byly zřízeny tzv. **nedělní nebo opakovací školy** (Sonntags-und Wiederholungssculen), které byly povinné pro všechny učně až do vyučení a pro ostatní mládež do 20. roku věku. V těchto školách se vyučovalo v neděli, a to cca 2-3 hodiny. Odborná teorie (pokud o ní vůbec můžeme mluvit) byla ve vyučování zastoupena jen málo.¹²

V opakovacích školách se vyučování zaměřilo především na opakování trivia a jeho pragmatické prohlubování. Z toho lze usoudit, že triviální vzdělání v této době a ještě dlouho potom svým způsobem nahrazovalo odborné vzdělání učňů neboli triviální vzdělání se postupně stávalo nutným předpokladem vyučení.

Zavedení tzv. hlavních a normálních škol mělo velký význam pro vzdělávání řemeslnictva. Již od roku 1774 byly při některých hlavních školách, ve městech, zakládány tzv. čtvrté třídy pro učně,¹³ které byly pak roku 1779 rozděleny do dvou ročníků.

¹¹ VALIŠOVÁ, A. KASÍKOVÁ, H. a kolektiv. *Pedagogika pro učitele. Školský systém v českých zemích*. Gradas Publishing. Praha 2007, s. 69. ISBN 978-80-247-1734-0

¹² ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, str 17. Publikace č. 34-0-203

¹³ MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 2

K těmto ročníkům byly připojeny nedělní nebo opakovací kurzy pro řemeslnické učedníky. Vyučování v těchto třídách bylo zaměřeno hlavně na kreslení. Význam kreslení se stále více zdůrazňoval a roku 1782 bylo jako učební předmět zavedeno i do normálních škol.

O rok později pak přikazuje dvorský dekret „...aby v nedělních školách kreslicích dáno bylo žákům navedení, jak kresliti tvary měřičské, listové a ozdoby řezbářské, kterýmžto vyučováním nejlépe vyhoví se potřebám řemeslníků, továrníků, tiskařů kartounů, ciců a plátna.“¹⁴ Toto zaměření na kreslení ovlivnilo pojetí odborného vzdělávání řemeslníků na řadu desetiletí.

Devadesátá léta 18. století jsou označována jako počátek průmyslové revoluce, tedy počátek od manufakturní výroby ke strojové výrobě tovární. Hlavním prostředkem výroby se stává parní stroj. Roku 1806 byla na návrh Fr. J. Gerstnera¹⁵ založena v Praze, jako první ve střední Evropě, polytechnická škola. V roce 1835 je zřízena první průmyslová škola na Zbraslavi. Původně byla tato škola určena pro mistry a tovaryše, avšak už v následujícím roce se do ní přihlásili především učňové a tovaryši.

Na základě zkušeností z této školy zřídil kníže Fürstenberg na svých panstvích roku 1837 obdobnou školu pro řemeslníky. Jednota zřídila v Praze v témže roce nedělní průmyslovou školu. Poté vznikly další školy a do roku 1845 jich bylo deset.¹⁶

Revoluční rok 1848 se stal mezníkem v dějinách odborného školství. Vývoj odborného školství je již organizován tak, že je předpokladem k vytvoření soustavy odborného školství.¹⁷

¹⁴ MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 2

¹⁵ Fr. J. Gerstner - významný český matematik a fyzik, průkopník železnice. Všeobecná encyklopedie Diderot. Praha: Nakladatelský dům OP, 1996. ISBN 80-85841-31-2.

¹⁶ ROSA, A., JINDRA, J. *Průmyslové a odborné školství v Republice československé. Díl*. Praha: Státní ústav pro učební pomůcky, 1928, s. 7

¹⁷ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, s. 23. Publikace č. 34-0-203

1.3 Vznik a vývoj soustavy odborného školství (1848-1918)

V dalším vývoji školství mělo klíčový význam zrušení roboty za náhradu, které bylo vyhlášeno 7. září 1848. Důležitou úlohu začínají mít reálné školy. Ty se začaly vyvíjet ve třicátých letech 19. století z normálních škol, a to podle plánu z 21. ledna 1804. Školy byly zaměřeny na tzv. reálie. První vznikla roku 1833 v Rakovníku, druhou založila německá Průmyslová jednota roku 1837 v Liberci. Tyto školy měly dva stupně - nižší (první tři třídy) a vyšší (celkem šest tříd). Byly určeny pro děti řemeslníků a zároveň připravovaly pro vysokoškolské studium technického směru.¹⁸ Většina žáků však dávala po vystudování školy přednost práci v kanceláři. Do řemeslných dílen jich mnoho nepřišlo. Proto byly roku 1867 reálné školy reorganizovány a zaměřeny na přípravu pro vyšší technické studium.

Zrychlený hospodářský vývoj vyžadoval postupně určitou legalizaci. Dosavadní zákony, nařízení, vyhlášky už nedostačovaly. Centralizační snahy v hospodářské oblasti vyvrcholily vydáním **živnostenského řádu**. Živnostenský řád byl vydán patentem dne 20. prosince 1859 pod č. 227 ř. z. a nabyl účinnosti 1. května 1860. Zrušil doposud všechny platné předpisy o nabývání živnostenských, továrních, obchodních oprávnění, jakož i všechna starší ustanovení, která by s ním byla v rozporu. Zákon měl dvě části. V první byl uveden uvozovací patent a sedm hlav. Druhá část byla věnována koncesovaným živnostem.¹⁹

Pro tuto diplomovou práci má hlavní význam ustanovení o učebním poměru, §§ 97-100 živnostenského řádu. Učební doba byla stanovena na 2-4 roky. Oboustrannou učební smlouvou, jejíž uzavření zakládá učební poměr, přejímá na sebe jak učeďník, tak učební pán určité povinnosti. V §§ 98 - 100 živnostenského řádu se přímo uvádí, že učební pán má pečovat „o živnostenské vzdělání učeďníkovo“ a nemá ho „zaměstnávat ve službách jinakých“.

¹⁸ MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 4

¹⁹ ŠTĚDRÝ, B., BUCHTELA, R. *Řád živnostenský*, díl I. Praha: Československý kompas, 1936, s. 4

Učedník je pak „*povinen učebnímu pánu poslušností, věrností a mlčenlivostí, pilností a slušným chováním a musí se podle jeho poukazu zaměstnávat v živnosti.*“²⁰. Jednou z jeho povinností je rovněž chodit do školy „*pro průmyslové vzdělávání zvláště zřízené.*“²¹

Na řečené ustanovení živnostenského řádu, týkající se školní docházky, navazuje a doplňuje je ministerské nařízení z 15. června 1864, které schválila na návrh ministra Thuna vláda, ale k jehož realizaci nedošlo.²²

Protože některé odborné školy zanikly v bouřlivém roce 1848, mnohé z nich nebyly obnoveny a nové prakticky nevznikaly, nemělo řemeslnictvo mnoho příležitosti ke vzdělání a hledalo východisko v návštěvě odborných škol v cizině. Tam totiž v šedesátých letech 19. století začala sílit snaha podporovat řemeslo také v části výcvikové.

Tento špatný stav si konečně uvědomila i vláda a přistoupila k otázce živnostenského školství. Ministerstvo obchodu (Handelsministerium) a Ministerstvo vyučování (Unterrichtsministerium), z jejichž zástupců byla koncem šedesátých let utvořena stálá komise pro záležitosti průmyslového školství, se spojila ke společné práci při zřizování odborných škol.²³

14. května 1869 vyšel říšský školní zákon (Reichsschulgesetz), který odboural v oblasti základního odborného vzdělávání pokrokové prvky z roku 1851. V § 10 tohoto zákona se uvádí: „*Při školách obecných zříditi se mohou kursy odborné, na nichž by se poskytovalo zvláštního vzdělání v polním hospodářství nebo v řemeslech.*“²⁴

Teprve první pražská pokračovací škola, která byla zřízena Průmyslovou jednotou za podpory obce Pražské roku 1873, se stala vzorem pro ostatní živnostenské školy a tudíž znamenala krok vpřed.

²⁰ Císařský patent, daný dne 20. prosince 1859, č. 227 ř.z. Živnostenský řád o povinnostech učedníkůvých §99b. Dostupný z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=50&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

²¹ Císařský patent, daný dne 20. prosince 1859, č. 227 ř.z. Živnostenský řád o omezeních při užívání mladistvých pracovníků, pomocných a osob ženských §§94 a 114. Dostupný z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=50&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

²² MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 8-9

²³ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, str. 29. Publikace č. 34-0-203

²⁴ MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 10

Další pokračovací školy podle vzoru pražské školy zakládali soukromníci, průmyslové jednoty, spolky, grémia apod. Stát se podílel na subvencování těchto škol jen nepatrnými částkami. Obsah vyučování v těchto školách vyplýval vlastně z nedostatečného základního vzdělání, získaného v obecné škole.²⁵ Podceňování těchto škol a řemesel vyplývalo z třídního postoje k tělesné práci.²⁶

Daleko efektivnějším typem školy průmyslové výroby byly dvouleté odborné školy. Nejdůležitějším rysem těchto škol mělo být spojení odborného výcviku s teoretickým vyučováním. Jejich rozvoj byl však po krátké době násilně přerušen. Důvodem pro to byl názor, že totiž vzorné pokračovací a odborné školy se mohou vyvíjet jen při vyšších průmyslových školách.²⁷

Neustále se zvyšující technické nároky na výrobu vyvolávají pak stále naléhavější potřebu, aby bezprostřední pracovní síla měla alespoň elementární odborné vzdělání. Proto počátkem 80. let 19. století ministerstvo vyučování roku 1881 přešlo celou agendu odborného školství do svých rukou. Vytvořilo jako svůj poradní sbor **Ústřední komisi pro průmyslové vyučování**. Tato komise vytvořila zásady pro vybudování nejnižšího odborného školství, které pak vešly do ministerského nařízení č. 3674 ze dne 24. února 1883, platného pro všechny vlády zemské kromě Dolních Rakous.²⁸

Ministerským nařízením nabývají teprve vlastního smyslu §§ 75, 99 a 100 živnostenského řádu. Zdůrazňuje se v něm nutnost upravit a povznést pokračovací vzdělání podle potřeby doby. Toto nařízení se tak stává „základním statutem pokračovacích škol průmyslových a obchodních.“²⁹

Pro pokračovací školy vydalo Ministerstvo vyučování učební osnovy, obdobu dnešních učebních plánů, pravidla o učitelských silách a jejich dalším vzdělávání a pravidla o subvencování těchto učebních zařízení. Dozor nad pokračovacími školami vykonávali jednak vládní komisaři z řad učitelů průmyslových škol - odborný dozor, jednak pětičlenné místní školní výbory - přímý dozor místní.

²⁵ WEIGNER, L. *O úkolech a cílech dívčí a chlapecké pokračovací školy živnostenské*. Přednáška. Praha: Jednota Komenského, 1908, s. 3

²⁶ Tamtéž, s. 3

²⁷ MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 34

²⁸ WEIGNER, L. *K reformě pokračovacího školství*. Časová úvaha. Praha: Šorm, 1906, s. 40-41

²⁹ ADÁMEK, K. *Pokračovací a odborné vzdělávání*. Praha: K. Adámek, 1890, s. 7

V pokračovacích školách probíhalo vyučování sedm měsíců v roce. Probíraly se znalosti v oblasti trivia, odborné kreslení, měřičství, jednacích písemností, živnostenské počty a vedení knih. V případě potřeby se vyučovaly základy zeměpisu, přírodopytu, lučby (chemie), nauky o zboží, technologie, základy stavitelství, modelování. Kreslení a měřičství nadále určovaly pojetí celého vyučování.

V osmdesátých letech 19. století se vytvořila soustava odborného školství, kterou tvořily:

1. úplné školy odborné nižší a vyšší,
2. neúplné školy odborné,
3. školy pokračovací.

V oblasti odborného školství tedy bouřlivý vývoj pomalu skončil. Do popředí zájmu vystupovala snaha o zdokonalování dosavadní soustavy odborného školství. Odborníci vytyčovali následující požadavky:

- zavést povinnou docházku do pokračovacích škol pro všechny učně,
- prosadit všeobecnou docházku do pokračovacích škol,
- specializace pokračovacích škol podle oborů nebo skupin oborů.³⁰

Na počátku 20. století se měnila struktura průmyslu a docházelo k jeho další specializaci. Samozřejmě se začaly zvyšovat nároky na praktické části učebního poměru a teoretického vyučování bezprostředních výrobců. Do popředí vystupuje odvětví strojírenského průmyslu, průmysl zbrojařský. Začíná se rozvíjet také průmysl chemický. Ve výchově učňů nedochází k žádným podstatným změnám.

V dosavadním rozvoji zásadní zlom znamenala první světová válka. Ta doslova zdecimovala odborné školství. Většina pokračovacích škol byla zrušena. Většina učitelů byla povolána k vojenské povinnosti do války. Budovy škol jsou postupně zabírány pro vojenské účely.

Tehdy dochází k úplnému rozkladu pokračovacích škol. Do konce války, t.j. do roku 1918, klesl počet pokračovacích škol z 930 (roku 1914) na 650 a počet žáků, kteří do nich chodili, bez ohledu na to, zda pravidelně či nepravidelně z 91 tisíc na 57 tisíc.³¹

³⁰ ADÁMEK, K. *Pokračovací a odborné vzdělávání*. Praha: K. Adámek, 1890, s. 7

³¹ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, str. 42-43. Publikace č. 34-0-203

1. 4 Období první republiky (1918-1938)

Československá republika, která vznikla roku 1918 rozpadem Rakouska-Uherska, byla postavena před zcela jinou hospodářskou situací, než v jaké byly země, které ji dříve tvořily. V podstatě byla přejata rakouská soustava odborného školství. Tuto soustavu v roce 1918 tvořily:

- vyšší školy průmyslové a obchodní akademie,
- mistrovské školy průmyslové,
- živnostenské a kupecké školy pokračovací,
- speciální kursy, cvičné dílny a veřejné kreslírny.

Odborné školství bylo přiřčeno zpět pod Ministerstvo školství. I když nedošlo v učňovském školství ke kvalitativním změnám (podmínky pro vyučování), nastal rozvoj kvantitativní (v počtu škol a žáků).³²

Od roku 1920 vznikají také dívčí odborné školy rodinné a pokračovací. Ve středním školství vznikají odborné školy pro ženská povolání. Učednicím je uložena povinná docházka do živnostenských škol pokračovacích, stejně jako učňům.³³

Kolem roku 1928 vyvrcholila doba hospodářského rozkvětu. Naše země dosáhly v rámci Evropy vysoké průmyslové úrovně. Vlastní systém v této době tvořilo **baťovské školství**. Toto školství se hlásilo k myšlenkám pracovní školy a přiblížení vyučování potřebám praktického života. Ve své době bylo skutečně progresivní. Zdůrazňovány byly samostatnost a iniciativnost, poznávání dominantních schopností jednotlivých lidí. Vyučování, výcvik a výchova zde tvořily ucelený systém, který byl ve své době ideální. Neustále se zde experimentovalo.³⁴

V roce 1928 při Ministerstvu školství byla zřízena **Komise pro úpravu učebních osnov živnostenských pokračovacích škol**. O dva roky později byla tato komise reorganizována a nahrazena **Komisi pro didaktickou reformu živnostenských pokračovacích (učňovských) škol**, která převzala v podstatě agendu své předchůdkyně.

³² ROSA, A., JINDRA, J. *Průmyslové a odborné školství v Republice československé. 1. díl*. Praha: Státní ústav pro učební pomůcky, 1928, s. 54 -55

³³ PLACHT, O., HAVELKA, F. *Příručka školské a osvětové správy*. Praha: Státní nakladatelství v Praze, 1934, s. 1081

³⁴ Zlínské školství, Zlín 1934, *Výtah z myšlenek Tomáše Bati*, publikace, která obsahuje s. 22

Při jejich vypracování byli její pracovníci vedeni těmito zásadami:

- a) živnostenská pokračovací (učňovská) škola jest školou odbornou, jest vyšším stupněm nad školou obecnou a měšťanskou a vzdělávací práci obou zakončuje,
- b) vyučování v živnostenské pokračovací (učňovské) škole budiž v harmonické součinnosti s praxí,
- c) vyučování odborným předmětům nutno učiniti středem a hlavním zájmem, teorii pak omeziti na učivo, jež má význam pro odborné nauky,
- d) práce na škole necht' pokračuje souběžně s praxí, zvláštní zřetel budiž věnován dílenským cvičením,
- e) při vyučování jest uplatniti zásady činné školy a jednotlivé předměty probíráti ve vzájemné souvislosti,
- f) výchově žactva jest věnovati náležitou péči.³⁵

Do pokračovacích škol se ve větší míře zaváděla tzv. dílenská cvičení, pro která se zřizovaly dílny, často poměrně dobře vybavené, což mělo pro další vývoj učňovského školství velký význam. Velká pozornost byla i věnována zvýšení úrovně vzdělání učitelů živnostenských pokračovacích (učňovských) škol.

Učňovské školství za první republiky, i přes veškeré snahy, pořád zaostávalo v odborném školství, zvláště když jeho možný rozvoj byl zabrzděn světovou hospodářskou krizí. Přesto lze i v této době najít pro učňovské školství pozitiva.

Vzniká první výzkumná instituce **Československý psychotechnický ústav**, který se zabýval otázkami přípravy učňů. Dalším byl postupný přechod od všeobecných pokračovacích škol k odborným pokračovacím (učňovským) školám a rozsáhlejší přístup žen k odbornému vzdělávání. Dále to bylo zavádění dílenských cvičení ve školních dílnách pokračovacích škol, k němuž se pojí i prosazení nového odborného předmětu - obecné technologie. Spojení odborné teorie s praktickým výcvikem pomocí obecné technologie znamenalo z odbornění vyučování, a tím i celé přípravy učňů k povolání. V této době byl položen základ pro změnu dosavadního stavu v přípravě učňů k povolání.³⁶

³⁵ PLACHT, O., HAVELKA, F. *Příručka školské a osvětové správy*. Praha: Státní nakladatelství v Praze, 1934, s. 10

³⁶ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, s. 59. Publikace č. 34-0-203

1.5 Učňovské školství v období 1939-1948

Za protektorátu školství bylo vystaveno silnému útlaku. České vysoké školy byly zavřeny, mnoho středních a odborných škol zrušeno a učitelstvo a žactvo těchto škol bylo perzekvováno. Přesto se podařilo prosadit, že výchova učňů se za války vyvíjela v mezích vytyčených směrnicemi z třicátých let. Významnou úlohu při realizaci výchovy učňů k povolání za druhé světové války u nás měl **Ústav lidské práce**, který vznikl z Československého psychotechnického ústavu.³⁷

Prvním opatřením, které bylo realizováno v rámci směrnic tzv. didaktické reformy učňovského školství z třicátých let, byla změna názvu živnostenské školy pokračovací na učňovskou školu (Berufsschule). Později byly přejmenovány i soukromé živnostenské školy pokračovací na tzv. závodní učňovské školy (Werkberufsschule).³⁸

Vzhledem k tomu, že se stále zdůrazňovalo odborné zaměření učňovských škol, ztrácely svůj význam tzv. všeobecné učňovské školy a koncem roku 1943 byly hromadně rušeny.³⁹ Toto nařízení vyvolalo k přípravě učňů k povolání významné změny. Učební poměr byl rozšířen na další povolání, mezi něž patřilo hlavně hornictví. Léta 1944-1945 znamenala zastavení v přípravě učňů na povolání.

Po ukončení druhé světové války byl v roce 1945 přejet původní systém učňovského školství. V roce 1946 jsou učňovské školy přejmenovány na základní odborné školy.

³⁷ Vládní nařízení č. 333/1942 Sb. o Ústavu lidské práce. Tento ústav se zabýval výzkumem a plánováním výchovy k povolání, výcvikem učňů a dorostu i po metodické stránce a včleňováním mladistvých do práce. Nejvíce pozornosti bylo věnováno výcviku učňů z hlediska požadavků praxe. Dostupné z: <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1942/158-1942.pdf>

³⁸ Svoboda, J. Školství v období Protektorátu. 1 vyd. Nová Forma. České Budějovice 2010, s. 43 – 45. ISBN 978-80-87313-67-1

³⁹ Vládní nařízení č. 200/1943 Sb. o úpravě výcviku k povolání, které bylo vydáno 3. července 1943. Dostupné z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=10927&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

V této poválečné době došlo:

- zavedením v zásadě dvouletých a tříletých učebních oborů a zavedením některých nových oborů ke zdokonalení soustavy učebních oborů, které postupně vznikaly od roku 1943,
- k prvnímu kroku k organizačnímu sjednocení učňovského školství na celém území československého státu,
- ke zlepšení dosavadního postavení učňovských škol a k jejich osamostatňování,
- ke zlepšení výuky na učňovských školách zdvojnásobením týdenního počtu vyučovacích hodin a zavedením nových učebních plánů a osnov,
- k rozšiřování počtu učňovských dílen a zavádění skupinové formy výcviku.⁴⁰

1.6 Financování učňovského školství do roku 1948

Historie, že podle vzoru pražské pokračovací školy, která vznikla roku 1873, zakládali soukromníci, průmyslové jednoty a spolky další pokračovací školy. Stát se na subvencování těchto škol podílel jen nepatrnými částkami.⁴¹ Ministerským nařízením z roku 1883 nabývají teprve vlastního smyslu §§ 75, 99 a 100 živnostenského řádu. Zde se zdůrazňuje nutnost upravit a povznést pokračovací vzdělání podle potřeby doby.⁴²

Pro pokračovací školy vydalo Ministerstvo vyučování učební osnovy, pravidla o učitelských silách a pravidla o subvencování těchto učebních zařízení. Stát se podílel na nákladech na pokračovací vyučování jednou třetinou, zbytek hradily obce, země, společenstva a obchodní a živnostenské komory. Tak se vyvinul tzv. **třetinový systém**, jenž byl uplatňován v podstatě u všech typů a zaměření učebních zařízení pro nejnižší odborné školství. Stát však poskytoval zmíněnou podporu jen za určitých podmínek. Byly to: vyhovující místnosti, shoda osnovy s požadavky ministerstva, používání ministerstvem schválených učebních pomůcek a dostatečný počet učitelů, kteří byli schopni na této škole vyučovat.

⁴⁰ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, str. 76-77. Publikace č. 34-0-203

⁴¹ WEIGNER, L. *O úkolech a cílech dívčí a chlapecké pokračovací školy živnostenské*. Přednáška. Praha: Jednota Komenského, 1908, s. 3

⁴² ADÁMEK, K. *Pokračovací a odborné vzdělávání*. Praha: K. Adámek, 1890, s. 7

Velkým nedostatkem tohoto systému bylo, že hrazení zbývajících dvou třetin nákladu záleželo víceméně na dobrovolnosti podílejících se institucí. Výše příspěvku nebyla pro jednotlivé zúčastněné instituce vymezena.⁴³

Roku 1885 přistupují k dalším školám soustavy odborného školství ještě tzv. všeobecné školy řemeslnické. Ty byly v zásadě dvouleté, případný třetí ročník sloužil k dokonalejší odborné přípravě a byl nepovinný. Učební zařízení vydržovali většinou místní činitelé, stát přispíval jen na zřízení třetí třídy. Ovšem jen dvě z těchto škol (roku 1899 jich bylo v českých zemích celkem osm) vydržoval stát, vydržování čtyř těchto škol pak přešla roku 1903 zemská vláda.⁴⁴

První světovou válkou byly postiženy právě pokračovací školy, které byly vydržovány na základě výše zmíněného tzv. třetinového systému. Většina z nich byla zrušena. Příspěvky na pokračovací školství zůstaly sice na stejné výši jako před válkou, ale jejich hodnota se vzhledem k měnové inflaci zmenšila. Stát se prostřednictvím Ministerstva školství snažil tyto příspěvky zvyšovat až na dvojnásobnou částku.⁴⁵

Kolem roku 1928 vyvrcholila doba hospodářského rozkvětu. Naše země dosáhly v rámci Evropy vysoké hospodářské úrovně. V této době vznikaly snahy o prohlubování zájmu o školství. Nejvýznamnějším představitelem těchto snah byl Tomáš Baťa. Baťovy závody se angažovaly i ve středním školství, a to především finanční podporou. Živnostenská pokračovací škola zaznamenala ve městě Zlíně velký rozvoj díky finančním i materiálním podmínkám Baťových závodů. Na rozdíl od ostatních škol tehdejšího státu. Baťovy závody hradily více než třetinu výdajů živnostenské pokračovací školy.

Stát a město tak mohlo přispívat jen 50 %, namísto obvyklých 80 % a žáci pouhými 3 % namísto 5 %.⁴⁶ Podobně postupovala i plzeňská Škodovka, pražská Kolbenka a řada dalších velkých podniků.

⁴³ ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, str. 33. Publikace č. 34-0-203.

⁴⁴ Tamtéž, s. 35

⁴⁵ Tamtéž, s. 35

⁴⁶ WICHEREK, J. *Školy a vzdělávací činnost na Zlínsku ve dvacátých a třicátých letech XX. století*. Zdrojový dokument. Suplementa. Roč. 5, č. 1, Zlín 2005, s. 55-60

2 VÝVOJ UČŇOVSKÉHO ŠKOLSTVÍ PO ROCE 1948

Období po roce 1948 přineslo učňovskému školství zásadní změnu. Došlo ke znárodnění všech výrobních podniků, faktickému zákazu činnosti drobných živnostníků, k restrukturalizaci hospodářství a systému školství.

2.1 Zákon o jednotné škole

Zákon č. 95/1948 Sb., o základní úpravě jednotného školství (školský zákon) je mezníkem ve vývoji československého školství. Znamenal především zavedení jednotného základního vzdělávání pro celou věkovou strukturu dětí od šesti do patnácti let.

Rozdělení vzdělávací soustavy podle uvedeného zákona:

- **školy prvního stupně** - národní - pět ročníků,
- **školy druhého stupně** - střední - čtyři ročníky,
- **školy třetího stupně** - základní odborné školy - zpravidla tři roky. Jsou povinné pro ty, kteří nenavštěvují některou z dalších výběrových škol třetího stupně, poskytují základy odborného vzdělání a prohlubují obecné vzdělání,
- **odborné školy** - zpravidla dva až tři roky, prohlubují obecné vzdělání a poskytují odborné vzdělání pro určitá povolání,
- **vyšší odborné školy** - čtyři nebo pět ročníků, poskytuje vyšší odborné i vyšší obecné vzdělání, je možno pokračovat na vysoké škole.

Podle zákona č. 95/1948 Sb. poskytují základní odborné školy „základy vzdělání odborného a prohlubují obecné vzdělání“.⁴⁷ Nejdůležitější je však ustanovení o povinné, bezplatné docházce do základních odborných škol pro veškerou mládež, která nechodí do jiných škol třetího stupně.⁴⁸

⁴⁷ Zákon č. 95/1948 Sb. o základní úpravě jednotného školství (školský zákon) § 45. In: Sbírnka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 38, s. 833. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

⁴⁸ Zákon č. 95/1948 Sb. o základní úpravě jednotného školství (školský zákon) § 46 a § 48. In: Sbírnka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 38, s. 833. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

V § 49 zákona se uvádí: „Zaměstnavatel, případně ten, kdo přijal žáka do učení, přihlásí žáka do základní odborné školy do 15 dnů po jeho vstupu do zaměstnání (učebního poměru). Není-li žák v zaměstnání (učebním poměru), přihlásí jej rodiče (zákonní zástupci) do dne, kdy počíná jeho povinnost chodit do školy. Tyto osoby dbají též o to, aby podle ustanovení školního řádu žák chodil do školy pravidelně a včas.“⁴⁹ Z výše uvedeného je patrné, že zde zákon pamatuje na zažitou praxi z doby pokračovacích škol, kdy byla oddělena řemeslná, praktická příprava od teoretické doplňující části.

Důležité je to, že zákon umožňoval zřizování škol třetího stupně také při státních nebo národních podnicích.

2.2 Učňovské školství mezi roky 1948–1989

Hned v roce 1949 vyšlo nařízení vlády č. 186/1949 Sb. o zatímní úpravě výcviku učňů. Podle tohoto nařízení byl výcvik učňů soustavnou přípravou pracujících k odborné práci v učebním poměru. Učební obory, v nichž se výcvik provádí, mohou být buď samostatné, nebo tvořit soustavu učebních oborů na sebe navazujících, jejichž délka (učební doba) je stanovena v zásadě od jednoho roku do tří let. Praktický výcvik učňů mohl provádět každý podnik, který splnil podmínky pro úspěšný výcvik v učebním oboru. Hlavní dozor nad uční měl krajský národní výbor, který také dohlížel nad závěrečnou zkouškou a vydával výuční list. Učební obory vyhlášovalo Ministerstvo práce a sociální péče po dohodě s resortními ministerstvy, osnovy učebních oborů pak vypracoval **Československý ústav práce**.⁵⁰

⁴⁹ Zákon č. 95/1948 Sb. o základní úpravě jednotného školství (školský zákon) § 49. In: Sbírnka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 38, s. 833. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

⁵⁰ Vládní nařízení č. 306/1948Sb. ze dne 28 .prosince 1948 o přechodu a zániku působnosti obchodních a živnostenských (průmyslových) komor. In: Sbírnka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 106, s. 1829. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok>.

O rok později byl uveden v účinnost zákon č. 96/1950 Sb. o pracujícím dorostu.

Vyvinula se řada institucí souvisejících s učňovským školstvím:

- **Ústředí pracujícího dorostu**, které stanovuje učební obory, jejich popis, délku učební doby, osnovy výcviku a vydává předpisy o učňovských zkouškách, vydává po dohodě s příslušnými ministerstvy směrnice pro odborný výcvik, podílí se na plánech rozmístění pracovního dorostu do oborů, řídí nábor a rozmisťování mládeže do osmnácti let, která vychází ze školy a má se zapojit do práce.
- **Referát pro pracující dorost**, který spolupracuje s ústředím při plnění jednotlivých úkolů.
- **Střediska pracujícího dorostu**, která byla ve spolupráci s ministerstvem zřizována národními, státními a komunálními podniky zpravidla přímo v závodech. Středisko bylo tvořeno pracovištěm učňovské dílny, základní odbornou školou a domovem pracujícího dorostu.

Novou organizační jednotkou pro výchovu pracujícího dorostu se stalo učiliště **státních pracovních záloh**.⁵¹ Rozvíjející se hospodářství žádalo v co nejkratší době další kvalifikované dělníky do vybraných oborů. Vznikly nové vzdělávací instituce.

Odborná učiliště připravovala pracovníky pro povolání vyžadující důkladné odborné technické vzdělání. Doba přípravy byla dva nebo tři roky. **Školy závodního výcviku** připravovaly pracovníky pro ostatní povolání. Doba přípravy byla pouze šest až dvanáct měsíců.

Vztahy mezi těmito vzdělávacími institucemi a podniky, při kterých byly zřizovány, upravovalo vládní nařízení č. 111/1951 Sb. Absolventi těchto škol měli povinnost pracovat v určených závodech tři až pět let.

⁵¹ Zákon č.110/1951 Sb. o státních pracovních zálohách a podle důvodové zprávy vládního návrhu tohoto zákona odst. 2 a 3 § 3. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1951, částka 51, s. 282. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1951&typeLaw=zakon&What=Rok>

V dubnu 1954 bylo vydáno vládní nařízení o náboru a přípravě mládeže k povolání mimo učiliště státních pracovních záloh,⁵² jehož ustanovení rozváděla vyhláška Ústřední rady odborů z června téhož roku.⁵³ Toto vládní nařízení zrušilo střediska pracujícího dorostu a základní odborné školy, které dosud existovaly ve smyslu znění zákona o pracujícím dorostu⁵⁴ a zavedlo učební poměr mládeže, realizovaný v učňovských školách⁵⁵ a pracovní poměr mládeže přímo na pracovištích s případným vzděláním v závodních školách práce.⁵⁶

Zákon o výchově dorostu k povolání v učebním poměru (učňovský zákon) vyšel 12. prosince 1958.⁵⁷ Tento zákon znamená mezník ve vývoji učňovského školství, protože po téměř sedmileté pauze opět sjednocuje výchovu pracujícího dorostu.

Výchova učňů probíhá v odborných učilištích zřizovaných při podnicích. Podniky, které nemají odborné učiliště, zřizují učňovské středisko pro odborný výcvik. Všeobecné a odborné předměty jsou vyučovány v učňovských školách. Učeň, resp. jeho zákonný zástupce, uzavírá s podnikem na začátku učební doby učňovskou smlouvu a tím vzniká učební poměr.

Podnik zodpovídá za úroveň vzdělání, organizuje závěrečnou učňovskou zkoušku a vydává výuční list.⁵⁸ Nově se zřizuje Ústřední poradní výbor pro koordinaci výchovy učňů, jehož členy jmenuje Ministerstvo školství a kultury.⁵⁹

⁵² Vládní nařízení č. 19/1954 Sb. o náboru a přípravě mládeže pro povolání mimo učiliště státních pracovních záloh. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1954, částka 11, s. 64. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1954&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

⁵³ Vyhláška ÚRO č. 124/1954 Sb. o úpravě pracovně právních poměrů učňů a o přípravě mládeže pro povolání v pracovním poměru v závodech. Dostupné z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?-Id27794&Section=1

⁵⁴ Zákon č. 96/1950 Sb. o pracujícím dorostu byl tímto vládním nařízením zrušen v celém rozsahu. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1950, částka 43, s. 370 – 372. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1950&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=4>

⁵⁵ Vládní nařízení č. 19/1954 Sb. o náboru a přípravě mládeže pro povolání mimo učiliště státních pracovních záloh odst. 1 § 3. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1954, částka 11, s. 64. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1954&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

⁵⁶ Vládní nařízení č. 19/1954 Sb. o náboru a přípravě mládeže pro povolání mimo učiliště státních pracovních záloh odst. 1 § 3. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1954, částka 11, s. 64. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1954&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

⁵⁷ Zákon č. 89/1958 Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru (učňovský zákon). In: Sbírka zákonů Republiky československé. 1958, částka 37, s. 243-250. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1958&typeLaw=zakon&What=Rok>

Praktická příprava žáků učebních oborů se dělí na přípravné období a období odborného rozvoje. Žákům je přiznávána odměna za práci, která se v průběhu času různě upravuje stejně jako délka obou fází přípravy.

V roce 1960⁶⁰ byl vydán nový školský zákon. Ten však nepřinesl do oblasti přípravy učňovského dorostu podstatné změny. Ty přinesla až vyhláška č. 87/1970 Sb. o učebních oborech a organizaci výchovy učňů. Větší změny obsahoval zákon č. 29/1984 Sb., který zrušil mimo jiné zákon č. 89/1958 Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru. Tento zákon je upřesněn vyhláškou č. 124/1984 Sb. o středních školách. Tato právní norma stanovila dvě období, během nichž probíhá odborný výcvik. Období přípravné a období odborného rozvoje. V přípravném období probíhal výcvik na třech typech pracovišť: středních odborných učilištích, střediscích praktického vyučování a na provozních pracovištích organizací schválených ředitelem odborného učiliště.⁶¹

V období odborného rozvoje probíhal výcvik za dozoru určeného instruktora na pracovištích organizací, pro něž byli žáci připravováni. Žáci již ale nepodepisovali učňovskou smlouvu s podnikem. Postupně tak docházelo k oddalování vzdělávání a samotného trhu práce. Velké množství učilišť bylo zřizováno až do roku 1989 státními podniky. Odborné školy jsou čím dále více samostatné, začíná se preferovat skupinová výuka i v rámci praktické přípravy na povolání. Postupně se vytrácela i přímá účast podniků při náboru žáků do učebních oborů.

⁵⁸ Zákon č. 89/1958 Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru (učňovský zákon) §§ 5 –6. In: Sběrka zákonů Republiky československé. 1958, částka 37, s. 244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1958&typeLaw=zakon&What=Rok>

⁵⁹ Zákon č. 89/1958 Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru (učňovský zákon) odst. 1 § 31. In: Sběrka zákonů Republiky československé. 1958, částka 37, s. 248. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1958&typeLaw=zakon&What=Rok>

⁶⁰ Zákon č. 186/1960 Sb. ze dne 15. prosince 1960 o soustavě výchovy a vzdělání (školský zákon). In: Sběrka zákonů Československé socialistické republiky. 1960, částka 1982, s. 645 – 652. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1960&typeLaw=zakon&What=Rok>

⁶¹ Vyhláška Ministerstva školství Československé socialistické republiky č. 124/1984 Sb. o středních školách § 20. In: Sběrka zákonů Československé socialistické republiky. 1984, částka 26, s. 607. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1984&typeLaw=zakon&What=Rok>

2.3 Financování učňovského školství v období 1948–1989

Vytváření soustavy učebních oborů přispělo k tomu, že po roce 1945 začaly národní podniky vychovávat dorost k povolání v učebním poměru i v odvětvích národního hospodářství, kde se dříve dorost připravoval k povolání jen v pracovním poměru. Situace po skončení války byla velmi tíživá a poválečná obnova hospodářství vedla k mobilizaci pracovních sil. Tendence preferovat příjmy dělníků se projevovaly i v oblasti učňovské mládeže.

Byly zaváděny výchovné příspěvky pro učně, které nebyly mzdou za vykonávanou práci, ale příspěvkem závodu pro rodiče na ošacení, stravování apod.⁶² Výchovný příspěvek byl zpočátku pro všechny učně stejný, 390,- Kčs měsíčně. Později⁶³ se výchovné příspěvky pro učně vyplácely podle obtížnosti oborů. Učňům horníkům se vyplácelo v prvním roce 1 575 Kčs, ve druhém roce 1 700 Kčs. Tavičům, valcírům a hutníkům 960 Kčs, sklářům 920 Kčs. V ostatních profesích byly výchovné příspěvky podobné jako u sklářů.

Přechod k organizovanému způsobu výchovy učňů se urychlil po roce 1948. Podniky zřizovaly na základě zákona č. 96/1950 Sb. o pracujícím dorostu střediska pracujícího dorostu. Ovšem vážným nedostatkem těchto středisek bylo, že střediska připravovala kádry pouze pro závod, jehož byla součástí. Nemohla proto zajistit kvalifikované dělníky pro ostatní závody. Proto došlo v roce 1952 k zřízení učilišť státních pracovních záloh. Byla to zařízení státní správy. Žáci učilišť byli po dobu učení zabezpečeni státem. Poskytovala se jim bezplatně kromě výchovy a vzdělání i strava, popřípadě ubytování. Velká pozornost byla věnována materiálnímu zabezpečení. Učiliště měla potřebné školní budovy, dílny a internáty. I tento systém měl své nedostatky. Nezabezpečoval výchovu dorostu pro všechna odvětví národního hospodářství. Další nevýhodou byla nákladnost výchovy. Tato střediska tedy byla zrušena v roce 1954.

⁶² Vyhláška ze dne 1. 12. 1945, kterou se stanoví jednotné výchovné příspěvky pro učně Ú.L.I. č. 151/1945, běž.č. 543/1945 Sb. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=12532&Section=1>

⁶³ Vyhláška ze dne 30. 9. 1946 pozměňující vyhlášku ze dne 1. 12. 1945 Ú.L.I. č. 151, běž.č. 543/1945 Sb., kterou se stanoví jednotné výchovné příspěvky pro učně č. 1823/1946 Sb. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=14825&Section=1>

Zákonem č. 19/1954 Sb., o náboru a přípravě mládeže k povolání vznikly závodní učňovské školy. Tyto závodní učňovské školy byla poměrně malá výchovná zařízení, což mělo nepříznivé důsledky jak po stránce pedagogické, tak ekonomické. Na základě zákona č. 89/1958. Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru (učňovský zákon) byla učiliště státních pracovních záloh a závodní učňovské školy zrušena. Tímto zákonem byla výchova dorostu k povolání v učebním poměru nově upravena. Podniky zřizovaly odborná učiliště. Podnik, který nemohl toto učiliště vytvořit, zabezpečil výchovu učňů v jiném podniku.

Výchovu učňů v celém národním hospodářství organizovalo a ideově a metodicky řídilo, koordinovalo a kontrolovalo Ministerstvo školství a kultury. V praxi trpělo řízení výchovy učňů vážnými nedostatky. Většina ředitelů podniků se o výchovu učňů málo starala, výchovu neřídila a nekontrolovala. Uvedené nedostatky byly z velké části zaviněny nedostatečnou řídicí prací resortních ministerstev, jejich podřízených orgánů a krajských národních výborů.

Náklady na výchovu učňů v zařízeních podniků, s výjimkou osobních nákladů na učitele hradily podniky. Náklady na výchovu učňů v učňovských školách a osobní náklady na učitele v odborných učilištích hradily příslušné krajské národní výbory. Tento způsob financování výchovy učňů, upravený učňovským zákonem z roku 1958, byl příčinou některých nedostatků organizace výchovy učňů v odborných učilištích, odborných školách a v učňovských střediscích a materiálního zabezpečení této výchovy.

Náklady, které byly podniky povinny hradit z vlastních prostředků, snižovaly zisk podniku a ovlivňovaly výši prostředků na prémie zaměstnanců. Proto se úsporná opatření podniků zpravidla zaměřovala především na snižování nákladů na výchovu učňů. Prostředky vynaložené na tyto účely považovaly některé podniky za neproduktivní výdaje. Mnohé podniky, které měly více než dvě stě učňů, zřídily pro jejich výchovu jen učňovská střediska, ačkoliv při tomto počtu učňů měly již zřizovat odborná učiliště. Ani podnik, který měl více než pět set učňů, nezřídil odborné učiliště. Mnoho podniků nezabezpečilo pro učně ani učebny, laboratoře, pomůcky.

Dosavadní financování učňů vytvářelo tedy rozpor mezi zájmem společnosti na zabezpečení výchovy učňů a mezi materiální zainteresovaností vedení podniků na omezování nákladů na výchovu učňů. Náklady na výchovu učňů bylo nutno považovat za náklady na reprodukci pracovní síly, a tedy na produktivní výdaje.

Úroveň materiálního zabezpečení výchovy učňů by tedy neměla být závislá na rentabilitě podniku a na jeho ekonomické situaci. Ani v učňovských školách, které byly zařízeními státní správy, nebyla výchova učňů náležitě materiálně zabezpečena.⁶⁴

V 70. letech zřizovaly střední odborná učiliště národní a státní podniky a učňovské školství se stalo vzděláním středním. Financováno bylo nejen státem, ale i budoucími zaměstnavateli.

Před rokem 1989 byly školy řízeny po pedagogické stránce Ministerstvem školství, financovány byly z těch resortů, pod které učňovské školy spadaly, střední odborná učiliště z rozpočtů příslušných odvětvových ministerstev prostřednictvím ředitelství státních podniků. Učňovské školství tedy bylo financováno ze dvou zdrojů - všeobecně vzdělávací a teoretická část výuky byla financována ze státního rozpočtu a praktickou část hradili budoucí zaměstnavatelé žáků.⁶⁵

⁶⁴ TVRDEK, V. *Vývoj organizace výchovy učňů v osvobozené republice*. Pedagogika – časopis pro vědy a vzdělávání a výchovu č. 5/1965. K současným problémům školství a pedagogiky s. 555-559

⁶⁵ Zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbirka zákonů Československé socialistické republiky. 1984, částka 5, s. 110 – 123. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1984&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

3 UČŇOVSKÉ ŠKOLSTVÍ PO ROCE 1989

Po roce 1989 docházelo k velkým společenským změnám, které zasáhly i školství. To se muselo očistit od marxistické ideologie a bylo třeba vybudovat pluralitní vzdělávací soustavu, kde budou i soukromé či církevní školy. Bylo potřeba změnit náplň některých předmětů a usilovat o to, aby školy vychovávaly své žáky v demokratickém duchu. Především bylo třeba vypracovat nové zákony.

3.1 Vzdělávací instituce

Prvním zákonem upravujícím poměry ve školství byl zákon č. 171/1990 Sb. (znění účinné od 1. června 1990), kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). V oblasti výchovy učňovského dorostu vznikla řada vzdělávacích institucí.

Střední odborná učiliště (SOU) mohou být mimo orgány státní správy zřizována také podniky, jednotnými zemědělskými družstvy nebo státními akciovými organizacemi. Přípravují žáky v učebních i maturitních oborech, které se ukončují buď závěrečnou zkouškou (učební obory) nebo maturitou (maturitní obory). Střední odborná učiliště zajišťují vždy teoretické vyučování a mohou zajišťovat také praktické vyučování a výchovu mimo vyučování.⁶⁶

Učiliště (U) - žákům, kteří ukončili povinnou školní docházku, ale nedokončili základní školu nebo nedokončili úspěšně její poslední ročník, poskytují odbornou přípravu pro výkon povolání. Ustanovení o teoretickém, praktickém vyučování a výchově mimo vyučování je stejné jako u středních odborných učilišť. Stejně tak je to s jejich zřizováním.⁶⁷

⁶⁶ Zákon č. 171/1990 Sb. § 9, kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 30, s. 675. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

⁶⁷ Zákon č. 171/1990 Sb. § 17a, kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 30, s. 677. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

Středisko praktického vyučování:

Střediska pracovního vyučování (SPV) - pro žáky, kterým škola zajišťuje teoretické vyučování, zajišťují praktické vyučování a výchovu mimo vyučování. Ustanovení o zřizování je stejné, jako v případě SOU a U.

Pracoviště praktického vyučování (PPV) zajišťují praktické vyučování pro žáky, kterým teoretické vyučování a výchovu mimo vyučování zabezpečuje SOU. Zřizována jsou se souhlasem Ministerstva školství občanem, pro kterého se žáci připravují. Náklady na jeho provoz a rozvoj hradí občan, který jej zřídil.⁶⁸

Nástavbové studium - nově je zavedeno nástavbové studium ukončované maturitní zkouškou. To je velmi důležité pro žáky učebních oborů, pro které se stalo nástavbové studium příhodnou cestou k úplnému střednímu vzdělání.⁶⁹

Tento zákon neznamenal podstatné, ale spíše dílčí změny systému učňovského školství. SOU a SPV mohou zřizovat podniky a díky PPV se mohou do systému vzdělávání učňů zapojit také soukromí podnikatelé. Tento zákon rovněž umožňoval zřizovat soukromé a církevní vzdělávací subjekty, tudíž i soukromá učiliště, církevní učiliště a církevní střediska praktického vyučování.

Už 5. ledna 1991 situaci ve zřizování SOU a SPV změnil zákon č. 522/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol. Probíhající transformace výrobního sektoru a rozbíhající se privatizace byly také důvodem, že kromě zemědělských a jiných družstev se nemohou zřizovat jiné podniky.

Zásadní legislativní změnou byl zákon č. 561/2004 Sb. Ten stanovuje tři druhy středních škol: gymnázium, střední odborná škola, střední odborné učiliště.⁷⁰ V rámci školského zákona se k učebním oborům vztahují § 74, 75 a 76 o závěrečné zkoušce. Ve Vyhlášce č. 13/2005 Sb. o středním vzdělávání jsou stanoveny náležitosti odborného výcviku a učební praxe.

⁶⁸ Zákon č. 171/1990 Sb. § 10a), kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sběrka zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 30, s. 675. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

⁶⁹ Zákon č. 171/1990 Sb. § 26, kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sběrka zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 30, s. 678. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

⁷⁰ Zákon č. 561/2004 Sb. §7, o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání. In: Sběrka zákonů České republiky. 2004, částka 190, s. 10264. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2004&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

3.2 Partnerství škol a zaměstnavatelů v odborném vzdělávání

Změny ve společnosti po roce 1989 velmi ovlivnily spolupráci škol se zaměstnavateli. Během privatizace, která byla součástí transformace hospodářství po roce 1989, se sdružení podniků rozpadla a noví soukromí vlastníci se museli věnovat zásadnějším problémům spojenými s ekonomickým přežitím podniků.

Zrušením § 227 Zákoníku práce, který upravoval ekonomické a pracovně-právní vztahy mezi žáky, absolventy Středních odborných učilišť a firmami, byl vytvořen právní rámec pro přerušování vazeb mezi učilišti a firmami de iure. Toto přerušování přineslo učilištům, ale i odborným školám ekonomické problémy, které se projeví nejen v jejich materiálním, ale hlavně v personálním potenciálu. Důsledkem bylo zastarání jejich vybavení a snížení aktuálnosti a inovačního potenciálu vzdělávacích programů. Praktické vyučování se přesouvalo z podniků do školních dílen, takže odborná příprava neměla možnost poznávat reálné pracovní prostředí. Jediným východiskem bylo převzetí učilišť státem. Tentokrát to bylo převzetí v demokratických podmínkách bez direktivního plánování počtu žáků a s možností vzniku nestátních učilišť.

Na počátku 90. let došlo k převedení odpovědnosti za vzdělávání ve středních odborných učilištích z Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy na Ministerstvo hospodářství. Toto ministerstvo pak realizovalo dva projekty. Jeden vedl ke vzniku a rozvoji tzv. integrovaných středních škol, kde se na jednom místě poskytovaly do té doby izolované vzdělávací programy středních odborných škol a odborných učilišť. Druhý projekt se snažil o uplatnění principu celoživotního učení prostřednictvím center odborné přípravy, tedy odborných škol, které by poskytovaly jak počáteční vzdělání pro mladé lidi, tak i další odborné vzdělávání pro dospělé. Oba tyto projekty se připravovaly ve spolupráci s představiteli zaměstnavatelů. Snaha Ministerstva hospodářství nemohla v té době dosáhnout výrazných změn díky těmto projektům, ale alespoň se podařilo zastavit proces zaostávání odborného školství.

V polovině 90. let se v rámci programu Phare v České republice realizoval jeden z nejvýznamnějších projektů, zaměřených na zlepšování odborného vzdělávání, čtyřletý projekt **Reforma odborného vzdělávání**. Mezi hlavními závěry bylo i doporučení spolupráce odborných škol se sociálními partnery. Tento projekt byl v roce 1997 uveřejněn pod názvem **Od pilotních škol k reformní strategii**.

Hlavní doporučení bylo, aby v regionech byly zřízeny regionální rady pro odborné vzdělávání. Měly se mapovat potřeby regionu z hlediska profesní struktury a počtu absolventů, navrhovat korekce sítě škol, řešit problémy financování škol. Členy rady měli být zástupci zaměstnavatelů, profesních sdružení, úřadů práce, samosprávných orgánů, popř. odborů.

Od roku 1996 byla odpovědnost za vzdělávání znovu vrácena na Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. Návrhy a doporučení na zlepšení spolupráce škol se zaměstnavateli nebyly realizovány. Polovina 90. let 20. století přinesla i pokles populační křivky a tím se ještě prohloubil útlum učňovského školství.

V roce 2000 byl vytvořen Národní program rozvoje vzdělávání v České republice, tzv. **Bílá kniha**. Cílem měla být Národní rada pro vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů, krajské rady jako partneři krajských orgánů a školské rady jako partneři vedení jednotlivých škol. Rady měly podle Bílé knihy umožnit participaci sociálních partnerů při všech zásadních rozhodnutích v oblasti vzdělávání, počínaje tvorbou dlouhodobých plánů rozvoje škol a jejich vzdělávacích programů, až po uplatnění absolventů v praxi. Ani tyto plány však nebyly uskutečněny. Kromě Bílé knihy vznikla i **Strategie rozvoje lidských zdrojů** pro Českou republiku. Na rozdíl od dřívějších dokumentů byla zaměřena na vzdělávání v širším pojetí a v souvislostech rozvoje hospodářství, inovací a konkurenceschopnosti. I tento projekt nebyl uskutečněn.

V následujících letech docházelo k dalším pokusům o spolupráci zaměstnavatelů se školami. Iniciativu většinou vyvíjely školy. Po reformě veřejné správy se zřizovateli odborných škol staly kraje. Větší provázanost pro spolupráci škol a zaměstnavatelů přinesl ekonomický vývoj. Hospodářský růst vyvolal poptávku po kvalifikované pracovní síle. Jelikož se však snížily počty žáků středních odborných učilišť, odborné školy nemohly uspokojit tyto požadavky. Zájem by se měl především zaměřit na hledání způsobů, jak získat žáky do učňovských oborů. Například prostřednictvím finančních příspěvků poskytovaných žákům nedostatkových oborů. Zaměstnavatelé zájem převzít odpovědnost za odborné vzdělávání dosud neprojevíli.⁷¹

⁷¹ Partnerství škol a zaměstnavatelů v počátečním odborném vzdělávání. Dostupné z www.nuv.cz/uploads/PaK/Partnerstvi-skol-a-zamestnavatelu.pdf

3.3 Problémy učňovského školství a jejich příčiny po roce 1989

Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů⁷² ČR vypracovala materiál „Krise učňovského školství a návrh jejího řešení“.⁷³

Jako základní příčiny uvádí:

- nepříznivý demografický vývoj, snížení počtu žáků, kteří přicházejí do systému středního školství,
- chybějící koncepce a účinná systémová podpora veřejné správy směřující k rozvoji odborného školství,
- všeobecný pokles zájmu o výuku řemesel u žáků a jejich rodičů,
- významné narušení proporcí mezi počty žáků v oborech zakončených výučním listem a v oborech zakončených maturitou,
- s tím související klesající kvalita znalostí absolventů těchto škol,
- nízká společenská prestiž učebních oborů - pohrdání manuální prací,
- neustále se snižující manuální zručnost žáků končících povinnou školní docházkou,
- chybějící systém vzdělávání učitelů,
- absence provázanosti všeobecně vzdělávacích předmětů s odbornými a odborným výcvikem tak, aby výuka tvořila systém a motivovala žáky ke studiu,
- téměř neexistující cílená spolupráce mezi ministerstvy, které oblast učňovského školství ovlivňují,
- nízké povědomí žáků základních škol o učňovských oborech,
- rozdílná kvalita výuky, materiálové vybavení na školách neodpovídá úrovni současných technologií,
- nedostatečná schopnost škol sledovat vývoj doby.

⁷² Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů – KZPS – je nezávislé zájmové sdružení založené podle zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů. In: Sbirka zákonů České republiky. 1990, částka 19, s. 366 – 368. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=9>

⁷³ NOVÁK, P. a kol. Praha 2007. Dostupné z : kzps.cz/wp-content/uploads/2015/02/stanovisko-kzps-20677doc.doc

3.4 Úprava legislativy v učňovském školství

Pro oblast školství je důležitý Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). Dále je to zákon č. 563/2004 Sb., který upravuje předpoklady výkonu činnosti pro pedagogické pracovníky a zákon č. 262/2006 Sb. - zákoník práce, který upravuje pracovně právní vztahy, ale i jiné záležitosti.

Nařízení vlády č. 689/2004 Sb., o soustavě oborů vzdělání v základním, středním a vyšším odborném vzdělávání, ve znění pozdějších předpisů, zejména nařízení vlády č. 268/2008 Sb., kde jsou určeny příslušné obory poskytující střední vzdělávání s výučním listem, kódy těchto oborů a maximální počet žáků v učební skupině pro jednotlivé ročníky. Vyhláška č. 47/2005 Sb., v platném znění upravuje podmínky pro ukončování vzdělávání ve středních školách závěrečnou zkouškou.

Legislativa však prochází neustálými změnami, úpravami, novelizacemi.

Typy právních dokumentů:

- zákony,
- vyhlášky,
- směrnice Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT),
- věstníky (MŠMT),
- příkazy ministra/ministryně,
- směrnice zřizovatelů.

Zvláštní typy dokumentů jsou pak dokumenty kurikulární. Jedná se o soubor pedagogických dokumentů zaváděných v rámci reformy vzdělávací soustavy. Jsou to Národní program rozvoje vzdělávání v České republice, tzv. Bílá kniha, rámcové vzdělávací programy a školní vzdělávací programy pro konkrétní obory vzdělávání.

3.5 Reformní kroky v učňovském vzdělávání

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT) zpracovalo materiál, který představuje klíčové záměry MŠMT v oblasti reformních kroků v učňovském vzdělávání.⁷⁴ Materiál navazuje na dokument Strategie vzdělávací politiky do roku 2020, který byl dne 9. července 2014 schválen vládou České republiky.

Intervence v oblasti odborného vzdělávání se budou zaměřovat tak, aby vzdělávací systém zejména:

- vytvářel bezpečné a stimulační prostředí a motivoval děti, žáky, studenty a další účastníky vzdělávání k učení v průběhu celého života,
- na základě znalosti potřeb trhu práce vytvářel základ pro dlouhodobou uplatnitelnost absolventů i podmínky k snazšímu přechodu na trh práce z těch částí vzdělávací soustavy, které své žáky, studenty pro bezprostřední uplatnění připravují.

Povinná jednotná závěrečná zkouška pro obory vzdělání s výučním listem

Reforma závěrečné zkoušky v oborech vzdělání s výučním listem probíhá úspěšně za příznivé odezvy odborných škol a zaměstnavatelů od školního roku 2003/04. Cílem reformy je trvale zajišťovat kvalitu vzdělávání žáků učebních oborů a prestiž učňovského školství. Sjednocení požadavků na obsah závěrečné zkoušky zvyšuje srovnatelnost výsledků vzdělávání v oborech vzdělání s výučním listem a má významný vliv na kvalitu přípravy žáků a jejich dobré uplatnění v praxi. Na základě novely školského zákona musely již v roce 2015 školy při závěrečných zkouškách nahradit vlastní zadání jednotnými zadáními připravenými Národním ústavem odborného školství.

Mistrovská zkouška

Hlavním cílem vytvoření modelu mistrovské zkoušky a jeho následného zavedení do praxe je podpořit další profesní růst absolventů oborů středního vzdělávání bez maturitní zkoušky zavedením mistrovské zkoušky, kterou by mohli skládat absolventi těchto oborů nejdříve 3-5 let po absolutoriu a jejíž úspěšné složení by umožňovalo vstup do terciárního vzdělávání.

⁷⁴ Ministryně práce a sociálních věcí na základě rozhodnutí předsedy vlády České republiky požádala dopisem doručeného dne 8. července 2014 Č.j. 2014/44542-5) ministra MŠMT o zpracování materiálu „Reforma školství, učňovského a technického vzdělávání“.

Mezi základní přínosy mistrovské zkoušky pro stát je zvýšení společenské prestiže zejména absolventů oborů vzdělání s výučním listem, ale i ostatních absolventů oborů vzdělání s maturitní zkouškou.

Základní přínosy mistrovské zkoušky pro uchazeče akcentují zejména motivační faktor, kdy mistrovská zkouška by řadila její nositele na výrazně vyšší společenskou úroveň.

Pro občany přinese mistrovská zkouška záruku kvalitní práce, pocit jistoty a důvěry při zadávání zakázek.

Příprava mistrovské zkoušky by měla být záležitostí meziresortní. Je zřejmé, že nutnou podmínkou pro plošné zavedení budou určité zásahy do legislativy. Základní související legislativní normou je živnostenský zákon. Je nutné vyřešit kodifikací ve školském zákoně vzájemné prostupnosti v rámci školství. Potenciálně lze také využít zákona č. 179/2006 Sb. o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání a o změně některých zákonů (zákon o uznávání výsledků dalšího vzdělávání), v platném znění.

Otázka zavedení mistrovské zkoušky je zatím ve fázi diskuze v odborné veřejnosti.

Státní maturity

Na počátku 90. let 20. století došlo ve školství k řadě významných změn. Jednou z nich bylo i převedení kompetence zadávat maturitní zkoušku na ředitele středních škol. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT) na základě srovnávacích šetření došlo k závěru, že vzrůstají rozdíly ve výstupní úrovni maturantů. S cílem zajistit srovnatelnost výsledků maturitních zkoušek MŠMT na konci 90. let zahájilo přípravné kroky vedoucí k reformě maturitní zkoušky.

Významným krokem bylo přijetí zákona č. 561/2004 Sb.⁷⁵ Ustanovení § 77 školského zákona stanovilo, že maturitní zkouška se počínaje školním rokem 2007/2008 bude skládat ze společné a profilové části. Společná část maturitní zkoušky je označována termínem „státní maturita“, jelikož je zadávána centrálně na národní úrovni. Profilová část je zadávána řediteli škol.

⁷⁵ Zákon č. 561/2004 Sb. § 7, o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání. In: Sbírka zákonů České republiky. 2004, částka 190, s. 10262 - 10324. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2004&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

Školský zákon dále stanoví, že u každého z povinných předmětů státní maturity má žák právo zvolit si základní nebo vyšší úroveň obtížnosti.

Termín zavedení nové podoby byl dvakrát odložen. V roce 2010 proběhla generálka státní maturity a ve školním roce 2010/2011 byla poprvé realizována státní maturita v přechodně omezeném modelu, kdy žák konal zkoušku v povinné části státní maturity pouze ze dvou předmětů a ne ze tří.⁷⁶

Model maturitní zkoušky pro rok 2014/2015:

Maturitní zkouška se skládá ze dvou částí - společné (státní) a profilové (školní). Aby žák uspěl u maturity, musí úspěšně složit povinné zkoušky obou těchto částí.

Model maturitní zkoušky se opírá o Školský zákon č. 561/2004 Sb. a vyhlášku č. 177/2009 Sb.⁷⁷ Společná část má 2 povinné zkoušky: český jazyk a literatura, cizí jazyk nebo matematika. Max. 2 nepovinné zkoušky: cizí jazyk, matematika.

Profilová část: 2-3 povinné zkoušky, které stanovuje ředitel školy. Max. 2 nepovinné zkoušky: nabídku stanovuje ředitel školy, který může zařadit i výběrovou zkoušku Matematika+.⁷⁸

Cizí jazyk u povinných i nepovinných zkoušek: angličtina, němčina, španělština, francouzština a ruština. Při výběru nehraje roli jeho hodinová dotace při studiu ani to, zda žák studoval daný jazyk jako první nebo druhý. Žák si může zvolit i takový cizí jazyk, který se během studia na své škole neučil. Jedinou podmínkou je, že se tento jazyk na dané škole vyučuje.⁷⁹

⁷⁶ Podrobná informace z ukončené kontrolní akce č. 11/08-NKÚ ČR. Dostupné z www.nku.cz/assets/media/informace/-11-08.pdf

⁷⁷ Legislativní zázemí této nové maturitní zkoušky tvoří Školský zákon č. 561/2004 Sb., který ji kodifikoval a Maturitní vyhláška o bližších podmínkách ukončování vzdělávání ve středních školách maturitní zkouškou - Úplné znění účinné od 1. září 2015 s vyznačenými změnami podle vyhlášky č. 214/2015 Sb. o nové maturitní zkoušce. In: Sbíрка předpisů České republiky. 2015, částka 89, s. 2674 – 2675. Dostupné z: <http://www.sbirka.cz/POSL4TYD/NOVE/15-214.htm>

⁷⁸ Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy v souladu s § 171 odst. 1 školského zákona výběrovou zkoušku ze středoškolské matematiky, kterou lze konat jako nepovinnou zkoušku profilové části maturitní zkoušky. Dostupné z: www.novamaturita.cz

⁷⁹ www.novamaturita.cz

3.6 Zvýšení atraktivity učebních oborů v České republice

Jedním ze způsobů, jak zvýšit zájem o učňovské a odborné programy, je zvyšování kvality středního školství. Národní ústav pro odborné vzdělávání poskytuje školám několik nástrojů pro sebehodnocení. V roce 2007 byla vytvořena Národní síť pro podporu zajišťování kvality odborného vzdělávání.⁸⁰

V českém systému žáci poměrně brzy rozhodují o své budoucnosti a často se rozhodnou dodatečně změnit vzdělávací instituci. Proto by středoškolská soustava měla umožnit žákovi změnit obor, aniž by byl nucen se studiem začít od začátku. Další možností je rozšířit nástavbové studium (zastoupení vyšších odborných škol na českém území je nerovnoměrné, je třeba využít potenciálu vyšších odborných škol, které vychovávají absolventy s nejlepší zaměstnaností mezi středoškolskými absolventy) a zpřístupnit ho absolventům s výučním listem. Navrhovaná opatření se proto týkají novelizace školského zákona, ale také nových opatření v oblasti kariérního poradenství. V roce 2005 vznikl projekt **VIP kariéra**, který si kladl za cíl podporovat žáky i učitele při hledání vhodného školského zařízení a při volbě zaměstnání. Tento projekt byl spolufinancován Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem České republiky.⁸¹ V témže roce byl Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy zpracován materiál **Bariéry spolupráce škol a zaměstnavatelů**.

Příčiny mimořádné pozornosti věnované učňovskému školství jsou v zásadě dvě:

- klesající počet žáků související s celkově menším množstvím patnáctiletých v populaci a klesající zájem o učňovské profese,
- odloučení učilišť a ostatních středních škol od podniků, které vede k nesouladu mezi tím, jaké obory a jakým výsledkem školy učí a jaké nové zaměstnance potřebují podniky a trh práce vůbec.

⁸⁰ Český systém odborné přípravy a vzdělávání je zapojen do sítě ENQA-VET (European Network on Quality Assurance in Vocational Education and Training) - ENQA-VET, která zajišťuje výměnu zkušeností a informací mezi členskými státy, šíření inovací a příkladů dobré praxe.

⁸¹ <http://ekariera.nuov.cz/>

3.7 Financování učňovského školství po roce 1989

Po roce 1989, v době nastupující privatizace a v souvislosti s osamostatňováním podniků, tyto ztratily zájem o financování učňů. Zákon č. 522/1990 Sb.,⁸² který později nahradil zákon č. 561/2004 Sb.,⁸³ dal státu za povinnost uhradit veškeré náklady na přípravu učňů. V této době se také měnily kompetence v oblasti učňovského školství. Tyto kompetence mělo v roce 1990 až do roku 1992 ministerstvo školství, potom se přesunuly na jednotlivá oborově zaměřená ministerstva. Zákonem 272/1996 Sb.,⁸⁴ zpět na Ministerstvo školství.

Školy neměly právní subjektivitu, ředitelé měli v ekonomické oblasti minimální pravomoci. Financování bylo prováděno přírůstkovou metodou (rozpis rozpočtu vycházel z minulých období s korekcí na nové úkoly a byl kombinován rozpisem řady účelově vázaných položek. Sestavení rozpočtu nebylo transparentní, laická kontrola nemožná). Tento systém nenutil jednotlivé školy k ekonomickému chování. K vytváření rozdílů mezi jednotlivými školami, regiony i uvnitř regionů docházelo pod vlivem politických zásahů.

Zákonem č. 132/2000 Sb.⁸⁵ a zákonem č. 284/2002 Sb.⁸⁶ došlo k významným změnám v systému středoškolského vzdělávání. Změnil se systém řízení a kompetence ve školství. Soustava institucí, která přidělovala finanční prostředky školám ze státního rozpočtu, byla dvoustupňová.

⁸² Zákon č. 522/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 85, s. 1930 – 1931. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=2>

⁸³ Zákon č. 561/2004 Sb. § 7 o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2004, částka 190, s. 10262 - 10324. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2004&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

⁸⁴ Zákon č. 272/1996 Sb., kterým se provádějí některá opatření v soustavě ústředních orgánů státní správy České republiky a kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a mění se a doplňuje zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti správy státních hmotných rezerv. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1996, částka 80, s. 3450 – 3452. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1996&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=2>

⁸⁵ Zákon č. 132/2000 Sb. o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech o hlavním městě Praze. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 39, s. 1835 – 1864. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2000&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=11>

⁸⁶ Zákon č. 284/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 564/1990 Sb., o státní správě a samosprávě ve školství, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In: Sbíрка České republiky. 2002, částka 102, s. 6040 – 6044. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2002&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=10>

Prvním stupněm bylo Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a druhým stupněm byly školské úřady. Do roku 2000 vykonávali státní správu ve školství ředitelé škol a školských zařízení, obec, školské úřady, Česká školní inspekce a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. Do roku 2000 byly i školské úřady důležitým orgánem státní správy v oblasti řízení školství. Byly prostředníkem finančních prostředků z Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy k jednotlivým školám. V roce 2001 v důsledku reformy státní správy a samosprávy a decentralizace školství, byla část kompetencí ministerstva převedena na nově vzniklé kraje a ty se také staly zřizovateli většiny středních škol.

V roce 2002 byla Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy stanovena základní struktura hodnoty normativních komponentů ke stanovení vzdělávacích normativů přímých výdajů státního rozpočtu. Odbory školství Krajského úřadu při přidělování financí jednotlivým školám v příslušném kraji, na základě republikových hodnot a konkrétních podmínek své působnosti, stanovila strukturu a hodnoty krajských normativních položek pro příslušný rok, prostřednictvím kterých stanoví normativy a rozpis přímých a provozních výdajů na jednotlivé školy. V oblasti přímých výdajů přiděluje školský odbor krajského úřadu prostředky na platy, náhrady platů, na odměny. Finanční prostředky na učební pomůcky, učebnice a školní potřeby, pokud jsou žákům poskytovány ze zákona bezplatně. Finanční prostředky jsou přidělovány podle různých pravidel školám zřizovaných obcemi, krajskými úřady, Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Finanční prostředky ze státního rozpočtu plynou i soukromým či církevním školám, které mají pro čerpání značně zjednodušená pravidla.

Vzhledem k délce platnosti, roztržitosti a nepřehlednosti některých školských právních norem, které vyvolávaly potřebu častých a rozsáhlých novel, byla připravena pro celou oblast tzv. regionálního školství komplexní právní norma s řadou nových prvků. V lednu 2005 nabyly účinnosti zákony, které ve svém souhrnu znamenaly legislativní zakotvení reformy v oblasti regionálního školství za poslední období:

- zákon č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon),
- zákon č. 563/2004 Sb. o pedagogických pracovnících a o změně některých zákonů.

Tyto zákony si vyžádaly vydání celé řady prováděcích právních předpisů - vyhlášek ze strany Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy a nařízení vlády.

Financování učňovského školství je vícezdrojové, část nákladů je hrazena ze státního rozpočtu, část hradí zřizovatel. Postavení školy z hlediska financování je závislé na tom, kdo je jejím zřizovatelem, přitom nárok na finanční prostředky ze státního rozpočtu mají jen školy zařazené do školského rejstříku.⁸⁷

Výdaje ze státního rozpočtu, kapitoly 333 Ministerstva práce, školství a tělovýchovy, jsou členěny na výdaje kapitálové (investiční) a běžné (neinvestiční). Kapitálové výdaje jsou hrazeny celé z prostředků zřizovatele, běžné výdaje představují neinvestiční výdaje potřebné k zabezpečení chodu školy. Zahrnují jak výdaje nepřímé, provozní,⁸⁸ jejichž výši přiděluje školám zřizovatel, tzn. kraj. Výdaje přímé⁸⁹ jsou hrazeny z rozpočtu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, a jejichž rozpis je založen na normativní metodě.⁹⁰

Financování školství prostřednictvím normativů je častou formou financování odborného vzdělávání. Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy jsou rozdělovány prostředky na regionální školství na jednotlivé kraje.

Jsou stanoveny závazné zásady a postupy rozpisu rozpočtu z krajů na jednotlivé školy a doporučené normativy výdajů na jednoho žáka. Krajské úřady stanovují na základě krajských normativů rozpočty jednotlivým školám.⁹¹

Agregované (republikové) normativy jsou vypočteny podle skutečného počtu žáků ve škole, podle jednotlivých oborů a forem vzdělávání a jsou odstupňovány podle čtyř věkových kategorií a nezohledňují nákladovost regionálního školství. Právě učební obory středních odborných učilišť vysoké náklady mají. Náklady na vybavení odborných učeben názornými pomůckami, moderní technikou a zajištění údržby této techniky jsou mnohem vyšší, než u jiných typů škol.⁹²

⁸⁷ Školský rejstřík je veřejný seznam obsahující rejstřík škol a školských zařízení a rejstřík školských právnických osob, ve smyslu ustanovení § 141 zákona č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání. In: Sbirka zákonů České republiky. 2004, částka 190, s. 10303. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2004&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

⁸⁸ Provozní výdaje znamenají např. materiál, spotřebu energie, služby, odpisy

⁸⁹ Výdaje přímé jsou výdaje na mzdy pracovníků, povinné odvody, učebnice, pomůcky, školní potřeby apod.

⁹⁰ Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. HAVRÁNKOVÁ, H. Dostupné z : artprpgram.cz/download/2010_05_03.../Hana_Havrankova_ZUS.ppt

⁹¹ Tamtéž

⁹² Tamtéž

4 ROZVOJ DOPRAVY V PRAZE

Počátky městské hromadné dopravy v Praze se tradičně odvozují od 23. září 1875, kdy byl zahájen provoz na první lince koněspřežné tramvaje od Řetězového mostu do Karlína. Pražská koňka, to byla předehra. V sobotu 18. července 1891 v 9 hodin se uskutečnila první slavnostní historická jízda elektrické dráhy a o dvacet minut později začal pravidelný provoz. Historie Dopravního podniku začala 1. září 1897, kdy bylo z Pražských obecních plynáren vyčleněno elektrotechnické oddělení a založeny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy.

4.1 Pražská doprava v 19. století

V 19. století zažívaly české země bouřlivou industrializaci, která se projevila i v Praze. Pražská aglomerace rostla nejvýrazněji ze všech měst českých zemí. Přestože jméno Praha je doloženo již před začátkem našeho tisíciletí, skutečný vznik správní jednotky s tímto názvem se uskutečnil až v roce 1784, kdy se spojila čtyři královská města - Staré Město, Nové Město, Malá Strana a Hradčany.⁹³ V roce 1857 měla Praha s hlavními předměstími (Karlínem, Smíchovem, Vinohrady a Žižkovem) 169 267 obyvatel a v roce 1890 žilo v celém policejním pražském obvodě, který obsahoval i další předměstí, 368 837 obyvatel.⁹⁴

Vnitřní Praha touto dobou už příliš rychle nerostla. Nárůst v rámci vnitřního města byl ze 147 068 obyvatel v roce 1857 na 175 571 osob v roce 1890. Je třeba vzít v úvahu, že tento malý přírůstek tvořily pouze nové čtvrti. Šlo o Holešovice-Bubny, které se rozrostly z 1 795 obyvatel v r. 1857 na 15 352 v r. 1890. Nárůst Vyšehradu příliš do celkových čísel nezasáhl. Nové Město prošlo určitým zahuštěním dříve, než se začala rozrůstat předměstí. Vzestup lze pozorovat mezi lety 1857-1869. Pak začalo stagnovat stejně jako ostatní části vnitřního města po celou dobu.

Mezi lety 1857 a 1890 na Starém Městě ze 43 311 na 43 332, na Malé Straně z 21 054 na 20 447 a na Hradčanech z 5 504 na 5 805.⁹⁵

⁹³ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z., DOBEŠ, J. *Dějiny správy v českých zemích od počátku státu po současnost*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2005, s. 223. ISBN 978-80-7106-906-5.

⁹⁴ URBAN, O. *České a slovenské dějiny do roku 1918*. Praha: Aleš Skřivan, 2000, s. 190 -223. ISBN 80-902261-5-9.

⁹⁵ Královské hl. m. Praha a předměstí jako Karlín, Smíchov, Král. Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890, s. 7. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

Josefov se připojil v r. 1850. Připojení královského horního města Vyšehradu vešlo v platnost 28. října 1883⁹⁶ a koncem roku 1884 byly připojeny i Holešovice-Bubny. Zde bylo připojení předmětem vleklých sporů mezi samotnými zastupiteli Holešovic-Buben. Stejně jako v případě dalších jednání o zamýšleném připojení jiných předměstí panovaly obavy o zvýšení daňového zatížení připojené obce.

Připojení by se tak nemuselo vyplatit ani např. průmyslovému Smíchovu, ani dynamicky rozvíjejícím Vinohradům. Proto k dalšímu rozšiřování Prahy nedošlo.⁹⁷

Na rozdíl od vnitřního města rostla předměstí velice rychle. Prvními z nich byly Karlín a Smíchov, klasické průmyslové čtvrti. Ty ležely na hlavní komunikační trase mezi západem a východem, kterou v té době ještě utvrdil vznik nádraží na obou okrajích vnitřní Prahy. Karlín se rozvíjel kolem poloviny 19. století. Smíchov se rozrůstal ještě více. Růst Žižkova a Vinohrad se zvýšil až s bořením hradeb okolo roku 1875. S koncem 19. století ještě stojí za zmínku Libeň, která se s Prahou spojila ještě před první světovou válkou. Na základě jednání z 19. září 1898 přijala pražská městská rada podmínky navržené libeňskou obcí pro spojení s hlavním městem. Dne 13. února 1901 se tak stala osmou pražskou částí.⁹⁸

Takto se tedy rozšiřovala Praha 19. století. Nárůst obyvatel, rozvíjející se průmysl, ale i otevření r. 1843 první plynárny v Karlíně, dláždění ulic či výstavba komunikací, to vše byly aspekty, které kladly vyšší nároky na dopravu, která byla zajišťována koňskými povozy nebo dostavníky. To pochopitelně nestačilo, přišla na řadu železnice. Nejprve s koňským pohonem. Koněspřežné železnice, které se vyvinuly z pozemních komunikací využitím pevného vedení kol vozidla, poskytovaly výhodu proti dopravě po cestách a silnicích spočívající v užitečnějším využití animální síly snížením jízdních odporů. Zachovaly se však i nedostatky tohoto druhu pohonu, jejich stavba byla pro docílení potřebných parametrů technicky náročná a dražší než výstavba víceúčelovějších silnic. Proto se nemohly všeobecně rozšířit a jejich využití zůstalo lokálně omezeno.

⁹⁶ Statistická knížka král. hl. města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou komisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1882, s. 203. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

⁹⁷ Statistická knížka královského hl. města Prahy s Holešovicemi-Bubny a spojených s městskou statistickou komisí obcí za léta 1883 a 1884, s. 298-304. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

⁹⁸ Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901, s. 4. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

V českých zemích byly postaveny pouze dvě koněspřežné železnice - první z Budějovic do rakouského Lince a druhá z Brusky u Prahy do Lán. Zatímco první sloužila i pravidelné osobní dopravě, druhá byla provozována pouze pro přepravu dřeva a uhlí.⁹⁹

Pokrok šel dopředu. Parní lokomotivy začaly u nás jezdit v prosinci 1838 mezi Brnem a Rajhradem. Tato dráha dorazila až do Olomouce a začalo se jednat o tom, že se zde provede odbočka na Prahu. Stavba tratě z Olomouce do Prahy probíhala v letech 1843-1845.¹⁰⁰

První vlak přijel do Prahy v odpoledních hodinách 20. srpna 1845 a byl tažen dvěma parními lokomotivami, pojmenovanými Praha a Olomouc. Samozřejmě byly mohutné oslavy, které se protáhly až do 23. srpna. Byl položen závěrečný kámen, došlo k vysvěcení vlaku, konaly se koncerty, divadelní představení, ples a vojenská přehlídka. Od září 1845 začal pravidelný provoz, dvakrát denně (ráno a večer) byly vypravovány osobní vlaky do Vídně (večerní vlak vozil i poštu). Zajímavostí je, že tato trasa trvala 16 a čtvrt hodiny. Dvakrát týdně vyjížděl vlak do Pardubic.

Hospodářský rozvoj v šedesátých a sedmdesátých letech 19. století přál rozšiřování železniční sítě v Praze. Vytvořily se podmínky pro spojení Prahy s průmyslovou oblastí Liberce. A vznikaly další a další. Po letech prudkého rozvoje železniční dopravy nastala menší pauza, která byla způsobena krachem na vídeňské burze v květnu 1873. Další tratě se pak začaly rozvíjet až v roce 1881.¹⁰¹

Historie dopravy je v Praze zřejmě stará jako její osídlení. Lidé se pohybovali především pěšky. Některé překážky, např. řeku, však nedokázali sami zdolat. Proto můžeme označit jako první hromadnou dopravu přívoz (lodní dopravu).¹⁰²

Suchozemská doprava ve městě byla organizována až mnohem později. V 16. století existoval cech formanů, kteří v pražském katastru zajišťovali především nákladní, ale i osobní dopravu. Formanům konkurovali různí řemeslníci, kteří vlastnili koně a tím přepravovali levněji. Počátkem 18. století byla již možnost pronajmout si nosítka a v roce 1789 vyjely první fiakry.¹⁰³

⁹⁹ RINGERS, V. *Století železnic - dějiny dopravy na kolejích*. Praha: Karel Synek, 1938, s. 13-20

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 13 - 20

¹⁰¹ Tamtéž, s. 99

¹⁰² www.feudal.cz/listy/html/lodni_doprava.htm

¹⁰³ www.feudal.cz/listy/html/doprava_v_praze.htm

Šlechta své dopravní prostředky tedy měla. Rovněž i bohatí měšťané. Proto se osobní hromadná doprava začala vyvíjet poměrně pozdě. Za její počátek je považován rok 1892, kdy povozník Jakub Chocenský obdržel povolení k zavedení dopravy omnibusy, tj. vozy pro 15-20 osob, taženými 2-3 koňmi.¹⁰⁴

Všechny výše zmíněné typy byly provozovány soukromými provozovateli. Rychlý průmyslový rozvoj města během 19. století a s tím související potřeba propojit jak jednotlivé části Prahy, tak okolní aglomerace, vedl k zájmu představitelů města o tento druh podnikání, jež nakonec vyústil ve zřízení Elektrických podniků královského hlavního města Prahy.

4.2 Vznik Dopravního podniku

V roce 1873 obdrželi Bernard Kollman¹⁰⁵ a Zdeněk hrabě Kinský¹⁰⁶ na příštích 51 let koncesi na provozování koněspřežné dráhy v Praze. Museli složit jako záruku do městské kasy postupně jistinu ve výši 80 tisíc zlatých rakouské měny v hotovosti nebo cenných papírech. Smlouva byla s hlavním městem podepsána 11. března 1873. Již 5. března téhož roku obdrželi od Ministerstva obchodu koncesi s číslem 65198 ke stavbě a provozu kolejové pouliční dráhy s koňským pohonem z Karlína na Smíchov.¹⁰⁷

Aby získali potřebný kapitál, rozhodli se založit akciovou společnost nazvanou Anglicko-česká tramwayová společnost (Anglo-Bohemian Tramway-Company). Slovo připomínající ve jménu společnosti Anglii bylo jen dobovým zvykem, neznamenalo to nějaký anglicko-český podnik. Bohužel již 9. května 1873 se zhroutila vídeňská burza, poté se zhroutila i berlínská burza a vypukla první všeobecná hospodářská krize. Anglicko-česká tramwayová společnost nemohla dostát svým závazkům a zahájit stavbu tratě.

¹⁰⁴ www.feudal.cz/listy/html/autobusy_a_trolejbusy.htm

¹⁰⁵ Kolman, B. první generální ředitel pražské koňky, jeden z původních koncesionářů. Zdroj: FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F. *Pražské elektrické dráhy 1891-1907*. Praha: *Dopravní podnik hl. m. Prahy*, 2003, s. 6. ISBN 80-239-2023-5.

¹⁰⁶ Rod Kinských patřil po dlouhou dobu k nejvýznamnějším aristokratickým rodinám v zemi. V 17. století byli povýšeni do stavu rytířských hrabat. Zdroj: <http://www.clbcc.cz/clubce/cestar/erby/kinsky/html>

¹⁰⁷ Dopravní příručka EP Praha. Praha: *Elektrické podniky Praha*, 1938

V roce 1874 (přesný rok se neuvádí) se Eduard Otlet¹⁰⁸ setkává s oběma podnikateli a přes různé potíže se konečně v květnu 1875 začalo stavět. Na Poříčí začali klást dělníci první metry kolejí. Dne 23. září 1875 vyjelo od staveniště Národního divadla do pražských ulic osm vozů koněspřežné tramvaje se svými prvními cestujícími. Trať byla dlouhá 3,4 km.¹⁰⁹

Po neshodách s Kinským a Kollmanem Otlet zakládá v Bruselu v listopadu 1875 akciovou společnost „Société anonyme de tramways de Prague“ („Akciová společnost Pražské tramvaje“) a převádí na ni všechna práva.¹¹⁰

Koněspřežná tramvaj se v Praze osvědčila. Na hlavní trati se zřizují další výhybny, aby se mohl zkrátit interval. (Jezdilo se od půl sedmé ráno do deseti hodin v noci). Otlet předkládá městské radě návrh na stavbu dalších tratí a v roce 1885 je propojena téměř celá Praha.

V devadesátých letech 19. století se na scéně objevuje fenomén - elektrická tramvaj. Zavádění elektrického provozu by znamenalo pro Otleta velké investice. Všemožně se snaží znepříjemnit ostatním podnikatelům jejich snahy o zřízení elektrických tramvají. Jedním z nich je i František Křižík.¹¹¹ Ten pro propagaci elektřiny v dopravě zvolil „Zemskou jubilejní výstavu“. Záměr se povedl a Křižík přesvědčil jak městské zastupitele, tak obyvatelstvo o bezpečnosti a spolehlivosti nového systému.

V červnu 1890 zpracovává Křižík elektrotechnickou část projektu elektrické dráhy. O rok později vydává pražské c. k. místodržitelství stavební povolení a pokládka kolejí probíhá ve velmi rychlém tempu. Trať měřila 766 m.

V sobotu 18. července 1891 v 9 hodin dopoledne, za přítomnosti pražského purkmistra, členů městské rady, prezidenta výkonného výboru Zemské jubilejní výstavy¹¹² a mnoha dalších hostů se uskutečnila první slavnostní historická jízda elektrické dráhy u nás a o dvacet minut později začal pravidelný provoz.

¹⁰⁸ Haagu, v Praze, Düsseldorfu, Mnichově, Florencii, Neapoli, Oděse. Zdroj: FOJTÍK, P. a kolektiv. *Fakta & legendy o pražské hromadné dopravě. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2010, .s. 21. ISBN 978-80-254-8017-5.*

¹⁰⁹ SICHROVSKÝ, K. *Vývoj veřejné dopravy v Praze. Podnikový časopis Elektrikář 1947, č. 17. Jubilejní číslo věnované padesátému výročí Elektrických podniků*

¹¹⁰ FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F. *Historie městské hromadné dopravy v Praze. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1995, s. 16-17. ISBN 80-900065-6-6.*

¹¹¹ www.techmania.cz/edutorium/art_vedci_php?key=476

¹¹² KONVIČNÁ, J. *Městská doprava v letech 1784-2000. Archiv hl.m.Prahy. Dostupné z www.ahmpo.cz/index.html?mid=46wstyle=0&page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html*

Historie Dopravního podniku hlavního města Prahy začala 1. září 1897,¹¹³ kdy bylo z Pražských obecních plynáren vyčleněno elektrotechnické oddělení a byly tak založeny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Předmětem jejich činnosti bylo provozování tramvajové dopravy a výroba a distribuce elektřiny jak pro provoz elektrických drah, tak k osvětlování města a pro všeobecnou spotřebu.

4.3 Elektrické podniky mezi dvěma válkami

V roce 1918 vznikla Československá republika a Praha se stala jejím hlavním městem. Zákonem č. 114/1920 Sb., kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou, ze dne 6. února 1920 bylo rozhodnuto o spojení Prahy s okrajovými městy a předměstskými obcemi v jeden administrativní celek pod názvem hlavní město Praha, pro který se vžilo pojmenování Velká Praha.¹¹⁴

Hlavní město Praha vzniklo 1. ledna 1922 připojením 37 obcí a osad, z nichž některé byly velkými městy (Vinohrady 83 tisíc obyvatel, Žižkov 71 tisíc obyvatel, Smíchov 56 tisíc, přes dvacet tisíc měly i Karlín, Nusle a Vysočany).

Zákony č. 115-117/1920 Sb. a prováděcí nařízení vlády č. 457-459/1921 Sb. pak upravily další záležitosti samosprávy a rozvoje Velké Prahy a vládní nařízení č. 7/1923 Sb. následně rozdělilo Prahu do 13 obvodů označených římskými čísly. Po svém založení měla Velká Praha 676 000 obyvatel a rozlohu 17 164 ha.

Rozvoj pražské aglomerace, který by odpovídal významu hlavního města, vedl městské orgány k uzavření zahraniční půjčky, ze které obdržely Elektrické podniky přes 50 mil. Kčs. Z této částky byly kryty dluhy, nejnnutnější rekonstrukce a všechny investice až do roku 1926. Jedině na stavbu nové poválečné tratě, která vedla k cementárně k Podolí, byla uzavřena samostatná půjčka.¹¹⁵

¹¹³ FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1995, s. 16-17. ISBN 80-900065-6-6.

¹¹⁴ Pouze důsledkem zablokování českého sněmu se nepodařilo završit proces vzniku Velké Prahy ještě před 1. světovou válkou. Zákon o Velké Praze měl nabýt účinnosti do šesti měsíců po vyhlášení, pro řadu administrativních a hospodářských překážek však byla tato lhůta prodlužována zákonem č. 445/1920 Sb. o sloučení sousedních obcí a osad s Prahou do 1. ledna 1921 a posléze zákonem č. 692/1920 Sb., kterým se vláda zmocňuje, aby jmenovala ústřední a právní komisi pro sjednocenou obec pražskou do 1. ledna 1922. Zdroj: KUPKA, J. Státní regulační komise a rozvoj Prahy. Dostupné z www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-06/08_statni.pdf.

¹¹⁵ LINERT, S. *Vozidla pražské tramvajové dopravy*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996, s. 93. ISBN 80-85884-58-5.

Po výrazném omezení tramvajové dopravy během první světové války a po překonání ekonomických potíží v letech 1919-1922 začala „zlatá éra pražských tramvají“, jež byla předznamenána „Programem pro budoucí síť elektrických drah v hlavním městě Praze a okolí“ - ještě z roku 1919. Výstavba nových tramvajových tratí stále více směřovala do okrajových částí Prahy. V roce 1924 již existovala dopravní síť dvaceti linek. Další nové budované tratě již většinou navazovaly na ty již existující. Nové linky byly zavedeny v roce 1925 pod číslem 21, 1928 č. 22 a 1929 č. 23. Tím byl zaveden počet 23 linek, který byl překročen až v 50. letech. Koncem roku délka tratí byla 100 km.¹¹⁶

V letech 1933-34 vlivem hospodářské krize výstavba nových tratí zpomalila. V roce 1934, vlastně poprvé po řadě let, nebylo uvedeno do provozu žádné nové kolejové zařízení, uskutečnily se jen některé rekonstrukce.

Vždy se říkalo, že příchodem Němců se řízení ze dne na den změnilo z levostranného na pravostranný provoz. Není to tak docela pravda. Už v roce 1926 ČSR přistoupila k tzv. Pařížské konvenci a zavázala se dosavadní levostranný provoz změnit. Pražské elektrické dráhy se na tuto změnu začaly připravovat od roku 1928. Konkrétněji byla ovšem úprava provozu kodifikována až zákonem z listopadu 1937 s účinností od 1. května 1939.

K tomu bylo nutné rekonstruovat příslušný vozový park tramvají, většina vozů byla naštěstí obousměrná, takže úpravy nebyly příliš náročné. Výrazně se změna dotkla tramvajových tratí. Už v předstihu byla překládána některá ostrovní nástupiště a koleje. Mezitím ale došlo k okupaci fašistickým Německem, které pravostranný provoz zavedlo už dříve. Tudíž i ČSR musela okamžitě přejít na změnu provozu. Podle dostupných pramenů se změna uskutečňovala nejednotně. V Praze to bylo od 26. března 1939, v té době nebyly dokončeny ještě všechny práce, ovšem pražští dopraváci byli již poměrně dobře připraveni.¹¹⁷

Okupace a vypuknutí druhé světové války měly opět na pražskou dopravu negativní vliv. Výstavba tratí se zastavila už od roku 1939. Uskutečňovaly se alespoň některé rekonstrukce. Havarijní stav nového mostu na Letnou si vynutil výstavbu dřevěného provizoria, koncem roku 1941 sem byl převeden i tramvajový provoz.

¹¹⁶ Tramvajová doprava v Praze – Historie. Dostupné z: www.tramvajevpraze.estranky.cz/clanky/historie.html

¹¹⁷ Zavedení jízdy vpravo v r. 1939. Dostupné z: www.fronta.cz/dotaz/zavedeni-jizdy-vpravo-v-roce-1939

Plánovaná stavba nového mostu však až do konce války zahájena nebyla. Posledními významnými akcemi byly rekonstrukce u Hlavního nádraží, v roce 1942 se totiž začal uplatňovat zákaz nových staveb a připravené projekty tramvajových tratí se už neuskutečnily. Koncem roku 1943, podobně jako za první světové války, nastal nedostatek kolejnic. Ve stejné době byl vypracován projekt tramvajové trati, která měřila přes 4 km, která měla obsluhovat strategicky významné továrny v Letňanech. Pro zabezpečení kolejového materiálu ke stavbě této trati byly vytrhány opuštěné koleje, ale i přes všechna tato opatření byly v roce 1944 veškeré práce na projektu zastaveny.

Začal se projevovat i nedostatek pracovních sil. Od roku 1942 jako průvodčí byly přijímány opět ženy. Po válce počet žen v této profesi poklesl, ale přesto ženy zůstaly v provozu již pracovat trvale.

Během německé okupace značně vzrostly nároky na tramvajovou dopravu, a to v důsledku redukování autobusové dopravy. Provoz tramvajů byl redukován především časově - od února 1942 jezdily denní linky pouze do 22.30 hod. a bylo zavedeno 6 nočních linek (označeny A-F), jejichž trasy se lišily od tras běžných denních tramvajů. Tento noční provoz byl však v lednu 1945 z úsporných důvodů zcela zrušen a v průběhu ledna a února téhož roku byl zkrácen (mimo dopravní špičku) provoz na dvanácti denních linkách¹¹⁸.

Autobusy, jejichž provozovatelem byly Elektrické podniky, se v Praze rozjížděly nadvakrát. Poprvé se tak stalo v roce 1908, kdy byl zahájen provoz na lince z Malostranského náměstí Nerudovou ulicí na Pohorelec. Po nehodě jednoho z autobusů byla v r. 1909 pražská autobusová doprava na několik let zastavena.

Druhá etapa byla zahájena v roce 1925 na lince Vršovice-Záběhlice. Byla označena písmenem „A“. Autobusová doprava tehdy byla považována pouze za dopravu doplňkovou. Zajišťovala spojení s řídce osídlenými částmi města, kde se výstavba tramvajových tratí nevyplatila. Přestože byla autobusová doprava ztrátová, v roce 1925 se zavedla linka „B“ a vzápětí pak další tři („C“, „D“, „E“).

¹¹⁸ Městská doprava v letech 1784-2000. Archiv hl.m.Prahy dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

Hospodářská krize se však projevila i v autobusové dopravě, a to prostřednictvím zákona č. 85/1932 Sb. o povinném mísení pohonných látek s lihem a zákona č. 198/1932 Sb., který zaváděl 30% všeobecnou daň z jízdného za hranice obcí (podobná daň byla zavedena již v roce 1927, ale Elektrické dráhy dostaly od Ministerstva financí výjimku). Tato opatření vedla ke zrušení linek vedoucích za hranice města (např. Modřany, Velká Chuchle, nebo k jejich zkrácení právě na tyto hranice.

V roce 1932 byly zavedeny tři celonoční autobusové linky („A“, „B“, „C“) které suplovaly tratě denních tramvajových linek a využívaly také jejich zastávky. V roce 1938 byly zavedeny další dvě noční linky („D“ a „E“).

Ke zlepšení podmínek pro autobusovou dopravu došlo v roce 1935 a to, zákonem č. 77/1935 Sb. Tento zákon upravoval zdanění dopravy motorovými vozidly a zvýhodňoval zvláštním způsobem hlavní město. Povoloval i provozování příměstské dopravy bez koncese. Tím bylo možno opětovně zavést linky, které byly dříve zrušeny. V roce 1938 jezdilo tedy 17 denních a 5 nočních linek.

K zásadní redukci pražských autobusů z nedostatku pohonných hmot došlo pro nedostatek pohonných hmot v říjnu 1939. Omezeny byly některé linky a zrušeny byly linky noční. V roce 1944 už bylo provozováno pouze sedm linek, na kterých jezdilo patnáct autobusů.

Část vozidel byla přestavěna na svítiplyn, kterého byl však rovněž nedostatek a na jaře 1945 došlo dokonce k úplnému zastavení autobusové dopravy po dobu několika dnů. Obnovena byla v květnu, kdy byl provoz udržován na šesti linkách¹¹⁹.

Už v roce 1901 obdržely Elektrické podniky nabídku od vídeňské kanceláře na zavedení trolejbusové dopravy v Praze. I v příštích letech přicházely nabídky nejen ze zahraničí, ale i z české strany. Elektrické podniky dávaly přednost tramvajím, takže z těchto nabídek sešlo. Potřeba překonání náročného kopcovitého terénu v některých částech Prahy přiměla Elektrické podniky uvažovat o tomto typu dopravy. O schválení návrhu trolejbusového spojení Hanspaulka - Ořechovka rozhodla správní rada Elektrických podniků v roce 1934. Trolejbusy zahájily provoz v roce 1936. Linka byla označena písmenem „K“.

¹¹⁹ Městská doprava v letech 1784-2000. Archiv hlavního města Prahy. Dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

Druhá trolejbusová linka byla zavedena v roce 1939 a nesla označení „W“. V provozu byla po celý týden, tedy i v neděli, poněvadž zajišťovala dopravu do strategicky významné Waltrovy továrny.

Trolejbusová doprava byla považována za perspektivní i během německé okupace. Počítalo se s ní pro spojení s oblastmi s vojensky důležitými pražskými závody. K jejich realizaci však nikdy nedošlo¹²⁰.

4.4 Doprava v Praze v letech 1949-1974

Po skončení druhé světové války se zdálo, že bude realizován projekt metra, neboť o nezbytnosti pražské podzemní dráhy nikdo nepochyboval. Původně se počítalo s uvedením do provozu pražské podzemní dráhy roku 1949. Ekonomická situace státu i města však nedovolovaly uvést projekt do provozu a ve Výhledovém plánu Dopravního podniku z roku 1949 už nebylo se stavbou podzemní dráhy počítáno nejméně do roku 1960.

V tramvajové dopravě k roku 1949 jezdilo po Praze 539 motorových vozů a 743 vlečných vozů po 23 tramvajových linkách.¹²¹ Nové tramvajové trati se stavěly daleko pomaleji, než tomu bylo v předválečném období. Bylo to také i proto, že nebyla ujasněna koncepce dalšího výhledu městské dopravy a také se doprava chtěla více orientovat na trolejbusové sítě. V roce 1960 dokonce musel být zrušen provoz tramvají v Celetné ulici, protože otřesy projíždějících tramvají začaly ohrožovat historické památky. Také situace na jiných tratích se stávala kritickou, takže nakonec byly zahájeny zásadní rekonstrukce tramvajových tratí. Délka výluk dosahovala několika měsíců. Na základě těchto výluk jako nový prvek bylo zavedení náhradní autobusové dopravy.

Z důvodu nedostatku pracovních sil zavedl Dopravní podnik provoz bez průvodčích. Původně tramvaj obsluhoval řidič a průvodčí, který procházel vozem mezi cestujícími a prodával jízdenky. V 50. letech 20. století byly nasazeny nové typy řady T, kdy musel cestující sám přijít za průvodčím, který seděl v pokladně. Roku 1961 byl tedy zaveden vůz bez průvodčího.

¹²⁰ Městská doprava v letech 1784-2000. Archiv hlavního města Prahy. Dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

¹²¹ LINERT, S. *Vozidla pražské tramvajové dopravy*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996, s.151. ISBN 80-85884-58-5.

Nástup byl předními dveřmi a řidič kontroloval placení do pokladničky a předplatní jízdenky. V roce 1963 už byly nainstalovány poloautomatické pokladny, které po vhození mincí vydávaly jízdenky. Poslední vůz s průvodčím vyjel na noční lince č. 18 z 8. na 9. května 1974.¹²²

Po válce se poměrně rychle podařilo obnovit trolejbusový provoz v potřebné kvalitě. Bylo to 5 linek o provozní délce 22 km. Byl také vypracován Generální návrh trolejbusové sítě. Podle tohoto návrhu se trolejbusové dopravě přikládal velký význam. Předpokládala se výstavba téměř 30 km nových tratí, které měly mít zásadně radiální charakter a končit v centru města.

V letech 1949-1954 byla vybudována většina trolejbusové sítě. V polovině 60. let se však změnil pohled na trolejbusy. V nové koncepci dopravy měly být nahrazeny autobusy. V té době probíhala druhá vlna rekonstrukcí silnic ve městě. Závislost trolejbusů na vrchním vedení a tím pádem nemožnost objíždění rozkopaných úseků se staly hlavním argumentem pro jejich zrušení. Postupně byl zastavován provoz na všech tratích. Po půlnoci na 16. října 1972 byl provoz trolejbusů ukončen.¹²³

V autobusové dopravě byl rozsah provozu již v roce 1946 na předválečné úrovni. V té době se jezdilo na 15 linkách označených písmeny o provozní délce 61 km i do vzdálenějších částí města. V dalších obdobích však tento směr nepokračoval, neboť přepravní potřeby okolních obcí zajišťovala státní autobusová doprava. Na konci padesátých let došlo ke změnám. Autobusy nahradily první dvě zrušené trolejbusové linky, byly zavedeny dvě noční linky a v létě 1959 vznikly i první samostatné rekreační linky (např. k hostivařské přehradě v letních měsících byla v provozu až do r. 1992 a na letiště Ruzyně, z které se postupně stala pravidelná linka).

Mohutný rozvoj autobusové dopravy byl způsoben bytovou výstavbou, stagnací kolejové sítě tramvají a rušením trolejbusové dopravy. Z těchto důvodů byl vytvořen systém překryvné sítě linek. Většina těchto překryvných linek zpočátku nejezdila o nedělich. Vysoké využívání nových linek, pro které nebyl k dispozici dostatek dopravních prostředků, vyvolalo nutnost dočasné výpomoci od jiných dopravců. Tak byly pronajaty v 60. letech vozy Československé autobusové dopravy (ČSAD).

¹²² Pražská tramvajová doprava. Dostupné z www.feudal.cz/listy/html/tramvaje.htm

¹²³ LAŠŤOVKOVÁ, B. Archiv hlavního města Prahy. Vývoj pražské samosprávy. Dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

Další obce se však začaly připojovat, proto vznikl v letech 1968-69 větší počet linek, které tam zajišťovaly dopravu. Obsluha území připojeného k Praze roku 1974 byla přebírána postupně od ČSAD až do roku 1978.

První noční linka byla uvedena do provozu roku 1970 na sídliště Prosek. V roce 1974 již byly v provozu 4 polonoční linky a 6 celonočních).¹²⁴

4.4.1 Dopravní podnik a jeho organizace

Zákonem č. 199/1948 Sb. byly vytvořeny podmínky pro začleňování majetkových podstat znárodněného majetku do komunálních podniků. V Praze bylo vytvořeno celkem 12 komunálních podniků, největší z nich byl Dopravní podnik. V roce 1953 byly komunální podniky zrušeny a místo nich byly zřízeny podniky místního průmyslu a komunálního hospodářství. Od 1. července 1958 byl Dopravní podnik spolu s podniky Autoslužba a Autoopravny převeden do národohospodářského odvětví dopravy.

Od 1. ledna 1962 byl zrušen samostatný podnik Autoslužba, který provozoval taxislužbu a půjčovnu automobilů a byl také začleněn do Dopravního podniku.

Od 1. února 1966 byl na ředitelství Dopravního podniku ustaven nový úsek rozvoje a výstavby, jehož náplní byla koncepční činnost, zajišťování projektové přípravy staveb a investiční výstavba. Pod přímou působností ředitele byla od roku 1968 zřízena správa pro přípravu provozu metra, která se stala základem budoucího podniku Metro. Dne 16. prosince 1970 byl zrušen Dopravní podnik hl. m. Prahy a s účinností od 1. ledna 1971 zřídilo Dopravní podniky hlavního města Prahy jako státní hospodářskou organizaci, do níž bylo začleněno 6 podniků s vlastní právní subjektivitou (Dopravní podnik hlavního města Prahy - Metro, Elektrické dráhy, Autobusy, Dopravní služby, Technické služby a projektový ústav Metroprojekt).¹²⁵

¹²⁴ LAŠŤOVKOVÁ, B. Archiv hlavního města Prahy . Vývoj pražské samosprávy. Dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

¹²⁵ Základní data z historie Dopravního podniku hl.m.Prahy. Dostupné z: dpp.cz

4.4.2 Praha má metro

Metro bylo zprovozněno v roce 1974. Těto zásadní dopravní události však předcházela dlouhá historie.

Odlehčit povrchové dopravě formou podzemní dráhy přišel patrně syn majitele železářství Ladislav Rott. V roce 1898 se obrátil na městskou radu s upozorněním, že při provádění asanace a kanalizačních prací by bylo vhodné zřídit pod Starým Městem podzemní dráhu. Trasa by vedla z Karlína do Podskalí. Kancelář Elektrických podniků však návrh zamítla, protože by narušil průběh již naplánovaných kanalizačních prací.

V polovině 20. let, kdy se intenzita provozu v pražských ulicích začala zvyšovat, znovu se objevila myšlenka na podzemní dráhu. Úkolem podzemní dráhy nemělo být potlačení pouliční dopravy, ale jen její odlehčení. Oba typy dopravy se měly vzájemně doplňovat.

Elektrické podniky přistupovaly v této době k podzemní dopravě pouze jako k lokálnímu řešení. V roce 1925 byla vypsána soutěž Americkou jednotou československých inženýrů v Chicagu pro posluchače českých vysokých škol. Elektrické podniky vůbec nezareagovaly. Zamítnuta byla i studie „Podzemní rychlá dráha pod Prahou“ inženýrů Belady a Lista z druhé poloviny roku 1926. Ta předpokládala čtyři podzemní trasy.

V první polovině roku 1927 provedly Elektrické podniky hlavního města Prahy první rozsáhlý dopravní průzkum, který měl zjistit skutečné potřeby Prahy. Výsledky této akce se staly v letech 1929-30 podkladem pro vypsání soutěže o „Vyřešení všeobecného dopravního Programu Velké Prahy“. Tři soutěžní návrhy dostaly ocenění, přesto žádný nebyl navržen k realizaci. V té době nastala velká hospodářská krize a veškeré projekty byly zastaveny¹²⁶.

Až v roce 1937 zpracovalo studijní oddělení Elektrických podniků „Dopravní projekt Velké Prahy“. Ten se stal podkladem pro zadání generálního projektu na pražskou podzemní dráhu konsorciu stavebních a strojírenských firem. Pro tento úkol byla ustanovena Projekční kancelář podzemní dráhy. V roce 1941 předložila souhrnný projekt sítě tří tras podzemní dráhy - metra.

¹²⁶ FOJTÍK, P. a kolektiv. *Fakta & legendy*. Praha: Dopravní podnik hl.m.Prahy, 2010 s. 225-226. ISBN 978-80-254-8017-5.

Trasa „A“ již byla rozpracována formou podrobného projektu, trasy „B“ a „C“ byly rozvrženy do dvou úseků:

trasa A: Dejvice - Pankrác, délka 6,9 km

trasa B: Muzeum - Holešovice, délka 3,6 km

trasa B2: Muzeum - Vinohrady, délka 2,7 km

trasa C1: Můstek - Vysočany, délka 5,2 km

trasa C2: Můstek - Smíchov, délka 2,89 km

Nuselské údolí a Vltavu mělo metro překonávat po mostech. Na tratích se předpokládal provoz pětivozových souprav v intervalu 90 vteřin. Práce pokračovaly až do května 1943. Samotná stavba však kvůli válce nebyla započata.

To je historie. Rok 1967 byl pro výstavbu podzemní dráhy rozhodující. Po odborných diskuzích a na základě výsledků zahraničních expertiz schválila vláda usnesením č. 288 z 9. srpna 1967 výstavbu metra. Znovu se musela řešit problematika stavebních prací, technologické zařízení, neustále se měnily projekty. V průběhu roku 1969 byl schválen konečný projekt trasy „C“ Florenc - Kačerov. 22. prosince 1973 se uskutečnila první ověřovací jízda soupravy metra v úseku Kačerov - Pražského povstání.

Zkušební provoz bez cestujících se uskutečnil 2. ledna 1974 a 9. května 1974 byl slavnostně zahájen pravidelný provoz pro veřejnost. První otevřený úsek trasy „C“ měřil 7 km a měl 9 stanic. Názvy některých stanic měly politický podtext (podle sovětského vzoru)¹²⁷.

4.5 Pražský dopravní systém 1974–1989

V květnu 1974 se začala psát nová kapitola pražské hromadné dopravy. Metro znamenalo pro obyvatele zcela něco nového. Taková situace nastala předtím jen několikrát:

- 13. září 1875 vyjela do pražských ulic první koňka,
- 18. července 1891 první elektrická tramvaj,
- 7. března 1908 vyjel první autobus,
- 28. srpna 1936 vyjel první trolejbus.

¹²⁷ KONVIČNÁ, J. *Vývoj pražské samosprávy*. Archiv hl. m. Prahy. Dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

Se zahájením provozu metra se uskutečnila celá řada změn. Zásadně se změnilы tramvajové linky. Začala se prosazovat zásada neslučitelnosti souběhu tramvajových tratí s linkami metra. Ve druhé polovině 80. let došlo ke změně pohledu na tramvaje. Nebyla zlikvidována ani jedna trať, naopak byly vystavěny nové.

Od roku 1979 se znovu začalo uvažovat o opětovném zavedení trolejbusů, a to z důvodu rozsáhlého poškození životního prostředí a také pod vlivem pozitivních zkušeností z velkých průmyslových měst. Vzhledem k vysoké investiční náročnosti však k obnově trolejbusů nedošlo.

Na autobusovou dopravu nemělo zahájení metra takový vliv jako na tramvajovou. Počet autobusových linek rychle stoupal až do roku 1985. Měnil se ale jejich charakter. Vytrácely se linky vedené přes centrum, přibývaly naopak krátké linky napájající metro. Větší počet linek stoupl už i v roce 1974, kdy byly nově připojené obce napojeny na pražskou hromadnou dopravu. Po roce 1985 se počet téměř neměnil.

Až do roku 1978 bylo potřebné zvyšování kapacity autobusové dopravy zajišťováno pouze zvyšováním počtu vypravovaných vozů. V tomto roce byly pak poprvé zařazeny do provozu maďarské kloubové autobusy Ikarus s kapacitou o 50 % větší.¹²⁸

4.6 Pražská hromadná doprava od roku 1989 po současnost

V průběhu roku 1991, v souvislosti s hledáním postavení veřejné dopravy v nových podmínkách, se začalo uvažovat o zavedení integrovaného dopravního systému, tj. o systému dopravy v Praze a jejím zájmovém okolí, provozovaném více dopravci za stejných nebo podobných podmínek pro cestující. Úvahy byly podpořeny i zájmem některých vzniklých soukromých firem o získání podílu na dopravním trhu i představami některých okrajových městských částí o uspořádání provozu. Na základě dohody s Dopravním podnikem začala poprvé soukromá firma (FEDOS) zajišťovat provoz na 6 linkách. A v roce 1992 zavedením prvních příměstských autobusových linek položil Dopravní podnik základ systému Pražské integrované dopravy.¹²⁹

¹²⁸ FOJTÍK, P., LINERT, S. PROŠEK, F. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m.Prahy, 1995, s. 183-198. ISBN 80-900065-6-6.

¹²⁹ FOJTÍK, P. a kolektiv. *Základní data z historie městské hromadné dopravy v Praze. Fakta & legendy*. Praha: Dopravní podnik hl. m.Prahy, 2010, s. 408. ISBN 978-80-254-8017-5

Mezitím v dubnu 1991 byl Dopravní podnik hl. m. Prahy změněn na akciovou společnost, jejímž stoprocentním vlastníkem je „Hlavní město Praha.“¹³⁰

1. dubna 1994 uzavírá smlouvy s jinými (soukromými) dopravci místo Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciová společnost ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy)¹³¹ Tím nastává konec monopolu Dopravního podniku v pražské městské hromadné dopravě.

13. srpna 2002 Prahu postihla velká povodeň, při které byla zaplavena i velká část tunelů metra. Podstatná část sítě metra byla na několik měsíců plně vyřazena z provozu. Obnova provozu metra trvala do 22. března 2003. Povodeň byla největší materiální katastrofou v historii pražské městské hromadné dopravy.

Výhled na příští období

Další pokračování rozvoje železnice a posilování jejího významu jak v regionu, tak na území hl. m. Prahy:

- rozvoj kolejové dopravy ve městě, snaha o maximální využití potenciálu železnice pro cesty Prahou,
- preference autobusové a tramvajové dopravy před dopravou individuální,
- posilování významu páteřních autobusových linek jako alternativní spojení při cestách ve středním a okrajovém pásmu Prahy a vhodné doplnění kolejové dopravy těmito linkami,
- posílení významu páteřních autobusových linek v regionu (zpřehlednění autobusové sítě a její větší navázání na železnici),
- budování záchytných parkovišť nejen u stanic metra, ale zejména u železničních stanic v regionu,
- rozvoj informačních systémů (zejména informací v reálném čase) na zastávkách, ve vozidlech i přes internet a mobilní telefony.¹³²

¹³⁰ FOJTÍK, P. a kolektiv. *Základní data z historie městské hromadné dopravy v Praze. Fakta & legendy.* Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2010, s. 408. ISBN 978-80-254-8017-5

¹³¹ Tamtéž, s. 409

¹³² Regionální plán Pražské integrované dopravy. Dostupné z: www.ropid.cz/data/.../185/.../d1909_1_dopravni-plan-pid-2013-2017

5 VZDĚLÁVÁNÍ UČŇŮ V DOPRAVNÍM PODNIKU DO ROKU 1989

S rychlým rozvojem tramvajové sítě a postupující elektrifikací začal vzrůstat i počet zaměstnanců. Bylo nutné pro ně stanovit pravidla. První Služební řád,¹³³ svého druhu první v historii podniku, nese datum 7. května 1900. Z tohoto Služebního řádu se dozvídáme, že za řidiče a průvodčí se přijímali výhradně muži ve věku 24-30 let. Neznamenalo to však, že po 30. věku života pracovní poměr skončil. Naopak. Snahou bylo, aby vyškolení pracovníci u podniku vydrželi co nejdéle. Jako tzv. myčky vozů se přijímaly výhradně pouze ženy starší 35 let. Ostatní uchazeči o práci, muži či ženy, museli mít minimálně 18 let.

5.1 Učni v Dopravním podniku do roku 1918

Služební řád dovozoval i přijímání učňů. To muselo být ale v souladu s příslušnými ustanoveními živnostenského řádu. Není ale zcela jasné, kde se v případě Elektrických podniků měli učni svému řemeslu učit, zda u Elektrických podniků, nebo jinde. Živnostenský řád¹³⁴ uváděl, že učňové se přijímají na zvláštní smlouvu, kterou bylo nutné uzavřít nejpozději do uplynutí zkušební doby. „*Učební smlouva může se učiniti ústně nebo písemně. Ústní smlouva musí se státi u představenstva společenského, nebo, nepatří-li učební pán k žádnému společenstvu, u obecního úřadu. Písemná smlouva řádně zhotovená zaslána buď ihned po uzavření představenstvu společenstvenímu nebo úřadu obecnímu. V obou případech musí však smlouva zaznamenána býti do zvláštní zápisní knihy,*“¹³⁵

Nejsou však žádné informace o tom, kdo byl považován za učební pána. Přesto víme, že platilo: „*Učeň povinen jest učebnímu pánu poslušností, věrností a mlčenlivostí, pilností a slušným chováním a musí se po jeho návodu zaměstnávati v živnosti.*“

¹³³ Pracovní služební řád pro zřízence a dělníky, zaměstnané v nádražích, na tratích, dílnách, elektrických stanicích a při stavbách elektrických podniků král. hlav. města Prahy z roku 1900, historický archiv Dopravního podniku, hl. m. Prahy

¹³⁴ Rakouský živnostenský řád byl vydán císařským patentem dne 20. 12. 1859 poř. č. 227 ř. z. a nabyl účinnost 1. 5. 1860. Zdroj : ŠTĚDRÝ, B., BUCHTELA, R. *Řád živnostenský*, díl I. Československý kompas. Praha 1936

¹³⁵ Císařský patent, daný dne 20. prosince 1859, č. 227 ř.z. Živnostenský řád o živnostenském pomocnictvu, hlava šestá § 99. Dostupné z: www.epravo.cz/vyhledavani-asp/?Id=50&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

Učeň nezletilý podroben jest otcovské kázni učebního pána, jehož ochrany a péče používá."¹³⁶ Učeň nedělal pouze pomocné práce a učil se svému řemeslu. Živnostenský řád myslel i na jeho další vzdělávání."¹³⁷ *Učňové, pokud si ještě neodbyli s prospěchem pokračovací školy živnostenské nebo s prospěchem, neúčastní-li se jiného vyučování alespoň rovnocenného, jsou povinni navštěvovati pravidelně všeobecné pokračovací školy živnostenské (nebo kursy přípravné), jakož i odborné školy pokračovací, jak příslušnou učební osnovou předepsáno."*

Živnostenský řád podrobně určoval práva a povinnosti učňů i učebních pánů. Především šlo o povinnosti zajistit učni potřebný čas na vzdělávání. Předpisy stanovovaly, za jakých podmínek je možné učební poměr zrušit. Jestliže se učební poměr řádně ukončil, dostal učeň od učebního pána výuční list.¹³⁸

Dne 8. 3. 1885 byla vydána druhá novela živnostenského zákona, tzv. dělnická, zákon č. 22/1885 Sb., která nově upravovala pracovní poměry dělníků. Kromě jiného byly upraveny předpisy o učňovském poměru.¹³⁹

Proti zaměstnávání učňů vystupovali mnozí. V živnostenském řádu v novele z roku 1893 dle § 114¹⁴⁰ „...náleží společenstvu pečovat o spořádané učennictví, o dobu učební a zkoušky učennické, o podmínky pro chování učedníků vůbec, jakož i o poměr učenníků ku počtu pomocníků." Jeden z tehdejších kritiků Jan Honka varuje před hromadným přijímáním učňů.¹⁴¹ „*Tmavé dílny s nezdravým vzduchem, s nedostatečným světlem, pracujícími silami přeplněné. Značně k tomu přispívají, že se nejsilnější zdraví podryje, což teprve slabochové. Kdyby všichni principálové, taktéž naši kolegové... přijímání učňů, což svědomitou věc považovali a pouze zdravé a silné lidi přijímali, mylným náhledům se vstříc stavěli, tak by tímto způsobem ovšem ještě rozluštění otázky učňů docíleno nebylo, za to by se ale mnohý mladý život před zkázou a brzkou smrtí zachránil. Dělníci se propouštějí z práce, jsou továrny, kde je 6 dělníků a 12 učňů ...navrhují, aby na 4 pomocníky připadl 1 učeň...*"

¹³⁶ Císařský patent, daný dne 20. prosince 1859, č. 227 ř. z. Živnostenský řád o živnostenském pomocnictvu, hlava šestá § 99. Dostupné z: www.epravo.cz/vyhledavani-asp?Id=50&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

¹³⁷ Rakouský ž. ř. o učednicích novela z r. 1897. Zdroj: ŠTĚDRÝ, B., BUCHTELA, R. *Řád živnostenský*, díl I. Praha: Československý kompas, 1936

¹³⁸ Tamtéž

¹³⁹ libri.cz/databaze/dejiny/text/t74.html

¹⁴⁰ ŠTĚDRÝ, B., BUCHTELA, R. *Řád živnostenský*, díl I. Československý kompas, Praha 1936

¹⁴¹ Dostupné z <http://vasevec.parlamentnilisty.cz/vip-blogy/zapomenuty-zakladatel-frantisek-kvaca>

Není proto překvapující, že i v Pracovním řádu¹⁴² se uvádí, že při zaměstnávání učňů „...učenníků v dílnách ani v remisách není.“ Samostatný pracovní řád¹⁴³ rovněž má v úvodu ustanovení, že „učenníků není.“

Jakákoliv jiná zmínka o zaměstnávání učňů v tomto období existence dnešního Dopravního podniku hl. m. Prahy neexistuje. Není ani ve Statistických příručních knížkách královského hlavního města Prahy, v podrobných Administračních zprávách královského hlavního města Prahy, ani ve Výročních účtech a Výročních zprávách nebo v Almanachu královského hlavního města Prahy (zprávy z Archivu hl. m. Prahy).

5.2 Uční v Dopravním podniku v letech 1918-1949

Také meziválečné období je na informace o učních skoupé. Přitom je zcela jisté, že Elektrické podniky potřebovaly kvalifikované řemeslníky v mnoha oborech, například elektromontéry v elektrárenské části.

Elektrické podniky hlavního města Prahy (slovo „královského“ bylo odstraněno z názvu 17. prosince 1918)¹⁴⁴ se dělily na dvě hlavní části - dopravní a elektrárenskou. Někdy se jim říkalo odbory a v jejich čele stáli ředitelé. Obě části měly společné účtárny. Celý podnik řídila společná správní rada.

Meziválečné období se vyznačovalo mimořádnou stabilitou. V letech 1923-1939 v čele správní rady stál Ing. Eustach Mölzer.¹⁴⁵

¹⁴² Podle „Pracovního a služebního řádu pro zřízence a dělníky zaměstnané v nádražích, na tratích, dílnách, elektrických stanicích a při stavbách Elektrických podniků král. hl. m. Prahy“ ze dne 7. května 1900 se přijímali „za učně hoši po rozumu ustanovení živnostenského řádu. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

¹⁴³ V „Pracovním řádu pro dělníky, zaměstnané v dílnách a remisách Elektrických podniků král. města Prahy“ ze dne 19. října 1903 se však píše... „do práce přijímají se toliko dospělí dělníci mezi dokončeným 23. a nepřekročeným 34. rokem svého stáří. Učenníků v dílnách ani remisách není.“ Historický archiv hl. m. Prahy

¹⁴⁴ Archiv DPP fond Výroční zprávy r. 1918

¹⁴⁵ Mölzer, E. - typický představitel čes. techniků-politiků, kteří své znalosti a zkušenosti odborně uplatňovali též v činnosti veřejné www.langhans.cz/cz/archiv/online-archiv/name/m/molzer/1007

Válečné období přineslo důležitou změnu. Pomineme-li zavedení dvojjazyčného názvu podniku Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt Prag - Elektrické podniky hlavního města Prahy od 24. srpna 1940,¹⁴⁶ pak se rozhodujícím aktem stalo rozhodnutí primátora hlavního města Prahy ze 14. července 1942, kterým byly s účinností od následujícího dne tři nejdůležitější podniky pražské infrastruktury, tj. Elektrické podniky, Plynárna a Vodárna, sjednoceny do podniku nazvaného Stadtwerke Prag - Městské podniky pražské. Ty byly rozděleny do pěti tzv. hlavních oddělení, v jejichž čele stáli ředitelé (první ředitel podniku, ředitel elektrárny, ředitel plynárny, ředitel vodárny, ředitel veřejné dopravy a obchodní ředitel podniku). Po vzoru bývalých Elektrických podniků zůstaly společné účtárny.

Po válce přišlo chaotické období. Nejdříve byl zapsán v obchodním rejstříku k 27. září 1945 nově jen český název firmy, tj. Městské podniky pražské. Zásadní změnu na další podobu měl dekret prezidenta republiky č. 100/1945 Sb. o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků. Podle § 1, odst. 2 byly znárodněny „*všechny energetické podniky a zařízení sloužící k výrobě, opatřování rozvodu a dodávce energie všeho druhu, kterou lze rozváděti širšímu okruhu spotřebitelů, zejména elektřiny, plynu a páry, s výjimkou výrobních závodních zařízení neznárodněných podniků, které energii převážně samy spotřebují.*“ 7. března 1946 došlo vyhláškami Ministerstva průmyslu k oficiálnímu vyčlenění elektráren a plynáren z tehdejších Městských podniků pražských a ke zřízení samostatných národních podniků. Protože se oddělily i vodárny, tvořila Městské podniky pražské jen někdejší Veřejná doprava, nazývaná už během války někdy také Dopravní podnik. Usnesením rady Ústředního národního výboru hlavního města Prahy z 6. září 1946 bylo rozhodnuto, aby „*část Elektrických podniků hlavního města Prahy, která zůstane obci pražské po oddělení znárodněné části, byla nazvána Dopravní podniky hlavního města Prahy.*“ Název podniku se ještě měnil.

V roce 1949 vznikl Dopravní podnik hl. m. Prahy, komunální podnik, který byl o čtyři roky později přeměněn v tzv. podnik místního hospodářství, který měl v názvu jen Dopravní podnik hl. m. Prahy bez bližší specifikace typu podniku.¹⁴⁷

Vývoj organizace podniku s jistým důrazem na elektrárny je důležitý z toho hlediska, že právě tady jsou zaznamenávány další konkrétní zmínky o učnících. Práce na elektrických zařízeních byla nebezpečná, vyžadovala jasnou kvalifikaci v oboru.

¹⁴⁶ Úřední zprávy hlavního města Prahy 1940, č. 5. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

¹⁴⁷ Základní data z historie Dopravního podniku hl. m. Prahy. Dostupné z: dpp.cz

Proto se někteří uchazeči o zaměstnání u Elektrických podniků prokazatelně už v roce 1941 učili v **Učňovské škole elektrotechnické v Přerově**,¹⁴⁸ kam je podnik vysílal. Název tohoto učiliště se po válce změnil a jeho název byl **Společné učňovské dílny elektráren se sídlem v Přerově**.

V létě 1945 úspěšně vykonalo závěrečnou učňovskou zkoušku u Obchodní a živnostenské komory 11 učňů, kteří tak 31. srpna 1945 dokončili učební poměr v elektrárnách. Schůze personální komise Městských podniků pražských navrhla, aby byli přijati do pracovního poměru jako elektromontéři. To znamenalo, že po dosažení věku 17 let dostávali 75 %, od 19 let 85 % a od 20 let 90 % mzdy platné pro ostatní zaměstnance. Když od doby jejich vyučení uplynula stanovená doba, aby mohli být považováni za řemeslníky s částečnou praxí, byli od 1. května 1946 přijati do elektráren jako definitivní elektromontéři.

Koncem roku 1945 u elektráren Městských podniků pražských pracovalo 682 vyučených elektromechaniků.¹⁴⁹

5.3 Rozvoj učňovské mládeže před zřízením učiliště

V poválečné době byly podmínky pro výchovu učňů velmi těžké a Městské podniky pražské proto musely do Přerova posílat i elementární vybavení pro výuku. 2 tužky měkké č. 2, 2 tužky tvrdé č. 3, 1 gumu měkkou, 1 gumu tvrdou, jedno obyčejné kružidlo s tužkou, 1 měřítko s milimetrovým měřením do 300 mm, 1 úhломěr, 1 velký sešit se čtverečkovaným papírem, 1 malý sešit se čtverečkovaným papírem.¹⁵⁰

Po každém učni se vyžadovalo, aby si vzal vysvědčení ze školy a propouštěcí osvědčení. Učni měli uzavřený učební poměr s Městskými podniky pražskými a byli jejich zaměstnanci. Městské podniky pražské hradily všechny zákonné sociální dávky a příspěvky a podílely se poměrnou částkou na všech provozních nákladech a příspěvcích spojených s výchovou učňů. Škola poskytovala učňům ubytování a stravu na internátu a jednu třetinu vychovávacího příspěvku jako kapesné.¹⁵¹

¹⁴⁸ Státní okresní archiv Přerov, č. f. 136, datace 1935-1952

¹⁴⁹ Výroční zpráva z r. 1945 v oboru Elektrárník ve Společných učňovských dílnách elektráren. Archiv DPP, fond Výroční zprávy

¹⁵⁰ Tamtéž

¹⁵¹ Archiv DPP, fond Zaměstnanci, k.3/4-87,čj.8454/46

Společné učňovské dílny elektráren také chtěly, aby Městské podniky pražské vypracovaly detailní učební osnovu pro elektrárníky.

O hospodářsky tíživé poválečné době svědčí i dokument¹⁵², ve kterém bylo z podnětu ústředních dílen a dopravy navrženo, aby devět nejlepších učňů (po třech z každé třídy) a další tři po složení tovaryšské zkoušky bylo odměněno jedním kusem přesnídávky UNRRA v hodnotě 18 korun. Současně bylo dohodnuto, že každý z nich bude odměněn i odbornou literaturou v ceně cca 60 korun.

Většina učňů tedy odešla do znárodněných elektráren¹⁵³, ale protože i ve vznikajícím Městském dopravním podniku bylo zapotřebí kvalifikovaných elektromontérů v měničnách a při trolejovém vedení, pamatovalo se i na jejich výchovu. Celý proces byl ale poměrně složitý.

Například v červnu 1946 se národní podnik Československé energetické závody obrátil na Městské podniky pražské, že Ministerstvo ochrany práce a sociální péče v dohodě se Státním plánovacím úřadem přidělilo Středočeským elektrárnám, které byly po znárodnění nástupcem elektrárenské části bývalých Elektrických podniků, na učební rok 1946-1947 kvótu 38 učňů -10 elektrárníků, 18 elektrotechniků, 4 elektromechaniky, 6 provozních zámečníků, přičemž na vlastní bývalé Elektrické podniky připadlo všech 10 míst pro elektrárníky a 10 míst pro elektrotechniky. Samotné přidělení možných učňů však ještě neskončilo. Podnik se musel ještě obrátit na Okresní úřad ochrany práce v Praze a požádat, aby mu byl potřebný počet učňů přidělen. Není však dochováno, zda se některý z elektrotechniků stal později zaměstnancem Dopravního podniku.¹⁵⁴

Odborně politická školení. Tak probíhalo začátkem padesátých let vzdělávání zaměstnanců podniku. Vznikala závodní škola práce, o kterou nebyl příliš velký zájem. Až v roce 1951 kurz úkolářů, kurz obsluhy ústředního vytápění, kurz pro používání počítačových strojů, ale také kurz vaření, byly už úspěšné. Nejméně úspěšný byl kurz obsluhy stavebních strojů. Vznikaly i kurzy pro účetní, pro plánování, pro skladové účetní.

¹⁵² Archiv DPP, fond Zaměstnanci, k. 3/4-87,čj. 8455/46

¹⁵³ Dekret presidenta republiky ze dne 1. října 1945 Sb. o všeobecné pracovní povinnosti č. 88/1945 Sb. In: Sbirka zákonů a nařízení republiky Československé. 1945, částka 40, s. 157 – 160. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1945&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

¹⁵⁴ Archiv DPP, fond Zaměstnanci, k. 3/4-87, čj. 454325/46

V této době se přihlíželo nejenom k odborným znalostem, ale velký důraz byl kladen i na politiku. V tomto roce bylo uspořádáno 137 různých kurzů z oblasti politické, odborně politické, odborové.¹⁵⁵

Dopravní podnik po celou dobu své existence musel vychovávat vlastními silami také řidiče tramvají, trolejbusů, autobusů, pro které také pořádal kurzy. Zapotřebí byli také průvodčí a další specializované profese. V té době se zaměstnanci podniku dělili na úředníky (to byli techničtí úředníci, mistři, techničtí dozorcí, administrativní pracovníci) výkonné pracovníky (tj. zaměstnance provozu - výpravčí, dozorčí provozu, řidiče a průvodčí, výhybkáře) a dělníky.

5.3.1 Vznik závodní učňovské školy Dopravního podniku

Zásadní událostí se ve výchově budoucích zaměstnanců stalo zřízení učňovského střediska Dopravního podniku. Uvažovalo se o něm už od počátku padesátých let, jelikož bylo potřeba kvalifikovaných zaměstnanců pro výkon některých profesí se zaměřením na městskou hromadnou dopravu. Jako nejvhodnější místo byla zvolena vozovna Motol. Přípravy se rozběhly v roce 1952. V té době platily dva důležité školské předpisy. Tím základním byl školský zákon, který zaváděl tzv. základní odborné školy, tříleté, do kterých musela chodit veškerá mládež, která ukončila povinnou školní docházku a nepokračovala v jiné škole třetího stupně¹⁵⁶. Druhým důležitým právním předpisem bylo nařízení o zřizování a provozu výběrových a povinných odborných škol při státních a národních podnicích, které říkalo, že základní odborné školy, odborné školy a vyšší odborné školy při státních a národních podnicích poskytují odborné vzdělání zaměřené na zvláštní potřeby podniků, pro něž jsou zřízeny a chodí do nich učňové a zaměstnanci podniků.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Zpráva o činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, za rok 1951. Archiv DPP fond Výroční zprávy

¹⁵⁶ Zákon č. 95/1948 Sb. o základní úpravě jednotného školství (školský zákon). In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 38, s. 829 – 838. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

¹⁵⁷ Vládní nařízení č. 257/1949 Sb. o zřizování a provozu výběrových a povinných odborných škol při státních a národních podnicích. In: Sbírka zákonů republiky Československé. 1949, částka 82, s. 718. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1949&typeLaw=zakon&What=Rok>

Učňovské středisko Dopravního podniku hlavního města Prahy zahájilo činnost 1. září 1952. Do učení nastoupilo 37 chlapců a 6 dívek, což bylo méně, než se předpokládalo. V Motole ale jen probíhala praktická výuka.¹⁵⁸ Teoretickou zajišťovaly čtyři externí školy. Začátky byly velmi těžké. Chybělo hlavně vhodné technické zázemí. V roce 1953 vzrostl počet učňů na dvojnásobek.¹⁵⁹

V roce 1953 byl přijat nový školský zákon.¹⁶⁰ Ten zřizoval tzv. učiliště státních pracovních záloh. Úkolem bylo vychovávat „odborně kvalifikované pracovníky pro potřeby důležitých odvětví našeho národního hospodářství“. To určovalo, že pro povolání, která vyžadují soustavného odborného školení, zpravidla alespoň jednoročního, se mládež připravuje v učňovských školách. Učňovské školy zřizovaly ústřední úřady. Proto se zrodil název závodní učňovská škola. Nařízení zrušilo dosavadní střediska pracujícího dorostu i základní odborné školy.

Od 1. ledna 1954 bylo závodní učňovské středisko výnosem ministerstva změněno na **Závodní učňovskou školu Dopravního podniku hl. m. Prahy**. Toto období trvalo jen do dubna 1954, kdy došlo k seskupení s dalšími učňovskými školami a vznikl název **Závodní učňovská škola 1 - Kovo místního hospodářství v Praze**.¹⁶¹

V únoru 1954 bylo vydáno povolení ke stavbě Učňovského střediska II. Jednalo se o dílnu, kdy výuka měla probíhat na skutečných vozidlech odděleně od běžného provozu. Jedině tak bylo možné, aby se žáci mohli dobře seznámit s tramvajovými vozidly, především s novými typy. Do této dílny se učňové přestěhovali až v roce 1956. Tímto se jednoznačně zkvalitnil praktický výcvik.¹⁶²

Protože podle učňovského zákona přešla výchova učňů nově na podniky, byla Učňovská škola místního hospodářství-0091-KOVO s účinností od 1. července 1959 zrušena a její jednotlivá střediska byla delimitována zpět na původní podniky.

¹⁵⁸ Zpráva o činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy za rok 1952, s. 78 Archiv DPP fond Výroční zprávy

¹⁵⁹ Zpráva o činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy za rok 1953, s. 79. Archiv DPP fond Výroční zprávy

¹⁶⁰ Zákon č. 31/1953 Sb. o školské soustavě a vzdělávání učitelů (školský zákon). In: Sbirka zákonů republiky Československé. 1953, částka 18, s. 193 – 195. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1953&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

¹⁶¹ Zpráva ZUŠ 1 - Kovo o činnosti ve školním roce 1953-1954. s.1. Archiv DPP, fond VVZ,k.1

¹⁶² Dokument Učňovského střediska II, Archiv DPP, fond Vozovny 1, k. 81 a 82

Dopravní podnik hlavního města Prahy převzal na základě delimitační dohody z května 1959 dílny a k červenci 1959 bylo v Motole zřízeno **Učňovské středisko Dopravního podniku hlavního města Prahy**.¹⁶³

Do Učňovského střediska docházelo ve školním roce 1959/60 573 žáků, kteří se učili v 9 oborech: elektrotechnik, zámečnický údržbář, automechanik, zámečnický opravář, stavební zámečnický, zlatník a stříbrník, zámečnický pro výtahy, klempíř – karosář, soustružník.¹⁶⁴ (Počty učňů v jednotlivých oborech jsou uvedeny v příloze C).

Koncem roku 1960 přestal platit školský zákon z roku 1953 i navazující prováděcí předpisy. Nově Národní shromáždění schválilo nový zákon č. 186/1960 Sb. ten zařadil odborná učiliště, učňovské školy, střední školy pro pracující, odborné školy a střední odborné školy mezi ta zařízení, která poskytují střední vzdělání. „*Do těchto škol se přijímají žáci podle schopností a zájmů a v souladu s potřebami národního hospodářství a kultury,*“ prohlašovalo se v § 6 tohoto zákona. „*Odborné učiliště poskytuje učňům odborný výcvik, střední všeobecné a odborné vzdělání a mimoškolní a mimopracovní výchovu.*“ Současně dál platil tzv. učňovský zákon z roku 1958.¹⁶⁵

5.3.2 Výstavba samostatné budovy v Motole

Výchova učňů se stále potýkala se špatnou teoretickou přípravou. Již od roku 1956 se pracovalo na projektu školy, který by tuto výchovu zkvalitnil. V roce 1957 se zpracoval projekt, byly započaty stavební práce. Stavba se však dostala do značného skluzu a přes četné nedostatky Dopravní podnik nedokončenou stavbu převzal v prosinci 1961 s tím, že během dalších týdnů dojde k dokončení všech nedodělaných prací. Slavnostní zahájení bylo v září 1962, i když stavba ještě nebyla tak úplně hotová. Od tohoto data se dosavadní učňovské středisko začalo označovat jako **Odborné učiliště Dopravního podniku hlavního města Prahy**.

¹⁶³ Zpráva o činnosti a prospěchu žáků za školní rok 1959/1960. Učňovské středisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, vozovna Motol., s. 1. Archiv DPP, fond VVZ

¹⁶⁴ Zpráva o činnosti a prospěchu žáků za školní rok 1959/60, s. 5. Učňovské středisko DP hl. m. Prahy, vozovna Motol. Archiv DPP, fond VVZ

¹⁶⁵ Zákon č. 186/1960 Sb. o soustavě výchovy a vzdělávání (školský zákon). In: Sbírnka zákonů Československé socialistické republiky. 1960, částka 82, s. 645 – 652. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1960&typeLaw=zakon&What=Rok>

Kromě vlastní školy pro teoretickou výuku byly rozšířeny i prostory šaten a dílen a zlepšilo se i materiální vybavení dílen o nové stroje.¹⁶⁶

Do školního roku 1962/63 nastoupilo ve třech ročnících 271 žáků, kteří se učili v následujících oborech: elektromechanik, provozní zámečnick, lodní mechanik, automechanik, karosář, soustružník, lakýrník.¹⁶⁷ (Počty učňů v jednotlivých oborech jsou uvedeny v příloze C).

Kromě toho se dalších 28 žáků učilo pro potřeby Dopravního podniku v jiných učňovských zařízeních v oborech: elektromontér rozvodných zařízení, instalatér, stavební zámečnick, zedník, pokrývač, montér spojových zařízení, mechanik elektrických zařízení, lakýrník, truhlář¹⁶⁸ (Počty učňů v jednotlivých oborech jsou uvedeny v příloze C).

V této době nastávala v Dopravním podniku určitá generační obměna a také údržba nových tramvají byla náročnější na množství pracovních sil. Potřeba nových pracovních sil stále vzrůstala. Trend výuky učňů v cizích učilištích pro potřeby Dopravního podniku pokračoval i v dalších letech, ať už byla důvodem skutečnost, že odborné učiliště v Motole některé obory nevyučovalo, nebo nestačila kapacita zdejších tříd.

V roce 1964 byla provedena zásadní reorganizace Dopravního podniku hl. m. Prahy. V říjnu 1964 vstoupilo v platnost víceúrovňové řízení a Dopravní podnik byl nově vnitřně rozdělen na sedm závodů (elektrické dráhy, autobusy a trolejbusy, osobní automobilová doprava, osobní lodní doprava, střední a těžká údržba, stavební a odborné učiliště). Tím, že z Odborného učiliště vznikl samostatný závod, byl potvrzen význam pro Dopravní podnik.¹⁶⁹

Ani výstavba vlastní školní budovy kapacitně nestačila potřebám. Přibývalo stále více žáků. Někteří učni tedy museli docházet do školy na náměstí Míru. V roce 1964 byl tedy vypracován projekt na postavení dalšího provizorního objektu jižně od stávajícího pozemku vozovny, který musel Dopravní podnik získat.

¹⁶⁶ Zpráva o činnosti a hodnocení práce v Odborném učilišti Dopravního podniku hl. m. Prahy, šk. rok 1962/63, s. 1 a 3. Archiv DPP, fond VVZ

¹⁶⁷ Zpráva o činnosti a hodnocení práce v Odborném učilišti DP hl. m. Prahy, šk. rok 1962/63 s. 3. Archiv DPP, fond VVZ

¹⁶⁸ Tamtéž

¹⁶⁹ Vyhláška DP č. 18/1964 o nové organizaci DP. Archiv DPP, fond Oběžníky, k. 22

Stavba nové budovy tentokrát trvala krátce. Úplné práce byly dokončeny v lednu 1966, kdy škola začala sloužit svému účelu.¹⁷⁰

Potřeba praktické výuky při údržbě autobusů, které v polovině 60. let začaly zažívat nebývale rychlý rozvoj, vedla ke vzniku nové učňovské dílny v Libni. Zde získávali praktické zkušenosti učni 2. ročníku v oboru automechanik. Dílna zahájila činnost roku 1966. Převedením učňů z Motola do této dílny se podařilo v tomto oboru odstranit praktickou výuku na směny. Od 1. září 1966 začala souvislá výuka v prvních dvou pětiletých učebních oborech - v jedné třídě elektrotechniků a jedné třídě automechaniků, které vychovávaly středně technické kádry. O rok později byl počet tříd pro pětileté obory zvýšen na čtyři - přibyla jedna v oboru elektrotechnika, nově byla zřízena třída pro pětiletý obor provozních zámečnicků.¹⁷¹

V roce 1967 došlo v Dopravním podniku k významné změně v pojetí vzdělávání. Rychlý rozvoj městské hromadné dopravy, spojovaný se zvyšováním náročnosti údržby vozového parku a s tím i rostoucí potřebou většího počtu kvalifikovaných pracovníků, přiměl vedení Dopravního podniku, aby výchovu budoucích zaměstnanců v dělnických profesích sjednotil. Vnitropodnikovou vyhláškou č. 31/67 byly s účinností od 1. října 1967 z podnikového ředitelství vyčleněny odbor „Výchova kádrů a odbor Psychologie a sociologie“, staly se nově součástí závodu 7 jako Ústav podnikové výchovy. Jeho činnost spočívala v pořádání různých kurzů a školení.

Současně byl název závodu změněn na Závod 7 - Odborná výchova. Závod nyní kromě společných útvarů, ke kterým patřila sociologie a psychologie, zahrnoval dvě hlavní složky. Odborné učiliště pro výchovu dorostu zahrnovalo výrobně-technické oddělení, oddělení odborného výcviku, oddělení teoretické výuky a oddělení mimoučební výchovy. Ústav podnikové výchovy zahrnoval dopravní školu, technickou školu a studium při zaměstnání. Ačkoliv závod podléhal řediteli Dopravního podniku, po pedagogické stránce byl řízen odborem školství a kultury Národního výboru hl. m. Prahy.

¹⁷⁰ Opis povolení k užívání ze dne 14.1.1966. Archiv DPP, fond Vozovny 1, k. 81

¹⁷¹ Zpráva o činnosti a prospěchu žáků, šk.r. 1966/67. Odborné učiliště DP hl.m.Prahy. Archiv DPP, fond VVZ

Součástí Ústavu podnikové výchovy (ÚPV) byla především dopravní škola, která zajišťovala kurzy řidičů tramvají, kurzy průvodčích, kurzy pro řidiče trolejbusů, autobusů, pro řidiče motorových vozidel. Existovaly kurzy i pro výpravčí, dispečery a výhybkáře.

V rámci ÚPV probíhalo povinné doškolování pro zaměstnance pořádané v různých oborech tzv. technickou školou. ÚPV organizoval i studium při zaměstnání na středních i vysokých školách.

V rámci Ústavu existoval také útvar 730 - psychologie, sociologie a fyziologie, který částečně navazoval na prvorepublikové psychotechnické zkušebny. Prováděl psychologická vyšetření zaměstnanců, především řidičů a průvodčích.¹⁷²

Ačkoliv byl nedostatek perspektivních pracovních sil, nedařilo se učilišti plnit plán nábory učňů. Z plánovaných 311 do nového ročníku nastoupilo jen 260 žáků.

5.4 Změna organizace Dopravního podniku a začlenění učiliště

Ve druhé polovině 60. let 20. století začala probíhat náročná přestavba dopravního systému města a rozběhla se naplno obměna vozového parku. Činnost Dopravního podniku se musela stále více přizpůsobovat potřebám rychle se rozvíjejícího se města, a proto bylo v průběhu roku 1970 orgány města rozhodnuto přeměnit dosavadní Dopravní podnik hlavního města Prahy na „hospodářskou jednotku trustového typu“. S tím bylo spojeno i provedení zásadních organizačních změn dalších podniků, které významnějším způsobem souvisely s městskou hromadnou dopravou a existovaly do té doby nezávisle na Dopravním podniku. S účinností od 1. ledna 1971 byly zřízeny Dopravní podniky hlavního města Prahy (tj. podruhé v historii se název psal v množném čísle. Někdy se za název Dopravní podniky ještě dodávala zkratka VHJ-výrobně hospodářská jednotka).¹⁷³ V čele Dopravních podniků bylo generální ředitelství a nejvyšší představitel od té doby nese titul generální ředitel.

¹⁷² Vyhláška DP 31/67 o nové organizaci DP. Archiv DPP. Fond Oběžníky

¹⁷³ Zřizovací listina Dopravních podniků hlavního města Prahy ze dne 16. prosince 1970. Archiv DPP, k. Zřizovací listiny (bez čísla)

V rámci Dopravních podniků bylo zřízeno zpočátku pět podniků, které získaly vlastní právní subjektivitu. Každý nesl název Dopravní hl. m. Prahy a za pomlčkou označení svojí specializace.¹⁷⁴

Dopravní podnik hl. m. Prahy - Metro vznikl jako zcela nová organizační jednotka spojením podniku Výstavba metra a tzv. Správy metra, která byla předtím zřízena v Dopravním podniku. Nový podnik byl pověřen výstavbou a přípravou provozu nového, investičně nejnáročnějšího dopravního prostředku. V roce 1974 pak převzal i provoz metra.

Dopravní podnik hl. m. Prahy-Elektrické dráhy vznikl především z hlavního závodu a byly do něho začleněny i vybrané činnosti, které s provozem tramvají přímo souvisely, měřírny, vrchní stavba a trakční vedení.

Dopravní podnik hl. m. Prahy - Autobusy měl za základ dosavadní hlavní provoz a zajišťoval i provoz posledních trolejbusů.

Dopravní podnik hl. m. Prahy - Dopravní služby byl ustaven především z opraven dopravních prostředků, ale soustředil i zbývající činnosti, jako např. závodovou dopravu.

O něco později, 1. května 1971, vznikl spojením některých útvarů Státního ústavu dopravního projektování a vlastních vnitropodnikových útvarů, které se zabývaly projektováním metra, šestý podnik **Dopravní podnik hl. m. Prahy-projektový ústav Metroprojekt**.

Závod odborné výchovy byl podřízen přímo generálnímu řediteli Dopravních podniků.¹⁷⁵ Odborné učiliště si tak ponechalo podobné postavení jako dříve a v rámci závodu se útvar psychologie a sociologie stal samostatným odborem. Ústav podnikové výchovy se později začal označovat jako Ústav odborné výchovy.

Ve školním roce 1971/1972 se příprava učňů v odborném učilišti Dopravních podniků ustálila na třech základních oborech: provozní zámečnick, automechanik a elektromechanik. Celkem se v nich učilo 611 učňů.¹⁷⁶ (Počty učňů v jednotlivých ročnících těchto oborů jsou uvedeny v příloze D).

¹⁷⁴ Zřizovací listina Dopravních podniků hlavního města Prahy ze dne 16. prosince 1970. Archiv DPP, k. Zřizovací listiny (bez čísla)

¹⁷⁵ Organizační směrnice pro činnost Dopravních podniků hl. m. Prahy - gen. ředitelství, prosinec 1970. Archiv DPP, k. Zřizovací listiny (bez čísla)

¹⁷⁶ Zpráva o činnosti a prospěchu žáků, šk. r. 1971/72, s. 3–4. Odborné učiliště DP. hl. m. Prahy. Archiv DPP, fond VVZ

Kromě toho byla v učilišti ještě jedna třída 4. ročníku souvislého pětiletého studia v oboru automechanik s 12 uční, u které se počítalo, že pro 5. ročník bude převedena do učňovské školy na náměstí Míru. Kromě toho se dalších 192 učňů připravovalo pro potřeby Dopravních podniků v jiných školách.¹⁷⁷

Od 1. září 1974 byla v Odborném učilišti DP zahájena výuka ve čtyřletém experimentálním učebním oboru elektromechanik, jehož studium končilo maturitní zkouškou. Učiliště začalo i s výukou učebních oborů zedník, dlaždič, malíř a lakýrník.

V roce 1977 došlo k další reorganizaci Dopravních podniků. Neosvědčila se velká samostatnost jednotlivých podniků. Nová organizace vstoupila v platnost 1. ledna 1977 pod názvem Dopravní podnik hl. m. Prahy, koncern.¹⁷⁸

Odborné učiliště bylo vyčleněno z generálního ředitelství a vytvořilo novou koncernovou účelovou organizaci pod názvem Dopravní podnik hlavního města Prahy - Výchovné a vzdělávací zařízení.¹⁷⁹

Od 1. září 1977 byla v Motole zahájena výuka také na střední škole pro pracující. Výuka byla zahájena ve studijních směrech strojírenství a elektrotechnika. Školu začalo navštěvovat 74 posluchačů a v následujícím roce, po otevření dalšího ročníku, jejich celkový počet vzrostl na 130.¹⁸⁰

Zákonem č. 63/1978 Sb., o opatřeních v soustavě základních a středních škol, který vstoupil v platnost 1. září 1978, byly zřízeny nové typy škol.¹⁸¹ Mezi nimi vznikla i čtyřletá střední odborná učiliště, zakončená maturitní zkouškou. Absolventi se mohli hlásit na vysoké školy, jelikož měli maturitu. Učiliště ale i nadále poskytovalo výuku v tříletých a dvouletých oborech. Ty byly zakončeny učňovskou zkouškou. Od 1. září 1978 začaly vznikat podle nových právních předpisů první střední odborná učiliště, tím se přejmenovalo stávající učiliště na **Střední odborné učiliště Dopravních podniků hl. m. Prahy.**¹⁸²

¹⁷⁷ Organizační směrnice pro činnost Dopravních podniků hl.m.Prahy - gen.ředitelství, prosinec 1970.

Archiv DPP, k. Zřizovací listiny (bez čísla)

¹⁷⁸ Zřizovací listina NVPO čj. Org. 708/76 z 22. prosince 1976 od 1.ledna 1977. Archiv DPP

¹⁷⁹ Kopie Zřizovací listiny DP hl. m. Prahy, koncern ze dne 22.prosinec 1976 (bez signatury). Archiv DPP

¹⁸⁰ Zhodnocení roku 1977/78, s. 4. Dopravní podnik hl. m. Prahy – výchovné a vzdělávací zařízení.

Archiv DPP, fond VVZ, k. 1

¹⁸¹ Zákon č. 63/1978 Sb. o opatřeních v soustavě základních a středních škol. In: Sbírka zákonů Československé socialistické republiky. 1978, částka 14, s. 258 – 267. Dostupné z:

<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka->

[zakonu/SearchResult.aspx?q=1978&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3](http://aplikace.mvcr.cz/zakonu/SearchResult.aspx?q=1978&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3)

¹⁸² Hodnocení školního roku 1978/79. Archiv DPP, fond VVZ, k. 1. Střední odborné učiliště DP hl. m. Prahy, Plzeňská 217, Praha 5-Motol.

Na konci školního roku 1978/79 probíhaly ve Středním odborném učilišti poprvé v historii školy maturitní zkoušky, které se týkaly dvou tříd experimentálního učebního oboru elektromechanik. Celkem u maturity prospělo 44 učňů. Kromě toho proběhly i maturity na střední škole pro pracující, které složilo 16 studentů. Závěrečné učňovské zkoušky složilo 224 učňů ve 14 oborech, z nichž nejsilněji byl obsazen obor automechanik se 114 uční.¹⁸³

Střednímu odbornému učilišti stále chyběla místa pro výuku a definitivně získalo v roce 1979 školní budovu v Moravské ulici na Vinohradech. Tato budova sloužila vždy od roku 1928 jako škola. Byla zde Měšťanská škola, Obchodní akademie, fotografové, řezníci, prodavačky. Až byla tedy definitivně přidělena Střednímu odbornému učilišti DP.

Další zásadní změny v organizaci školství přinesl nový školský zákon č. 29/1984 Sb. Podle něj existovaly sice základní školy s osmi ročníky a vedle nich základní devítileté školy, ale současně byla stanovena povinná desetiletá školní docházka. Současně zákon kromě středních odborných učilišť umožňoval existenci učilišť, jejichž úkolem bylo poskytovat odbornou přípravu pro výkon povolání žákům, kteří ukončili povinnou školní docházku v základní škole v nižším než devátém ročníku nebo devátý ročník neukončili úspěšně. Každý žák základní školy proto musel pokračovat ve studiu na gymnáziu, střední odborné škole nebo středním odborném učilišti. Do motolského Středního odborného učiliště tak mohli přicházet žáci už z 8. třídy.¹⁸⁴

Od ledna 1985 vstoupil v platnost nový organizační řád Dopravního podniku. Název školy byl změněn na **Dopravní podnik hl. m. Prahy - Výchovné a vzdělávací zařízení a Střední odborné učiliště**. (DP - VVZSOU).¹⁸⁵ V organizačním řádu byla zakotvena výuka, výchova a vzdělávání „žáků a učňů pro potřeby VHJ“, případně i mimo koncern formou praktické a teoretické výuky, provádění výrobní, revizní a opravárenské a montážní činnosti, v těchto oborech:
Studijní obory: mechanik silnoproudých zařízení, mechanik elektronik.

¹⁸³ Hodnocení roku 1977/78, s. 19. Střední Odborné učiliště DP hl. m. Prahy, Plzeňská 217, Praha 5-Motol. Archiv DPP, fond VVZ, k. 1

¹⁸⁴ Zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbirka zákonů Československé socialistické republiky. 1984, částka 5, s. 110 – 123. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1984&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

¹⁸⁵ Organizační řád, leden 1985. Archiv DPP-Organizační řády. Dopravní podnik - Výchovné a vzdělávací zařízení

Učební obory: elektromechanik pro stroje a zařízení, elektromechanik pro rozvodná zařízení, klempíř pro karoserie, mechanik opravář pro stroje a zařízení, mechanik opravář pro silniční a motorová vozidla, malíř s odborným zaměřením pro interiéry, stavební výroba se zaměřením na zednické práce, stavební výroba se zaměřením na dláždění, lakýrník, zedník.

V rámci Středního odborného učiliště byly zřízeny jako organizační jednotky následující učňovské provozovny:

- Učňovská provozovna automechaniků, karosářů a provozních zámečníků (Valentinka),
- Učňovská provozovna elektromechaniků, Plzeňská (Motol),
- Učňovská provozovna elementárního výcviku 1. ročníků, Na Třebešíně,
- Učňovská provozovna stavebních profesí (U Perníkářky, Smíchov),
- Učňovské oddělení doplňkových učebních oborů (U Perníkářky, Smíchov).

V roce 1987 měl DP-VVZSOU už 359 pracovníků, z toho: 87 mistrů odborné výchovy, 28 vychovatelů, 86 učitelů, 37 pracovníků Oborového institutu městské dopravy, 27 výzkumných pracovníků.

Ve školním roce 1987/88 navštěvovalo Střední odborné učiliště 2 482 žáků, z toho 610 studovalo studijní obory s maturitou. Tím se toto učiliště Dopravního podniku stalo největším pražským zařízením pro přípravu žáků k výkonu dělnických povolání (ze 43 tehdejších pražských učilišť).¹⁸⁶

V roce 1988 Střední odborné učiliště prošlo ještě změnou názvu **na Dopravní podnik hl. m. Prahy- Střední odborné učiliště a vzdělávací zřízení, k.ú.o.**¹⁸⁷

Od 1. července 1989 se změny vyvolané zákonem č. 88/1988 Sb. ze dne 14. 6. 1988 o státním podniku projeví i v pojmenování Dopravního podniku. Dopravní podnik hlavního města Prahy, státní podnik, kombinát.¹⁸⁸ Ten se členil na osm kombinátních podniků, které vznikly z dosavadních koncernových podniků a koncernových účelových organizací, resp. zbytku jejich činnosti, ale fakticky dál pokračovaly v obdobné organizační struktuře, kterou měl do té doby koncern.

¹⁸⁶ Komplexní hodnocení dosažené úrovně organizátorské, řídicí práce, kádrového a technického zajištění činností. DP Praha - VVZ. Praha 1987. s.12. Archiv DPP, fond VVZ

¹⁸⁷ Organizační řád 1988. DP Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení, koncernová účelová organizace. Archiv DPP organizační řády

¹⁸⁸ Organizační řád 1989. Dopravní podnik hl. m. Prahy, státní podnik, kombinát. Archiv DPP. Organizační řády

Proto i nadále existoval tzv. kombinátní podnik **Dopravní podnik hl. m. Prahy- Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení.**

5.5 Financování učňovského školství Dopravního podniku do roku 1989

Své první učně si podnik nevychoval sám. Byli vysíláni do Učňovské školy elektrotechnické v Přerově. V poválečné tíživé situaci Městské podniky pražské musely do Přerova posílat i elementární materiální vybavení pro výuku. Učni totiž měli uzavřený učební poměr s Městskými podniky pražskými a byli jejich zaměstnanci. Městské podniky pražské hradily všechny zákonné sociální dávky a příspěvky a podílely se poměrnou částkou na všech provozních nákladech a příspěvcích spojených s výchovou učňů. Škola poskytovala učňům ubytování a stravu na internátu a jednu třetinu vychovávacího příspěvku jako kapesné.

Na počátku padesátých let 20. století byli učni Dopravního podniku¹⁸⁹ internátně ubytováni a stravováni ve výchovném středisku Československých státních drah (ČSD) v Praze na Spořilově. ČSD za učně platily národní pojištění, vychovávací příspěvek i mzdu. Náklady spojené s výchovou a výcvikem učňů hradil Dopravní podnik.

Kromě toho ještě existoval výnos Ministerstva místního hospodářství ze dne 7. prosince 1953, který mimo jiné určoval způsob materiálního zabezpečení řádného chodu závodních učňovských škol. Protože učňovské dílny Dopravního podniku tvořily nedílnou součást jeho provozních prostorů, uzavřel s učňovskou školou hospodářskou smlouvu. Škole propůjčil potřebné prostory bezplatně k užívání a zavázal se k jejich běžnému udržování a doplňování.

Dopravní podnik se ve smlouvě podle výměru ministerstva zavázal k vybavení školy potřebnými stroji a zařízeními, ale také k plynulému zásobování základním i pomocným materiálem, náhradními díly, nástroji a energií, které škola potřebovala pro výrobní výcvik. Bylo také dohodnuto, že v zájmu řádné výuky bude nutné v některých případech vysílat učně do celostátních odborných učilišť v působnosti Ministerstva místního hospodářství, případně přemístit určité počty učňů do jiné závodní učňovské školy v působnosti tehdejšího Ústředního národního výboru hlavního města Prahy.

¹⁸⁹ Zpráva o činnosti Dopravního podniku. za rok 1951. Organizační řád 1951. Archiv DPP. Organizační řády

Závodní učňovské školy podléhaly Správě učňovských škol místního hospodářství. Zákonem č. 89/1958 Sb.¹⁹⁰ bylo učňovské školství sjednoceno a převedeno pod řízení Ministerstva školství.

Učňovské školství bylo před rokem 1989 financováno Dopravním podnikem a výše uvedenými resorty, pod které v jednotlivých letech spadalo.

¹⁹⁰ Zákon č. 89/1958 Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru, tzv. učňovský zákon. In: Sbírka zákonů Republiky československé. 1958, částka 37, s. 243 – 248. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1958&typeLaw=zakon&What=Rok>

6 UČNI V DOPRAVNÍM PODNIKU PO ROCE 1989

Od původního záměru zřizovatele této školy Dopravního podniku hl. m. Prahy vychovávat si vlastní pracovní zálohy se škola stala pevnou součástí celopražského školského systému a je školou, která nejenom vychovává mladé perspektivní zaměstnance pro Dopravní podnik, ale též nabízí v rámci své činnosti výuku pro ostatní zájemce z pražského regionu. Základní strategií školy do budoucna je i nadále příprava absolventů pro pracovní profese uplatňované v provozovnách zřizovatele školy Dopravního podniku hl. m. Prahy včetně zaměření poskytovaného vzdělání na celospolečenskou potřebu společnosti.

6.1 Vznik Střední průmyslové školy dopravní

Doba začátku 90. let 20. století byla poznamenána nejasností koncepce další podoby Dopravního podniku, což mělo za následek pokles požadavků na výuku v oblasti dalšího rozvoje kvalifikace zaměstnanců.

Období kombinátu, či státního podniku, bylo velmi krátké. Zásadní společenské změny v zemi, které začaly v listopadu 1989, se logicky brzy projeví i v Dopravním podniku. Státní Dopravní podnik se změnil v r. 1991 na akciovou společnost. Ačkoliv se četné činnosti od Dopravního podniku oddělily, střední odborné učiliště dál zůstávalo jeho součástí. Vnitřní organizační jednotky akciové společnosti se od 1. září 1992 začaly nazývat odštěpnými závody. Od 1. dubna 1993 byl zapsán v obchodním rejstříku odštěpný závod Dopravní podnik Střední odborné učiliště a jako předmět podnikání Dopravního podniku hlavního města Prahy byla 21. března 1995 doplněna i „soukromá střední průmyslová škola dopravní“.¹⁹¹

V té době se začaly objevovat i obory pro školu zcela netradiční. V roce 1992 bylo zřízeno středisko praktického vyučování v učebních oborech kuchař, číšník, a cukrář v restauraci U Medvídků. Dál se zlepšilo prostorové vybavení učiliště, které začalo v roce 1992 používat rekonstruované prostory na Rohanském ostrově, kde vznikly moderní dílny.¹⁹²

¹⁹¹ Vyhláška Dopravního podniku č. 42/1993 o nové organizaci DP. Archiv DPP, fond Oběžníky, k. 22

¹⁹² Výroční zpráva 1992, s. 6. DP Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení. Archiv DPP, fond Výroční zprávy

V polovině 90. let se začal projevovat nepříznivý demografický vývoj, nadbytek škol humanitního typu, nezájem žáků o nejpotřebnější obory, především elektro - silnoproud, zámečnická a nástrojař. Projevila se i absence zásad poskytování státních dotací nestátním zařízením, která v té době stále byla nejlevnější formou vzdělávání mládeže pro dělnická povolání. Proto se začala zintenzivňovat i komerční činnost Středního odborného učiliště.

Pro školní rok 1996/97 vycházel nábor žáků z novely školského zákona, která uzákonila povinnou devítiletou školní docházku.¹⁹³ To mělo za následek, že žáci osmých ročníků základních škol postupovali do devátých tříd a z těchto škol vycházeli jen žáci, kteří měli ukončenou devítiletou školní docházku. Proto byl zaznamenán proti předchozímu školnímu roku úbytek o 209 žáků v prvním ročníku.

Ve školním roce 1996/97 byly otevřeny v prvním ročníku tyto učební obory: technické služby v autoservisu, mechanik opravář pro silniční motorová vozidla, stavební výroba se zaměřením na malířské a natěračské práce, elektromechanik, aranžér.

Nebyly otevřeny první ročníky v oborech Autoelektrikář, Mechanik-silnoproud, Autoklempíř, Mechanik elektronik pro číselnou techniku. Mechanik elektronických zařízení, Mechanik - slaboproud a instalatér.

Aby byly respektovány požadavky platného školského zákona, týkající se soukromých školských zařízení, bylo zapotřebí, aby vzdělávací zařízení Dopravního podniku získalo plnou právní subjektivitu. Proto rada Zastupitelstva Hlavního města Prahy schválila 8. července 1977 usnesením č. 714 zřízení nové dceřiné akciové společnosti. 22. července 1997 schválilo představenstvo Dopravního podniku hlavního města Prahy rozhodnutí, na základě kterého byl dosavadní odštěpný závod Dopravní podnik-Střední odborné učiliště zrušen a místo něj byla založena s účinností od 1. ledna 1998 dceřiná akciová společnost s názvem Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a.s.¹⁹⁴ Dopravní podnik se tak stal zřizovatelem a jediným akcionářem společnosti.

¹⁹³ Zákon č. 138/1995 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České republiky. 1995, částka 37, s. 1899 – 1906. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1995&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

¹⁹⁴ Výroční zpráva 1998, s. 3 Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a.s. Fond Výroční zprávy

Jako předmět podnikání byly zapsány tyto činnosti:

a) výuka, výchova a vzdělávání ve Střední průmyslové škole dopravní, ve Středním odborném učilišti a v Učilišti.

V rámci odborné výuky učňů jsou prováděny: výroba, instalace a opravy elektrických strojů a přístrojů, opravy motorových vozidel, zednictví, vodoinstalatérství, aranžérské práce, malířské práce, lakýrnické práce, svářečské práce, montáž, opravy, údržba a revize vyhrazených elektrických zařízení.

b) pořádání vzdělávacích kursů

V roce 2010 bylo dodatečně zapsáno jako činnost v rámci odborné výuky klempířství a oprava karoserií.

Nosnými studijními obory Střední průmyslové školy se staly Elektronické počítačové systémy a Management dopravy, pošt a telekomunikací. Doplňujícím oborem se stala elektrotechnika.

Střední odborné učiliště se dál orientovalo na výuku oborů s vazbou na provoz městské hromadné dopravy, které byly doplněny některými dalšími obory. Byly to především obory s maturitou - Mechanik opravář pro silniční motorová vozidla, Elektromechanik pro stroje a zařízení, Malíř pro interiéry a Aranžér.

Učiliště pokračovalo ve výuce oborů pro žáky, kteří nedokončili úspěšně 9. třídu základní školy. Byly to obory zaměřené na technické služby v autoservisu a ve stavební výrobě. Pro tyto žáky byly otevřeny i tři třídy kurzu k získání úplného základního vzdělání, které by jim umožnilo vyučení v některém tříletém oboru.¹⁹⁵

V roce 1998 Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy povolilo společnosti výuku 23 oborů pro Střední odborné učiliště, tři obory pro Učiliště a pět studijních oborů pro Střední průmyslovou školu dopravní.

V době svého osamostatnění měla škola kromě svého hlavního působiště v Motole, tzv. odloučená pracoviště v Moravské ulici, v Košířích, Na Valentině, na Rohanském ostrově, Na Třebešíně, Na Perštýně. V Motole sloužila škola hlavně potřebám Střední průmyslové školy dopravní, ale probíhala tu i výuka odborného učiliště mechanik elektronik a mechanik silnoproudých zařízení. Střední odborné učiliště využívalo hlavně objekt v Moravské ulici.

¹⁹⁵ Výroční zpráva 1998, s. 6. Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a.s. Fond výroční zprávy

Tříleté učební obory zámečnický, lakýrník a instalatér měly pro teoretickou výuku k dispozici školní objekt s dílnami na Rohanském ostrově, kde probíhala i teoretická výuka dvouletých učebních oborů technické služby v autoservisu a malířské a natěračské práce. Na odloučených pracovištích Košíře a Valentinka probíhal odborný výcvik vyšších ročníků strojírenských oborů. Na Třebešíně probíhal odborný výcvik elektrooborů.

Během let došlo k zásadnímu zdokonalování pracovišť pro teoretickou i praktickou výuku a škola byla vybavena moderním, mnohdy nadstandardním vybavením, které zajišťuje vysokou úroveň výuky.

V roce 2006 byl název dceřiné akciové společnosti změněn a od 4. května 2006 je v obchodním rejstříku zapsána **Střední průmyslová škola dopravní, a.s.**¹⁹⁶

6.1.1 Poslední údaje o Střední průmyslové škole dopravní, a.s. školní rok 2014/15

Obory vzdělání: Informační technologie, Provoz a ekonomika dopravy, Provozní technika, Podnikání, Autotronik, Obchodník, Dopravní provoz, Propagace, Karosář, Autolakýrník, Mechanik opravář motorových vozidel, Mechanik elektrotechnik, Elektrikář, Elektromechanik pro zařízení a přístroje, Aranžér.¹⁹⁷ (Počty žáků v jednotlivých oborech jsou uvedeny v příloze E).

V objektu školy Motol jsou učni vzděláváni ve čtyřletých oborech Informační technologie, Provoz a ekonomika dopravy, jež jsou zakončeny maturitní zkouškou. Nástavbové studium oborů Podnikání a Provozní technika probíhá ve dvouleté denní formě. Teoretická příprava výuky je realizována v odpovídajícím prostředí. V hlavní školní budově jsou k dispozici čtyři stálé počítačové učebny s připojením na internet, vybavené i datovými projektory, přičemž internet je zpřístupněn prostřednictvím lokální bezdrátové WIFI sítě.

Využívány jsou také dvě jazykové učebny, jedna z nich je vybavena přístrojovou technikou umožňující poslech pomocí sluchátek, dále je zde multimediální učebna s interaktivní tabulí, odborná učebna fyziky a laboratoř měření vybavená celou řadou přístrojů.

¹⁹⁶ Veřejný rejstřík a Sbirka listin. Viz: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=50614&typ=UPLNY>

¹⁹⁷ Výroční zpráva 2014/2015, s. 2. Střední průmyslová škola dopravní, a.s. Fond Výroční zprávy

K dalšímu technickému vybavení školy patří tiskárny, kopírky, skenery, GPS a jiné přístroje. Ze software využívaného při výuce lze uvést Autocad, Corel, účetní program Pohoda aj. V jedné z počítačových učeben je zařízení učebny rozšířeno tak, aby zde mohla probíhat učební praxe formou práce žáků ve fiktivních firmách.¹⁹⁸

V objektu Moravská jsou soustředěny všechny tříleté obory, jejichž vzdělávání končí složením závěrečné zkoušky a získáním výučního listu, dále pak čtyřleté obory Autotronik a Obchodník zakončené maturitní zkouškou. Nástavbové studium Podnikání, Dopravní provoz, Propagace. Již poněkolkáté je otevřena tzv. zkrácená forma vzdělávání zakončená výučním listem v oboru Elektrikář. Ve zkrácené formě vzdělávání pokračují i učni v oboru Mechanik opravář motorových vozidel. Školní budova je vybavena přístrojovou technikou, k dispozici jsou tři stálé počítačové učebny s připojením na internet. V současné době je internet v budově zpřístupněn prostřednictvím lokální bezdrátové WIFI sítě. Počítačovou učebnu vybavenou notebooky lze využívat v každém předmětu. Jsou zde i učebny s interaktivní tabulí. Jsou tu tiskárny, kopírky, skener. Výuka žáků z auto-oborů probíhá v učebnách s pomůckami, které zahrnují nejenom části automobilů a jejich příslušenství, ale i nejmodernější softwarové vybavení. Díky projektu Adaptabilita škola pořídila zařízení do nově vznikající Laboratoře pro simulaci a teoretickou přípravu pro oblast čtyřstopých a dvoustopých vozidel. V učebně vybavené nábytkem, u kterého lze provádět výtvarné práce, probíhá výuka oborů Aranžér a Propagace.¹⁹⁹

Odloučená pracoviště určená pro výuku odborného výcviku jsou ve svých učebnách vybavena veškerou výukovou, přístrojovou i ostatní technikou.

Odloučené pracoviště Košíře - probíhá výuka oborů středního vzdělání zakončených výučním listem (Automechanik, Karosář, Autolakýrník a 2. ročník oboru Elektromechanik pro zařízení a přístroje a čtyřletého oboru středního vzdělání zakončeného maturitou (Autotronik).

Odborná výuka všech elektrooborů je zajišťována na **odloučeném pracovišti Hloubětín**. Výuka probíhá ve čtyřech odborných učebnách, které jsou vybaveny měřicí a výpočetní technikou, dataprojektory, přibližovacími kamerami s možností projekce. V Hloubětíně je bohatě vybavena technická knihovna, která je průběžně doplňována nejnovějšími odbornými časopisy a publikacemi.

¹⁹⁸ Výroční zpráva 2014/2015, s. 2. Střední průmyslová škola dopravní, a.s. Fond Výroční zprávy

¹⁹⁹ Tamtéž, s. 3-4

Pro výuku oborů Aranžér a Obchodník došlo v měsíci září 2013 k dislokaci pracovišť z objektu Pankrác do objektu Motol. Učebny jsou vybaveny pracovními stoly a cvičnými výlohami, výpočetní technikou a třemi plottery.

Souvislá praxe žáků je zajišťována jak na pracovištích Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., tak ve specializovaných firmách s odpovídajícím zaměřením vzhledem k vyučovanému oboru.²⁰⁰

6.1.2 Projekty

Střední průmyslová škola dopravní, a.s. zahájila realizaci projektu „popularizace vědy a technických oborů“. Cílem projektu je inovace vzdělávacího programu prostřednictvím realizace mezipředmětového projektu, který má dvě dílčí části. První dílčí část je realizována v budově Střední průmyslové školy dopravní, a.s. (SPŠD) - objekt Motol, vznikla laboratoř, která žákům umožňuje realizaci programu pro zabezpečení budovy školy a motorových vozidel (elektromobilu). Druhá dílčí část vznikla v objektu Moravská - vznikla laboratoř, která umožňuje teoretickou přípravu na realizaci elektromobilu a následné sestavení samotného elektromobilu a jeho testování.

Projekt Zvýšení uplatnitelnosti absolventů SPŠD na trhu práce v rámci Operačního programu Praha Adaptabilita-Modernizace počátečního vzdělávání.

Celosvětově uznávaný projekt Oracle Academy zaměřený na databáze, programování a odborné dovednosti žáků, přičemž učitelé jsou kvalitně vyškoleni a certifikováni.

Projekt výměnných stáží Lets' go Tandem v rámci programu Leonardo da Vinci-spolupráce s partnerskou školou Staatliche Gewerbeschule G 18 z Hamburku.

Projekt spolupráce s partnerskou organizací DVB AG v rámci programu výměnných stáží Leonardo da Vinci.

Projekt spolupráce učitelů SŠ a VŠ v technicko-manažersko-ekonomické oblasti v rámci programu JPD 3 z ESF ve spolupráci s ČVUT, Fakulta strojní.

MSDN AA je program společnosti Microsoft, který umožňuje spolupracujícím školám přístup k vybranému software za zvýhodněných podmínek.

²⁰⁰ Výroční zpráva 2014/2015, s. 2. Střední průmyslová škola dopravní, a.s. Fond Výroční zprávy

Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. a Střední průmyslová škola dopravní, a.s. společně uspěly ve vyhlášeném výběrovém řízení a uzavřely smlouvu o partnerství v rámci projektu POSPOLU. Dopravní podnik se uvedenou smlouvou zavázal zajistit odborný výcvik pro 86 žáků Střední průmyslové školy dopravní. Odborný výcvik je v Dopravním podniku zajišťován pro žáky následujících oborů vzdělání Střední průmyslové školy dopravní:

- 20 žáků v oboru mechanik opravář motorových vozidel (automechanik),
- 16 žáků v oboru autolakýrník,
- 12 žáků v oboru karosář,
- 20 žáků v oboru elektromechanik pro zařízení a přístroje (elektromechanik pro dopravní prostředky),
- 18 žáků v oboru autotronik.

Podpora spolupráce škol a firem se zaměřením na odborné vzdělávání v praxi – POSPOLU - je systémový, individuální projekt národní, financovaný z prostředků Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu České republiky.

Připravilo ho Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci se zaměstnavatelskými svazy.

Cílem projektu POSPOLU je podpora spolupráce středních odborných škol a učilišť se zaměstnavateli, která povede k lepší přípravě absolventů škol, k prohloubení přípravy žáků v reálném pracovním prostředí a k hledání dalších možností spolupráce vedle odborného výcviku a odborné praxe. Hlavním cílem projektu je dospět k návrhům legislativních úprav, které spolupráci škol a firem usnadní a umožní její prohloubení.²⁰¹

Všechny projekty jsou podpořeny Evropským sociálním fondem.²⁰²

²⁰¹ www.projektpospolu.cz

²⁰² www.sps-dopravni.cz/projekty-1-21.html

6.2 Financování učňovského školství Dopravního podniku po roce 1989

V roce 1993 vznikl odštěpný závod Dopravní podnik Střední odborné učiliště a jako předmět podnikání Dopravního podniku hlavního města Prahy byla v roce 1995 doplněna i „soukromá střední průmyslová škola dopravní.“

V polovině 90. let se začal projevovat nepříznivý demografický vývoj, nadbytek škol humanitního typu a nezáměr žáků o nejpotřebnější obory – silnoproud, zámečnick, nástrojař. Projevovala se i absence zásad poskytování státních dotací nestátním zařízením, proto se začala zintenzivňovat i komerční činnost Učiliště.

Aby byly respektovány požadavky platného školského zákona, týkající se soukromých školních zařízení, bylo zapotřebí, aby vzdělávací zařízení Dopravního podniku získalo plnou právní subjektivitu.²⁰³

Střední odborné učiliště v letech 1990-1992 bylo financováno podle zákona č. 522/1990 Sb.²⁰⁴ Ministerstvem školství a z rozpočtu Dopravního podniku. V roce 1993 se dotování učňovského školství přesunulo na jednotlivá oborově zaměřená ministerstva, v tomto případě na Ministerstvo hospodářství. Zákonem č. 272/1996 Sb.²⁰⁵ se vrátilo znovu na Ministerstvo školství.

Zákonem č. 132/2000 Sb.²⁰⁶ a zákonem č. 284/2002 Sb.²⁰⁷ přešlo v roce 2001 financování ze státního rozpočtu na Magistrát hlavního města Prahy. Prostředky soukromým školám jsou ze státního rozpočtu jako účelové poskytovány do rozpočtů krajů, který je formou dotace poskytne škole na neinvestiční náklady.

²⁰³ Usnesení č. 714 o zřízení nové dceřiné společnosti. Rada Zastupitelstva Hlavního města Prahy schválila 8. července 1997. K. Zřizovací listiny

²⁰⁴ Zákon č. 522/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č.29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 85, s. 1930 – 1931. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=2>

²⁰⁵ Zákon č. 272/1996 Sb., kterým se provádějí některá opatření v soustavě ústředních orgánů státní správy České republiky a kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č.2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a mění se a doplňuje zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti správy státních hmotných rezerv. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1996, částka 80, s. 3450 – 3452. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1996&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=2>

²⁰⁶ Zákon č. 132/2000 Sb. o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech o hlavním městě Praze. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 39, s. 1835 – 1864. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2000&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=11>

²⁰⁷ Zákon č. 284/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 564/1990 Sb., o státní správě a samosprávě ve školství, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In: Sbíрка České republiky. 2002, částka 102, s. 6040 - 6044

Tato škola dostává normativy na studijní obory a na učební obory podle náročnosti 60-90 % pro nestátní učiliště. Kritéria pro udělení výše těchto normativů jsou: Výroční zprávy, které musí schválit Školská správa, hodnocení České školní inspekce.

Dalším zdrojem financování jsou výnosy z vlastní činnosti. Zejména zdrojem této školy jsou prostředky získané produktivní prací žáků při praktickém vyučování - především oprava aut, ale i jiné opravy na zařízeních, které jsou potřeba při zajišťování plynulého chodu městské hromadné dopravy, pořádání kurzů a pronájem.

Posledním zdrojem je školné - to jsou prostředky poskytnuté soukromé škole žákem nebo jeho zákonným zástupcem na základě dohody. V této škole se školné platí podle náročnosti jednotlivých učebních oborů a pevné školné je stanoveno u učebních oborů s maturitou. Žáci, kde alespoň jeden rodič je zaměstnán v Dopravním podniku, školné neplatí.

6.3 Motivační program DP pro žáky vybraných oborů Střední průmyslové školy dopravní, a.s. (SPŠD)

Motivační program (MP) je navržen za účelem motivace vybraných žáků vhodných oborů SPŠD v průběhu posledního ročníku studia k jejich budoucímu uplatnění v Dopravním podniku.

Cílem programu je zvýšení motivace žáků nižších ročníků k řádnému plnění studijních povinností a k získání pracovních návyků a zkušeností pro budoucí uplatnění v Dopravním podniku a získání většího počtu úspěšných a motivovaných absolventů pro uplatnění v Dopravním podniku.

MP je určen pro žáky posledních ročníků těchto vybraných oborů denního studia, kteří budou vykonávat odborný výcvik na pracovišti v Dopravním podniku:

Učební obory (3. ročník): autolakýrník, automechanik, elektromechanik pro dopravní prostředky, karosář a maturitní obor (4. ročník): autotronik.

Žádost o zařazení do MP může podat žák, který splní následující kritéria:

- je žákem posledního ročníku vybraného tříletého učebního oboru nebo čtyřletého studijního oboru,
- úspěšně zakončil studium předposledního ročníku v řádném termínu,
- z odborné výchovy/odborné praxe má v předposledním ročníku kladné a doporučující hodnocení,

- v předposledním ročníku nemá sníženou známku z chování,
- v předposledním ročníku má řádnou docházku,
- v předposledním ročníku nemá neomluvenou absenci,
- v posledním ročníku vykonává odbornou výchovu/odbornou praxi na pracovišti Dopravního podniku.

Zařazením do MP mohou žáci získat:

- finanční motivaci (poskytuje SPŠD): jednorázový finanční příspěvek 500 Kč (formou poukázek FlexiPass) při zařazení do MP, jednorázový finanční příspěvek 500 Kč (formou poukázek FlexiPass) při úspěšném ukončení MP,
- účast na akcích připravených Dopravním podnikem - mimořádné zážitkové akce, např. exkurze do Muzea MHD ve Střešovicích, jízda historickou tramvají, exkurze do podzemí metra, návštěva depa metra Kačerov, prohlídka lanovky na Petřín apod. Vše s odborným výkladem.

Propagace MP na SPŠD je prováděna formou informací o MP pro pedagogický sbor (třídním učitelům, učitelům odborných předmětů a odborného výcviku, pracovníkům studijních oddělení), pro rodiče (zápisy do žákovských knížek, třídní schůzky, web školy apod.) a pro žáky (třídnické hodiny, zápisy do žákovských knížek, zveřejnění letáků na nástěnkách školy, příp. na webu školy).

ZÁVĚR

V této diplomové práci je popsán vývoj učňovského školství, analyzováno současné učňovské školství, poukázáno na jeho problémy a nastíněny změny. Problémy začínají už na základních školách, kdy nejlepší žáci odcházejí na víceletá gymnázia a úroveň výuky na základních školách tím klesá. Střední školy nabízejí velké množství maturitních oborů, na mnohé z nich jsou žáci přijímáni bez přijímací zkoušky. Rodiče mají stále představu, že maturita pro jejich děti je nezbytná k dalšímu profesnímu uplatnění. Zájem o učební obory je proto malý a žáci, kteří sem přicházejí, mají většinou velmi slabý prospěch. Základní škola by měla věnovat velkou péči především polytechnizaci školy, to znamená zavádění polytechnických disciplín, které by žáky naučily základním dovednostem např. v práci se dřevem, kovem, textilem apod. Škola by měla naučit žáky nejen vytvořit, ale i „prodat“ svoji práci, umět ji prezentovat.

V současné době dochází ke změnám názoru na důležitost odborného vzdělání pro chod celé společnosti, zejména pro hospodářství. Učňovské školství jakožto součást odborného vzdělávání je však stále v situaci, kdy zájem o učební obory je malý a důsledkem je nezanedbatelná absence kvalifikovaných řemeslníků na trhu práce. Příčin je celá řada. Za všechny lze uvést populační vývoj a špatný mediální obraz dělnických profesí. Přitom učňovské školství je v mnoha směrech nenahraditelné. V systému vzdělávání umožňuje udržet po absolvování povinné školní docházky i ty žáky, kteří nemají dobré studijní předpoklady. Dává jim možnost být v životě úspěšní.

Ukazuje se, že současné učňovské školství nenaplňuje potřeby v řadě profesí. Ustrnulo na zaběhlých vzdělávacích postupech. V zásadě se setkáváme s různými pohledy na otázky potřeby vzdělávání z pohledu trhu práce. Specifický pohled na problém mají pedagogové, pracovníci úřadu práce, v neposlední řadě pak zaměstnavatelé, kteří vytvářejí na tomto trhu stranu poptávky. Jejich pohled má z této perspektivy značnou váhu.

Již řadu let trvá situace, kdy ani velké podniky si nezajišťují obnovu pracovníků vlastními zařízeními učňovského a středního odborného školství. Tradice spojení učňovských zařízení, případně středních průmyslových škol s významnými podniky regionu, které tyto školy zřizovaly, podporovaly je, kde jejich frekventanti vykonávali praxi, vzala během posledních dvaceti let zsvě.

Dnes zaměstnavatelé u nás v drtivé většině očekávají, že přípravu zajistí stát, případně jí mají za soukromou záležitost uchazečů o práci. Učňovské obory jsou často zavírány na základě jednoduchého vysvětlení - nedostatek finančního zabezpečení. Jako jedna z možností se proto jeví financování z rozpočtu Evropské unie.

Naskytá se tedy otázka. Jaké by učňovské školství mělo být, aby vyhovělo současným a budoucím požadavkům? Samozřejmě je to důkladná odborná příprava a stejně důkladná příprava pracovní tak, jak byla tradičně vysoká v minulosti, ovšem na současné technologické úrovni. Vyučeným by se měla umožnit samostatná výdělečná činnost, případně zakládání a vedení malých podniků. Tedy dovednosti manažerské povahy. Těm je v současných úvahách o budoucnosti odborné přípravy věnována pozornost jen okrajově.

Dobrym příkladem provázanosti školy se zaměstnavatelem je Střední průmyslová škola dopravní, a.s., již je věnována podstatná část této diplomové práce. Škola má díky Dopravnímu podniku hl. m. Prahy pro žáky všech oborů zajištěno potřebné zázemí, jež zaručuje kvalitní teoretickou přípravu doplněnou dovednostmi nabytými z praxe.

Díky bohaté historii a stabilnímu zázemí může Střední průmyslová škola dopravní, a.s. i v současné době nabídnout obory, které díky pravidelně aktualizovaným vzdělávacím plánům kvalitně připraví budoucí absolventy na trh práce.

Tuto skutečnost potvrzují další aktivity, do kterých se žáci v průběhu studia mohou zapojit. Především zahraniční stáže žáků v německy a anglicky mluvících zemích posilují nejen jazykovou vybavenost, ale rovněž pomohou zvýšit konkurenceschopnost na trhu práce.

Škola získala granty na zahraniční stáže žáků z programu Leonardo da Vinci a prostředky z evropského strukturálního fondu Adaptabilita a z projektu Pospolu.

Výše uvedené skutečnosti jsou tedy zárukou kvalitně připravených tříletých, čtyřletých a nástavbových studijních programů, zaměřených především na dopravu, auto, elektro, ekonomiku, propagaci v denních i dálkových formách.

Střední průmyslová škola dopravní, a.s. se velmi usilovně snaží o získávání nových žáků formou náborů. Pravidelně se konají dny otevřených dveří, vyškolení zaměstnanci navštěvují deváté třídy základních škol, kde budoucí žáky seznamují se všemi obory a veškerými výhodami po ukončení vyučení. Škola se prezentuje i na webových stránkách a inzerátech v tisku.

Přes všechny tyto klady se škola potýká s nedostatkem učňů některých učebních oborů. O další vzdělávání a kvalitní uplatnění mají zájem především žáci z maturitních oborů. Dosud převládá názor, že obory „pouze“ s výučním listem jsou pokládány ve společnosti za méněcenné. Proto je největším úkolem Střední průmyslové školy dopravní, a.s. tento předsudek odstranit.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- ADÁMEK, K. *Pokračovací a odborné vzdělávání*. Praha: K. Adámek, 1890, s. 75
- ČADÍLEK, M., STEJSKALOVÁ, P. *Didaktika praktického vyučování*. Brno: PedF MU, 2001, s. 70. ISBN sine
- ČERNOHORSKÝ, Z. *Vývoj učňovského školství v Československu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1973, s. 180. Publikace č. 34-0-203.
- FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F. *Pražské elektrické dráhy 1891-1907*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2003, s. 152. ISBN 80-239-2023-5.
- FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha. Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1995, s. 271. ISBN 80-900065-6-6.
- FOJTÍK, P. a kol. *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2010, s. 409. ISBN 978-80-254-8017-5.
- JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z., DOBEŠ, J. *Dějiny správy v českých zemích od počátku státu po současnost*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2005, s. 570. ISBN 978-80-7106-906-5.
- LINERT, S. *Vozidla pražské tramvajové dopravy*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996, s. 280. ISBN 80-85884-58-5.
- MAŠEK, J. L. *O vývoji průmyslového školství*. Praha: F. Šimáček, 1882, s. 115
- PLACHT, O., HAVELKA, F. *Příručka školské a osvětové správy*. Praha: Státní nakladatelství v Praze, 1934, s. 1 927
- RINGERS, V. *Století železnic - dějiny dopravy na kolejích*. Praha: Karel Synek, 1938, s. 214

ROSA, A., JINDRA, J. *Průmyslové a odborné školství v Republice československé.*

1. díl. Praha: Státní ústav pro učební pomůcky, 1928, s. 224

ŠTĚDRÝ, B., BUCHTELA, R. *Řád živnostenský.* Díl I. Praha: Československý kompas, 1936, s. 1 360

SVOBODA, J. *Školství v období Protektorátu.* 1 vyd. Nová Forma. České Budějovice 2010, s. 72. ISBN 978-80-87313-67-1.

VALÍŠOVÁ, A., KASÍKOVÁ, H. a kolektiv. *Pedagogika pro učitele. Školský systém v českých zemích.* Praha: Grada Publishing, 2007, s. 402. ISBN 978-80-247-1734-0.

VŠEOBECNÁ ENCYKLOPEDIIE ve čtyřech svazcích Diderot. 1. svazek. Praha: Nakladatelský dům OP, 1996. ISBN 80-85841-31-2.

WINTER, Z. *Český průmysl a obchod v XVI. věku.* Praha: Česká akademie cis. Františka Josefa pro vědy, slovesnost a umění, 1913, s. 681

URBAN, O. *České a slovenské dějiny do roku 1918.* Praha: Aleš Skřivan, 2000, s. 287. ISBN 80-902261-5-9.

Dopravní a historické publikace

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901, s. 4. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

Administrační zpráva královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1900 a 1901. Praha. Statistická komise král. hl. města Prahy a spojených obcí, 1904, s. 791. Historický archiv Dopravního podniku, hl. m. Prahy

Dopravní příručka EP Praha. Elektrické podniky Praha 1938

Komplexní hodnocení dosažené úrovně organizačorské, řídící práce, kádrového a technického zajištění činností. DP Praha - VVZ. Praha 1987. s. 12

Královské hlavní město Praha a předměstí jako Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady a Žižkov dle výsledků popisu obyvatelstva ze dne 31. prosince 1890. Praha: statistická kommise král. hl. města Prahy a spojených obcí, 1891, s. 47

Pracovní služební řád pro zřizence a dělníky, zaměstnané v nádražích, na tratích, dílnách, elektrických stanicích a při stavbách elektrických podniků král. hlav. města Prahy z roku 1900. Historický archiv Dopravního podniku, hl. m. Prahy

SICHROVSKÝ, K. *Vývoj veřejné dopravy v Praze*. Podnikový časopis Elektrikář 1947, č. 17. Jubilejní číslo věnované 50. výročí Elektrických podniků

Statistická knížka král. hl. města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou kommissí obcí Vyšehradu, Holešovic – Buben, Karlína, Smíchova, Královských Vinohrad a Žižkova za rok 1882. Nové řady ročník 2. Praha: statistická kommise král. hl. města Prahy a spojených obcí, 1884 s. 331. Historický archiv Dopravního podniku, hl. m. Prahy

Statistická knížka král. hl. města Prahy s Holešovicemi – Buby a spojených s městskou statistickou kommissí obcí za léta 1883 a 1884. Praha: statistická kommise král. hl. města Prahy a spojených obcí, 1857 s. 559. Historický archiv Dopravního podniku, hl. m. Prahy

TVRDEK, V. *K vývoji organizace výchovy učňů v osvobozené republice*. Pedagogika - časopis pro vědy a vzdělávání a výchově č. 5/1965. K současným problémům školství a pedagogiky

WEIGNER, L. *K reformě pokračovacího školství*. Časová úvaha. Praha: Šorm, 1906, s. 78

WEIGNER, L. *O úkolech a cílech dívčí a chlapecké pokračovací školy živnostenské.*
Přednáška. Praha: Jednota Komenského, 1908, s. 15

WICHEREK, J. *Školy a vzdělávací činnost na Zlínsku ve dvacátých a třicátých letech XX. století.* Zdrojový dokument. Suplementa. Roč. 5, č. 1. Zlín 2005, s. 70

Zlínské školství. *Výtah z myšlenek Tomáše Bati.* Zlín 1934. Publikace s. 22

Zákony, vyhlášky, vládní nařízení, výroční zprávy

Archiv DPP, fond Výroční zprávy r. 1918

Archiv DPP, fond Zaměstnanci, k. 3/4-87, čj. 8454/46

Archiv DPP, fond Zaměstnanci, k. 3/4-87, čj. 8455/46

Archiv DPP, fond Zaměstnanci, k. 3/4-87, čj. 454325/46

Císařský patent, daný dne 20. prosince 1859, č. 227 ř. z. Živnostenský řád o povinnostech učednickových §99b. Dostupný z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=50&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

Císařský patent, daný dne 20. prosince 1859, č. 227 ř. z. Živnostenský řád o obmezeních při užívání mladistvých pracovníků, pomocných a osob ženských §§94 a 114. Dostupný z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=50&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

Dekret presidenta republiky ze dne 1. října 1945 Sb., o všeobecné pracovní povinnosti č. 88/1945 Sb. In: Sběrka zákonů a nařízení republiky Československé. 1945, částka 40, s. 157 – 160. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1945&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

Dokument Učňovského střediska II, Archiv DPP, fond Vozovny 1, k. 81 a 82

Hodnocení školního roku 1978/79. Archiv DPP, fond VVZ, k. 1. Střední odborné učiliště DP hl. m. Prahy, Plzeňská 217, Praha 5 - Motol.

Kopie Zřizovací listiny DP hl. m. Prahy, koncern ze dne 22. prosince 1976 (bez signatury). Archiv DPP

Ministryně práce a sociálních věcí na základě rozhodnutí předsedy vlády České republiky požádala dopisem doručeného dne 8. července 2014 Č.j. 2014/44542-5) ministra MŠMT o zpracování materiálu „Reforma školství, učňovského a technického vzdělávání“

Opis povolení k užívání ze dne 14. 1. 1966. Archiv DPP, fond Vozovny 1, k. 81

Organizační směrnice pro činnost Dopravních podniků hl. m. Prahy - gen. ředitelství, prosinec 1970. Archiv DPP, k. Zřizovací listiny (bez čísla)

Organizační řád, leden 1985. Archiv DPP-Organizační řády. Dopravní podnik - Výchovné a vzdělávací zařízení

Organizační řád 1988. DP Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení, koncernová účelová organizace. Archiv DPP organizační řády

Organizační řád 1989. Dopravní podnik hl. m. Prahy, státní podnik, kombinát. Archiv DPP Organizační řády

Státní okresní archiv Přerov, č. f. 136, datace 1935-1952

Školský rejstřík je veřejný seznam obsahující rejstřík škol a školských zařízení a rejstřík školských právnických osob, ve smyslu ustanovení § 141 zákona č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání

Zpráva o činnosti a prospěchu žáků na školní rok 1959-160. Učňovské středisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, vozovna Motol.

Usnesení č. 714 o zřízení nové dceřiné společnosti. Rada Zastupitelstva Hlavního města Prahy schválila 8. července 1997. K. Zřizovací listiny

Úřední zprávy hlavního města Prahy 1940, č. 5. Historický archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

Vládní nařízení č. 333/1942 Sb. o Ústavu lidské práce. Tento ústav se zabýval výzkumem a plánováním výchovy k povolání, výcvikem učňů a dorostu i po metodické stránce a včleňováním mladistvých do práce. Nejvíce pozornosti bylo věnováno výcviku učňů z hlediska požadavků praxe. Dostupné z: <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1942/158-1942.pdf>

Vládní nařízení č. 200/1943 Sb., o úpravě výcviku k povolání, které bylo vydáno 3. července 1943. Dostupné z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=10927&Section=1&IdPara=1&ParaC=2

Vládní nařízení č. 306/1948Sb. ze dne 28. prosince 1948 o přechodu a zániku působnosti obchodních a živnostenských (průmyslových) komor. In: Sběrka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 106, s. 1829. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok>

Vládní nařízení č. 257/1949 Sb. o zřizování a provozu výběrových a povinných odborných škol při státních a národních podnicích. In: Sbírka zákonů republiky Československé. 1949, částka 82, s. 718. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1949&typeLaw=zakon&What=Rok>

Vládní nařízení č.19/1954 Sb. o náboru a přípravě mládeže pro povolání mimo učiliště státních pracovních záloh. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1954, částka 11, s. 64. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1954&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

Vyhláška ze dne 1. 12. 1945, kterou se stanoví jednotné vychovávací příspěvky pro učně Ú.L.I. č.151/1945, běž. č. 543/1945 Sb. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=12532&Section=1>

Vyhláška ze dne 30. 9. 1946 pozměňující vyhlášku ze dne 1.12.1945 Ú.L.I. č. 151,běž. č. 543/1945 Sb., kterou se stanoví jednotné vychovávací příspěvky pro učně č. 1823/1946 Sb. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=14825&Section=1>

Vyhláška ÚRO č. 124/1954 o úpravě pracovně právních poměrů učňů a o přípravě mládeže pro povolání v pracovním poměru v závodech. Dostupné z: www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?-Id27794&Section=1

Vyhláška DP č. 18/1964 o nové organizaci DP. Archiv DPP, fond Oběžníky, k. 22

Vyhláška DP 31/67 o nové organizaci DP. Archiv DPP. Fond Oběžníky

Vyhláška Ministerstva školství Československé socialistické republiky č. 124/1984 Sb. o středních školách. In: Sbírka zákonů Československé socialistické republiky. 1984, částka 26, s. 607. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1984&typeLaw=zakon&What=Rok>

Vyhláška Dopravního podniku č. 42/1993 o nové organizaci DP. Archiv DPP, fond Oběžníky, k. 22

Vyhláška č. 214/2015 Sb. o nové maturitní zkoušce. In: Sbírka předpisů České republiky. 2015, částka 89, s. 2674 – 2675. Dostupné z: <http://www.sbirka.cz/POSL4TYD/NOVE/15-214.htm>

Výroční zpráva z r. 1945 v oboru Elektrárník ve Společných učňovských dílnách elektráren. Archiv DPP, fond Výroční zprávy

Výroční zpráva 1992, s. 6. DP Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení. Archiv DPP, fond Výroční zprávy

Výroční zpráva 1998. Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a.s. Fond Výroční zprávy

Výroční zpráva 2014/2015. Střední průmyslová škola dopravní, a.s. Fond Výroční zprávy

Zákon č. 445/1920 Sb. o sloučení sousedních obcí a osad s Prahou do 1. Ledna 1921. In: Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého. 1920, částka 23, č. 114/1920. Dostupné z: <http://ftp.aspi.cz/aspi/opispdf/1920.html>

Zákon č. 692/1920 Sb., kterým se vláda zmocňuje, aby jmenovala ústřední a právní komisi pro sjednocenou obec pražskou do 1. ledna. In: Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého. 1920, částka 144. Dostupné z: <http://ftp.aspi.cz/aspi/opispdf/1920.html>

Zákon č. 95/1948 Sb. o základní úpravě jednotného školství (školský zákon) §45. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1948, částka 38, s. 829-839. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=1948&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

Zákon č. 96/1950 Sb. o pracujícím dorostu byl tímto vládním nařízením zrušen v celém rozsahu. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1950, částka 43, s. 370 – 372. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1950&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=4>

Zákon č.110/1951 Sb. o státních pracovních zálohách a podle důvodové zprávy vládního návrhu tohoto zákona odst. 2. In: Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé. 1951, částka 51, s. 282. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1951&typeLaw=zakon&What=Rok>

Zákon č. 31/1953 Sb. o školské soustavě a vzdělávání učitelů (školský zákon). In: Sbírka zákonů republiky Československé. 1953, částka 18, s. 193 – 195. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1953&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

Zákon č. 89/1958 Sb. o výchově dorostu k povolání v učebním poměru (učňovský zákon). In: Sbírka zákonů Republiky československé. 1958, částka 37, s. 243-250. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1958&typeLaw=zakon&What=Rok>

Zákon č.186/1960 Sb. ze dne 15. prosince 1960 o soustavě výchovy a vzdělání (školský zákon). In: Sbírka zákonů Československé socialistické republiky. 1960, částka 1982, s. 645 – 652. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1960&typeLaw=zakon&What=Rok>

Zákon č. 63/1978 Sb. o opatřeních v soustavě základních a středních škol. In: Sbíрка zákonů Československé socialistické republiky. 1978, částka 14, s. 258 – 267. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1978&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

Zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů Československé socialistické republiky. 1984, částka 5, s. 110 – 123. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1984&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=3>

Zákon č. 83/1990. o sdružování občanů. In: Sbíрка zákonů Československé federativní republiky. 1990, částka 19, s. 366 – 368. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=9>

Zákon č. 171/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 30, s. 674 - 681. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=8>

Zákon č. 522/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1990, částka 85, s. 1930 – 1931. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1990&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=2>

Zákon č. 138/1995 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon). In: Sbíрка zákonů České republiky. 1995, částka 37, s. 1899 – 1906. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1995&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

Zákon č. 272/1996 Sb., kterým se provádějí některá opatření v soustavě ústředních orgánů státní správy České republiky a kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a mění se a doplňuje zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti správy státních hmotných rezerv. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1996, částka 80, s. 3450 – 3452. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1996&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=2>

Zákon č. 132/2000 Sb. o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech, o hlavním městě Praze. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 39, s. 1835 – 1864. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2000&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=11>

Zákon č. 284/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 564/1990 Sb. o státní správě a samosprávě ve školství, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In: Sbírka České republiky. 2002, částka 102, s. 6040 – 6044. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2002&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=10>

Zákon č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání. In: Sbírka zákonů České republiky. 2004, částka 190, s. 10262 - 10324. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2004&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=5>

Zhodnocení roku 1977/78, s. 4. Dopravní podnik hl. m. Prahy – výchovné a vzdělávací zařízení. Archiv DPP, fond VVZ, k. 1

Zhodnocení roku 1977/78. Střední Odborné učiliště DP hl. m. Prahy, Plzeňská 217, Praha 5 - Motol. Archiv DPP, fond VVZ, k. 1

Zpráva o činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, za rok 1951. Organizační řád 1951. Archiv DPP. Organizační řády

Zpráva o činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy za rok 1952. Archiv DPP fond Výroční zprávy

Zpráva o činnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy za rok 1953, s. 79. Archiv DPP fond Výroční zprávy

Zpráva ZUŠ 1 - Kovo o činnosti ve školním roce 1953-1954. s. 1. Archiv DPP, fond VVZ

Zpráva o činnosti a prospěchu žáků za školní rok 1959-1960. Učňovské středisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, vozovna Motol., s. 1. Archiv DPP, fond VVZ, k.

Zpráva o činnosti a hodnocení práce v Odborném učilišti Dopravního podniku hl. m. Prahy, šk. rok 1962/63. Archiv DPP, fond VVZ

Zpráva o činnosti a prospěchu žáků, šk. r. 1966/67. Odborné učiliště DP hl. m. Prahy. Archiv DPP, fond VVZ

Zpráva o činnosti a prospěchu žáků, šk. r. 1971/72. Odborné učiliště DP. hl. m. Prahy. Archiv DPP, fond VVZ

Zřizovací listina Dopravních podniků hlavního města Prahy ze dne 16. prosince 1970. Archiv DPP, k. Zřizovací listiny (bez čísla)

Zřizovací listina NVPO čj. Org. 708/76 z 22. prosince 1976 od 1. ledna 1977. Archiv DPP

Elektronické prameny

<http://ekariera.nuov.cz/>

<http://vasevec.parlamentnilisty.cz/vip-blogy/zapomenuty-zakladatel-frantisek-kvaca>

KONVIČNÁ, J. Městská doprava v letech 1784-2000. Archiv hl. m. Prahy. Dostupné z www.ahmpo.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html

LAŠŤOVKOVÁ, B. Archiv hlavního města Prahy. Vývoj pražské samosprávy. Dostupné z www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

libri.cz/databaze/dejiny/text/t74.html

Městská doprava v letech 1784-2000. Archiv hl. m. Prahy dostupné z: www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-A.html

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy v souladu s § 171 odst. 1 školského zákona výběrovou zkoušku ze středoškolské matematiky, kterou lze konat jako nepovinnou zkoušku profilové části maturitní zkoušky. Dostupné z [:www.novamaturita.cz](http://www.novamaturita.cz)

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. HAVRÁNKOVÁ, H. Dostupné z [:artprpgram.cz/download/2010_05_03.../Hana_Havrankova_ZUS.ppt](http://artprpgram.cz/download/2010_05_03.../Hana_Havrankova_ZUS.ppt)

Mölzer E. - typický představitel čes. techniků-politiků, kteří své znalosti a zkušenosti odborně uplatňovali též v činnosti veřejné www.langhans.cz/cz/archiv/online-archiv/name/m/molzer/1007

NOVÁK, P. a kol. Praha 2007 Dostupné z : kzps.cz/wp-content/uploads/2015/02/stanovisko-kzps-20677doc.doc

Partnerství škol a zaměstnavatelů v počátečním odborném vzdělávání. Dostupné z [:www.nuv.cz/uploads/PaK/Partnerstvi-skol-a-zamestnavatelu.pdf](http://www.nuv.cz/uploads/PaK/Partnerstvi-skol-a-zamestnavatelu.pdf)

Podrobná informace z ukončené kontrolní akce č.11/08-NKÚ ČR. Dostupné z [:www.nku.cz/assets/media/informace/-11-08.pdf](http://www.nku.cz/assets/media/informace/-11-08.pdf)

Pražská tramvajová doprava. Dostupné z www.feudal.cz/listy/html/tramvaje.htm

Regionální plán Pražské integrované dopravy. Dostupné z: www.ropid.cz/data/.../185/.../d1909_1_dopravni-plan-pid-2013-2017

Rod Kinských patřil po dlouhou dobu k nejvýznamnějším aristokratickým rodinám v zemi. V 17. století byli povýšeni do stavu rytířských hrabat. Zdroj: <http://www.clbcc.cz/clubce/cestar/erby/kinsky/html>

Tramvajová doprava v Praze – Historie. Dostupné z: www.tramvajevpraze.estranky.cz/clanky/historie.html

Veřejný rejstřík a Sběrka listin. Viz: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=50614&typ=UPLNY>

www.feudal.cz/listy/html/lodni_doprava.htm

www.feudal.cz/listy/html/doprava_v_praze.htm

www.feudal.cz/listy/html/autobusy_a_trolejbusy.htm

www.techmania.cz/edutorium/art_vedci_php?key=476

www.projektpospolu.cz

www.sps-dopravni.cz/projekty-1-21.html

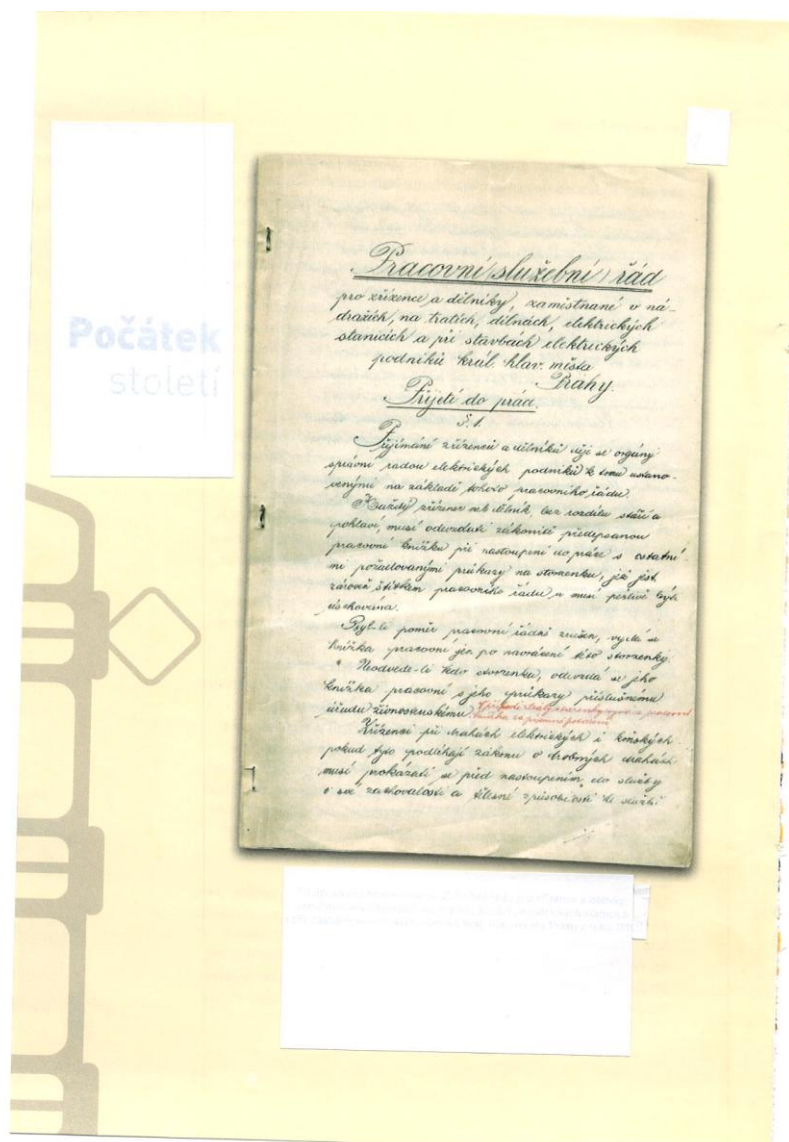
Zavedení jízdy vpravo v r. 1939. Dostupné z: www.fronta.cz/dotaz/zavedeni-jizdy-vpravo-v-roce-1939

Základní data z historie Dopravního podniku hl. m. Prahy. Dostupné z: dpp.cz

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A – Pracovní služební řád.....	I
PŘÍLOHA B – Začlenění učiliště do Dopravního podniku v letech 1971 a 1977.....	II
PŘÍLOHA C – Počty učňů.....	III
PŘÍLOHA D – Počty učňů v jednotlivých ročnících ve školním roce 1971/1972.....	IV
PŘÍLOHA E – Počty žáků v učňovských a maturitních oborech.....	V

PŘÍLOHA A – Pracovní služební řád



Zdroj: Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

PŘÍLOHA B – Začlenění učiliště do Dopravního podniku v letech 1971 a 1977



Zdroj: Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

PŘÍLOHA C - Počty učňů

Školní rok 1959/60

Elektrotechnik	210 učňů
Zámečnický údržbář	60 učňů
Automechanik	79 učňů
Zámečnický – opravář	21 učňů
Stavební zamečnický	44 učňů
Zlatník a stříbrník	37 učňů
Zámečnický pro výtahy	106 učňů
Klempíř – karosář	14 učňů
Soustružník	2 učni
Celkem	573 učňů

Školní rok 1962/63

Elektromechanik	114 učňů
Provozní zamečnický	79 učňů
Lodní mechanik	10 učňů
Automechanik	41 učňů
Karosář	13 učňů
Soustružník	13 učňů
Lakýrník	1 učeň
Celkem	271 učňů

Počet žáků v jiných učňovských zařízeních (pro potřeby Dopravního podniku)

Školní rok 1962/63

Elektromontér rozvodných zařízení	6 učňů
Instalatér	1 učeň
Stavební zamečnický	2 učni
Zedník	1 učeň
Pokrývač	1 učeň
Montér spojových zařízení	4 učni
Mechanik elektrických zařízení	3 učni
Lakýrník	6 učňů
Truhlář	4 učni
Celkem	28 učňů

PŘÍLOHA D – Počty učňů v jednotlivých ročnících ve školním roce 1971/1972

1. ročník

Automechanik	89 učňů
Elektromechanik	80 učňů
Provozní zámečnick	22 učňů
Celkem	191 učňů

2. ročník

Automechanik	126 učňů
Elektromechanik	57 učňů
Provozní zámečnick	22 učňů
Celkem	205 učňů

3. ročník

Automechanik	115 učňů
Elektromechanik	71 učňů
Provozní zámečnick	29 učňů
Celkem	215 učňů

PŘÍLOHA E – Počty žáků v učňovských a maturitních oborech

Školní rok 2014/2015

Maturitní obory

Informační technologie	88 žáků
Provoz a ekonomika dopravy	46 žáků
Provozní technika	39 žáků
Podnikání	80 žáků
Autotronik	165 žáků
Obchodník	80 žáků
Dopravní provoz	21 žáků
Propagace	52 žáků

Učební obory

Karosář	32 žáků
Autolakýrník	27 žáků
Mechanik opravář motorových vozidel	119 žáků
Elektrikář	15 žáků
Elektromechanik pro zařízení a přístroje	24 žáků
Aranžér	68 žáků
Elektrikář – zkrácená forma	76 žáků
Mechanik opravář motorových vozidel – zkrácená forma	40 žáků
Celkem	972 žáků

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Tomáš Procházka

Obor: Sociální a mediální komunikace

Forma studia: kombinované studium

**Název práce: Vývoj učňovské mládeže v Dopravním podniku hlavního města
Prahy v letech 1897-2014**

Rok: 2015

Počet stran textu bez příloh: 84

Celkový počet stran příloh: 5

Počet titulů českých použitých zdrojů: 18

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 25

Počet ostatních zdrojů: 81

Vedoucí práce: Mgr. Anna Huliciusová