

Univerzita Palackého v Olomouci  
Filozofická fakulta

Diplomová práce

**Založení podniku Škoda Ostrov  
v kontextu politického vývoje  
v Československu ve druhé polovině  
20. století**

Tomáš Arnold

**Katedra Historie**

Vedoucí práce: prof. PhDr. Jana Burešová, CSc.

Studijní program: Historie / Filmová věda

Olomouc 2019

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Založení podniku Škoda Ostrov v kontextu politického vývoje v Československu ve druhé polovině 20. století vypracoval samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále prohlašuji, že tato diplomová práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Datum

.....

podpis

Rád bych touto cestou vyjádřil poděkování prof. PhDr. Janě Burešové, CSc. za její cenné rady a trpělivost při vedení mé diplomové práce.

## OBSAH

ÚVOD .....	5
1.1. CÍL PRÁCE .....	5
1.2. METODOLOGIE .....	7
2. VYHODNOCENÍ PRAMENŮ A LITERATURY .....	10
3. TĚŽBA URANU A BUDOVÁNÍ NOVÉHO OSTROVA .....	15
3.1. VYTVOŘENÍ PODNIKU JÁCHYMOVSKÉ DOLY .....	15
3.2. VÝSTAVBA NOVÉHO MĚSTA.....	19
3.3. DOKONČOVÁNÍ VÝSTAVBY A ÚPADEK TĚŽBY .....	25
4. ZALOŽENÍ ŠKODA OSTROV .....	29
4.1. SITUAČNÍ GENEREL.....	34
4.2. INVESTIČNÍ ÚKOL .....	37
4.3. HODNOCENÍ INVESTIČNÍHO ÚKOLU A VÝSTAVBA PODLE JEDNOSTUPŇOVÉ DOKUMENTACE .....	46
4.4. VÝSTAVBA PODLE SCHVÁLENÉHO INVESTIČNÍHO ÚKOLU.....	50
4.5. DELIMITACE OBJEKTŮ .....	54
4.6. DŮM KULTURY .....	60
4.7. PROBLÉMY VÝROBY .....	68
4.8. POSUZOVACÍ PROTOKOL .....	70
4.9. ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA O ROZBĚHU „S“ HALY .....	74
5. KONEC VÝSTAVBY VE VZTAHU K MĚSTU.....	77
ZÁVĚR .....	82
SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY .....	85
SEZNAM TABULEK.....	88
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	89
SEZNAM ZKRATEK .....	90

## ÚVOD

Ostrov (někdy mylně nazýván jako Ostrov nad Ohří podle označení používaném železnicí a poštou) je jedním z největších měst Karlovarského kraje. Původní německé pojmenování Schlackenwerth bylo změněno po druhé světové válce dle historického synonyma objevujícího se poprvé v roce 1518 na český Ostrov.<sup>1</sup> S poválečnou změnou jména přišla i téměř kompletní výměna obyvatelstva a město samotné započalo turbulentní etapu svých dějin, kterou odstartovala mezinárodní politická situace. Z politického rozkazu se z malého pohraničního města mělo stát klíčové sídliště pro nově vznikající uranový průmysl v blízkém Jáchymově. Závislost na něm by se však ukázala městu osudná, pokud by znovu nezasáhly nejvyšší orgány státu, které v době úpadku těžby rozhodly o novém směřování města. Ostrov se měl stát průmyslovým centrem a Škoda Ostrov, závod na výrobu trolejbusů a slévárenských zařízení, jeho největší továrna.

### 1.1. Cíl práce

Karlovarský kraj měl v roce 2017 nejnižší hrubý domácí produkt,<sup>2</sup> nejnižší tržby z prodeje výrobků a služeb průmyslové povahy<sup>3</sup> a druhou nejnižší průměrnou hrubou mzdou.<sup>4</sup> To je pouze ukázka z řady znepokojivých statistických ukazatelů, z nichž by se dalo zmínit ještě dosažené vzdělání, které je nejslabší v České republice

---

<sup>1</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 231.

<sup>2</sup> Celkový hrubý domácí produkt Karlovarského kraje činil 93 482 milionů Kč. Hrubý domácí produkt na jednoho obyvatele přitom byl 315 705 Kč. Pro srovnání předposlední Liberecký kraj měl celkové HDP 160 808 a na jednoho obyvatele 364 699 Kč.

<sup>3</sup> Za průmysl v kraji je to celkem 42 374 milionů Kč. Pro srovnání předposlední kraj Vysočina měl tržby z průmyslu celkem 158 156 milionů Kč.

<sup>4</sup> Poslední olomoucký kraj měl 28 648 Kč a karlovarský kraj 28 744 Kč.

a pravděpodobně souvisí s faktem, že Karlovarský kraj jako jediný z krajů dosud nemá veřejnou vysokou školu.<sup>5</sup>

Dle mínění autora této práce lze lépe pochopit současné problémy regionu výzkumem v různých oblastech historie kraje, zejména událostí moderních dějin. Zatímco však silně rezonující témata oblasti např. poválečný odsun německého obyvatelstva, zánik mnoha obcí, těžba uranu, pracovní tábory a osudy politických vězňů jsou v posledních letech zájmem mnoha historiků a jsou na ně psány vynikající práce, regionální hospodářství, zejména průmyslová výroba, byly po roce 1989 odsunuty stranou. V předchozím období marxistické historiografie naopak dějiny průmyslu tvořily páteř historické produkce v kraji. Vyznačovaly se nicméně typicky jednostranným nekritickým výkladem. Nostalgické vzpomínky po minulých časech, nekritická literatura a absence současného pohledu společně vytváří zavádějící mnohdy až mýtický diskurz mezi zdejšími obyvateli.

Cílem práce je prozkoumání příčin, procesu a omezeně i důsledků vzniku podniku Škoda Ostrov z vnitropolitické i mezinárodněpolitické, sociální i hospodářské perspektivy. Především pak vzájemných vlivů úpadku těžby uranu (se všemi vedlejšími jevy), dokončování výstavby mnohatisícového města, převodu pozemků a následné stavby továrny v atmosféře sovětizace komunistického režimu konce padesátých let. Práce vychází z dosud neprozkoumaného archivního materiálu fondu Škoda Ostrov, který pomůže osvětlit byrokratickou posloupnost výstavby celého podniku i ideje skrývající se za celým procesem vytváření projektu na jednotlivých úrovních hierarchie totalitního státu.

---

<sup>5</sup> Český statistický úřad. In: <https://www.czso.cz/csu/czso/srovnani-kraju-v-ceske-republice-2018> [cit. 13. 4. 2019].

Přestože se podnik měl stát jedním z největších v pohraničí a klíčovým pro přežití nově vybudovaného města Ostrova v rámci plánu na zprůmyslnění československého pohraničí, byl zároveň plánován a stavěn v časové tísní a v extrémně kontrolované oblasti při hranicích s Německou demokratickou republikou a nedalekými hranicemi Spolkové republiky Německo, v oblasti poznamenané intenzivní uranovou těžbou.

Je nemožné nereflektovat ve výzkumu literaturu a novinářskou praxi daného tématu z období minulého režimu. Z tohoto důvodu se jedním z cílů práce rovněž stala její kritická komparace s prameny a zhodnocení relevantnosti pro moderní dobu, stejně jako analýza pramenů vzhledem k různým úrovním státní organizace.

## **1.2. Metodologie**

Téma je časově vymezeno obdobím od konce druhé světové války po druhou polovinu šedesátých let, kdy je dokončena výstavba plánovaného areálu továrny. Časové přesahy v rovině menších exkurzů do historie regionu jsou ovšem přítomné na obou stranách časové osy, z důvodu nutného historického kontextu.

Organizace práce si rovněž vyžádala prostorové zúžení na dva rámce: užší a širší oblast. V užším vymezení je to oblast mezi Ostrovem a Jáchymovem, patřící obcím Horní Žďár, Dolní Žďár a Vykmanov, kde v padesátých letech stály uranové nápravně pracovní tábory Vykmanov I, Vykmanov II a další objekty národního podniku Jáchymovské doly, zejména pak objekty Dopravního hospodářství. Na jejich místě se na počátku let šedesátých začíná se stavbou Závodu Ostrov, později známém jako Škoda Ostrov. V širším vymezení se téma zabývá oblastí mezi městy Karlovy Vary – Ostrov – Jáchymov.

K výzkumu je užita přímá i nepřímá metoda analýzy pramenů fondu Škoda Ostrov, závodního časopisu Ostrovský Škodovák, článků psaných mezi lety 1960-1989, primárně ve sbornících Minulostí

Západočeského kraje, kroniky města Ostrova, záznamů ze zasedání Městského národního výboru v Ostrově a Krajského národního výboru v Karlových Varech. Rovněž je užitá statistická a geografická metoda, díky přítomnosti několika map použitých při výstavbě závodu a celé řady tabulek s hospodářskými, technologickými a jinými ukazateli. Hodnocení pramenů a literatury je věnována vlastní kapitola.

Práce je řazena do kapitol, jejichž posloupnost je dána primárně tematickými celky a sekundárně chronologicky z důvodu snazší orientace. Kvůli urychlené výstavbě závodu probíhala řada procesů simultánně, například zatímco byly bývalé objekty Dopravního hospodářství přestavovány na první halu pro výrobu trolejbusů, probíhalo ještě projektování navazující výstavby závodu v rámci investičního úkolu a jeho následné schvalování příslušnými vládními orgány, a mezitím jednaly Závody Vladimíra Iljiče Lenina Plzeň s národním podnikem Jáchymovské doly Jáchymov o delimitaci objektů. Každá z činností byla klíčová pro vybudování nové továrny a jsou jim věnovány příslušné podkapitoly s detailním časovým určením. Takto bylo možné ukázat složitý proces výstavby v jeho často improvizáčnické a reakční podobě.

První kapitola hodnotí dostupnou literaturu a prameny, ze kterých bylo čerpáno v souladu s metodologií. V druhé kapitole jsou vyloženy poválečné dějiny regionu s důrazem na změny ve složení a počtu obyvatelstva, vznikající uranový průmysl, výstavbu podnikového sídliště tzv. nového Ostrova a úpadek těžby. Třetí kapitola je věnována samotné výstavbě závodu skrze konkrétní významné prameny, například investiční generel, investiční úkol, delimitační smlouvy, posuzovací protokol a další. Zároveň obsahuje popisné části věnované prvotním plánům továrny a po následném přehodnocení zachycuje její skutečnou podobu. Záměrně jsou v této kapitole reflektovány tematické okruhy v souladu s cíli této práce, jako problémy budování závodu, komunikace mezi institucemi nebo vztah



vývoje obyvatelstva města a vývoje počtu zaměstnanců závodu. Vztah mezi městem a závodem, především z hlediska vzájemných vlivů, je dále rozvíjen v poslední kapitole, která chronologicky ukončuje časový rámec práce.

V průběhu výzkumu se ukázala nezbytná znalost a použití dobových zkratk, které jsou pro snazší pochopení nejprve rozepsány s umístěním zmíněné zkratky v závorce za celým názvem. Na konci práce se následně nachází seznam zkratk.

## 2. VYHODNOCENÍ PRAMENŮ A LITERATURY

Problematikou výstavby závodu Škoda Ostrov se doposud okrajově zabývala bývalá vedoucí archivu Škoda Plzeň Marie Bauerová v článku *Založení závodu Škoda v Ostrově*.<sup>6</sup> Tento i její další články z přelomu sedmdesátých a osmdesátých let, týkající se vybraných témat spjatých s dějinami Škody Plzeň, jsou poznamenány marxistickou historiografií a dobovými požadavky. Nepochybným cílem článku bylo předvést kvantitu a kvalitu výrobků továrny, přičemž byly příčiny, okolnosti a důsledky počátků výroby upozaděny, nemluvě o neodmyslitelném kontextu vztahů odsunu obyvatelstva, uranového průmyslu, pracovních táborů a vzniku nového města. Přesto je článek (až na jednu výjimku, jenž je rozepsána v kapitole o výstavbě) faktuálně správný a čerpá z řady archivních materiálů, na jejichž základě je psána i tato diplomová práce.

Podobně psaným příspěvkem jako *Založení závodu Škoda v Ostrově* je rovněž *Historie a současnost závodu Škoda Ostrov*,<sup>7</sup> který vyšel ve zvláštním vydání závodního časopisu *Škodovák* v roce 1979. Významnějším materiálem je výroční článek *Třicetiletá historie závodu*,<sup>8</sup> vydaný ve stejném časopise. Je sestavený z pamětí dělníků, kteří byli u zakládání závodu, a přestože na něho platí předchozí hodnocení dobové produkce, objevují se v něm nové informace a omezená kritika některých původních jevů spojených se stavbou. Dále se v literatuře objevují jen krátké zmínky o založení či související témata. Jedná se například o brožuru *Škoda: Závod*

---

<sup>6</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulosti Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 5-13.

<sup>7</sup> *Historie a současnost závodu Škoda Ostrov*. Ostrovský škodovák – zvláštní vydání, 1972, s. 1-12.

<sup>8</sup> ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. Ostrovský škodovák. Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov, r. 21, 1989, s. 1-4.

*Ostrov*, články v regionálních časopisech *Pravda*, *Stráž míru* a *Pochodeň* a v závodních časopisech *Škodovák* a *Ostrovský Škodovák*. Tyto články se již primárně nezabývají historií, ale představováním nových typů strojů, výrobních a obchodních úspěchů apod.

Obecně lze konstatovat, že dostupná literatura k dějinám Škoda Ostrov má provinciální charakter. Kromě toho, že jsou tyto zmínky značně zkrácené, se také jejich metody a cíle neslučují s metodami a cíli této diplomové práce. Téma je v širším rozsahu a kontextu regionu prakticky neprobádané. Z těchto důvodů vychází práce z analýzy primárních pramenů a z regionální a odborné literatury, zejména porevoluční.

Primárním pramenem byly dokumenty, uložené ve Státním oblastním archivu v Plzni ve fondu ZVIL (Závody Vladimíra Iljiče Lenina) Škoda Ostrov.<sup>9</sup> Jejich charakter byl značně rozdílný, přičemž největší část zaujímal vzájemná korespondence mezi tehdejšími řediteli podniku Ing. Josefem Šimonem, jeho zástupci a různými institucemi. Ve fondu se rovněž nacházel podrobný investiční úkol, jeho připomínky a hodnocení, jejichž součástí bylo i několik územních plánů a umělecký náčrt. Dále sbírka fotek z první etapy výstavby (montování tzv. haly „T“) a řada zápisů z jednání. Pramenná základna postihuje nejdůležitější aspekty budování závodu a řadu zajímavostí. Bohužel ale očividně chybí i celá řada materiálů týkajících se například rozhodování o přestavbě dopravní vlečky závodu, která by měla značný vliv na urbanistické spojení tzv. starého a nového města, některé části jednání o delimitačních smlouvách a zejména na počáteční personální organizaci závodu.

---

<sup>9</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL.

Řadu „hluchých“ míst slibuje vyplnit nález nových dokumentů z prosince 2018. Výroba trolejbusů totiž byla v Ostrově pro ztrátovost ukončena v roce 2004, kdy byla přenesena zpět do Plzně a v Ostrově se do roku 2010 již pouze opravovaly starší modely a vyráběly některé náhradní díly. Poté byla firma, v té době Strojírny Ostrov s.r.o., 23. listopadu 2010 zavřena a vymazána z obchodního rejstříku. Následně byly pozemky, ve stavu brownfieldu, prodány v konkurzu developerské společnosti Panattoni Europe, jenž začala s demolicí objektů na podzim 2018, během nichž našla větší množství archivního materiálu z historie závodu. Zhruba 13 beden bylo převezeno do Státního oblastního archivu v Plzni, materiál však čeká na zpracování a zpřístupnění.<sup>10</sup>

Dalším významným pramenem se stala městská kronika, konkrétně dva její svazky pro roky 1946-1962<sup>11</sup> a 1963-1973.<sup>12</sup> Obě části byly psány různými kronikáři, kteří zastávali různé funkce v městské správě. Podle jejich zaměření jsou uváděny primárně rozdílné informace, navíc ve stručnější nebo obsáhlejší formě. Například Miroslav Lázinka zastával funkci předsedy kulturně školské komise,<sup>13</sup> přičemž ve svém textu zohledňuje zejména kulturní oblast, ať kriticky nebo pochvalně.

Z regionální literatury je nutné zmínit *Dějiny města Ostrova*<sup>14</sup> Lubomíra Zemana z roku 2001. Kniha často vychází ze starších prací *Dějiny města Ostrova*<sup>15</sup> od Josefa Kühnla, méně pak z knih *Ostrov*<sup>16</sup>

---

<sup>10</sup> MELUZÍN, Vladimír. *FOTO: Bývalá Škoda ukryvala poklad*. Karlovarský deník. In: [https://karlovarsky.denik.cz/zpravy\\_region/foto-byvala-skoda-ukryvala-poklad-20181225.html](https://karlovarsky.denik.cz/zpravy_region/foto-byvala-skoda-ukryvala-poklad-20181225.html) [cit. 10. 4. 2019].

<sup>11</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1946-1962*.

<sup>12</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*.

<sup>13</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 215.

<sup>14</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001.

<sup>15</sup> KÜHNL, Josef. *Geschichte der Stadt Schlackenwerth*. Ostrov 1931.

<sup>16</sup> URBAN, Jan. *Ostrov: město pod Krušnými horami*. Ostrov 1959.

Jana Urbana a *Ostrov*<sup>17</sup> Stanislava Churého a Josefa Štěpánka. Autor Lubomír Zeman, zabývající se primárně architekturou, napsal mimo obsáhlých *Dějiny města Ostrova* i tematicky úzce zaměřené práce například *Nový Ostrov: soubor tradicionalismu 50. let 20. století*.<sup>18</sup> Ve starších dějinách čerpá často z práce Josefa Kühnla, ovšem v moderních dějinách je jeho výzkum postaven na vlastním houževnatém archívním bádání a značně zkreslující marxistické práce Urbana, Churého a Štěpánka reviduje a přehodnocuje. Poválečný Ostrov, zejména nová výstavba v duchu socialistického realismu, je pro něho signifikantní, což dokazuje i řadou publikací a dokumentů na dané téma. Na rozdíl od předchozích autorů se v textu věnuje i širšímu okolí Ostrova, včetně přilehlých vesnic a jejich historickému vývoji, čímž dodává práci neodmyslitelný kontext a samozřejmě rozvíjí i témata dříve cíleně opomíjená jako například výstavbu nového města nuceně nasazenými politickými vězni.

Regionálně laděné jsou i některé práce související rovněž se společností Škoda, od již zmíněné Marie Bauerové a její nástupkyně na postu vedoucí archivu Škoda, Ladislavy Nohovcové. Nezaměřují se ovšem cíleně na ostrovský závod, čímž jejich využití pro danou problematiku klesá.

Z odborné literatury vychází diplomová práce zejména z knih zabývajících se Jáchymovskými doly, znárodněným průmyslem a obecně politicko-hospodářskými tématy. Jmenovitě je to zejména *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992*<sup>19</sup> Václava Průchy a kolektivu autorů, jejichž kniha pomohla zobecnit některé

---

<sup>17</sup> CHURÝ, Stanislav – ŠTĚPÁNEK, Josef. *Ostrov: 650 let*. Plzeň 1981.

<sup>18</sup> ZEMAN, Lubomír. *Nový Ostrov: soubor tradicionalismu 50. let 20. století*. Ostrov 1998.

<sup>19</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno 2009.

výsledky výzkumu. Dále *Tajný prostor Jáchymov*<sup>20</sup> Karla Kaplana a Vladimíra Pacla, který skvěle popisuje Jáchymovské doly z několika pohledů. Tématy uranového průmyslu a politických vězňů se dlouhodobě zabývají i Klára Pinerová, Tomáš Bouška, Michal Louč, Kristýna Bušková, Petra Čáslavová, jejichž kolektiv spravuje neziskovou organizaci Političtí vězni.cz a stejnojmennou webovou stránku politictivezni.cz. Zároveň produkují na dané téma monografie využívající zejména metody orální historie, přičemž spolupracují i s organizací Post Bellum. Jedná se o knihy *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*<sup>21</sup> a *Českoslovenští političtí vězni: Životní příběhy*.<sup>22</sup> Na stejné téma, ale z pohledu organizace táborů, píše František Bártík ve svém textu *Nad krajinou slz a radiace*.<sup>23</sup> Poválečné hospodářství rozebírá v knize *Znárodnění a socialismus*<sup>24</sup> Karel Kaplan. V tématu pokračuje *Znárodnění Československo*<sup>25</sup> Jana Kuklíka. *Angažované dějepisectví* od Vítězslava Sommera pomohlo autorovi v třídění literatury a *Soudruzi: světové dějiny komunismu*<sup>26</sup> Roberta Service v umístění tématu do světové perspektivy vývoje komunismu v politických dějinách.

---

<sup>20</sup> KAPLAN, Karel – PACL, Vladimír. *Tajný prostor Jáchymov*. České Budějovice 1993.

<sup>21</sup> PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017.

<sup>22</sup> BOUŠKA, Tomáš – LOUČ, Michal – PINEROVÁ, Klára. *Českoslovenští političtí vězni: Životní příběhy*. Praha 2009.

<sup>23</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017.

<sup>24</sup> KAPLAN, Karel. *Znárodnění a socialismus*. Praha 1968.

<sup>25</sup> KUKLÍK, Jan. *Znárodnění Československo: od znárodnění k privatizaci – státní zásahy do vlastnických a dalších majetkových práv v Československu a jinde v Evropě*. Praha 2010.

<sup>26</sup> SERVICE, Robert. *Soudruzi: světové dějiny komunismu*. Praha 2009.

### 3. TĚŽBA URANU A BUDOVÁNÍ NOVÉHO OSTROVA

#### 3.1. Vytvoření podniku Jáchymovské doly

Bezprostředně po ukončení druhé světové války projevila Moskva zájem o Jáchymovské doly. Během osvobozování je obsadily tři jednotky Rudé armády po dvaceti mužích. Tři týdny po svržení atomové bomby na Hirošimu navštívil oblastní velitel Rudé armády generál Michajlov společně s geologem ve službách NKVD (Narodnyj komissariat vnutrennich děl) plukovníkem Alexandrovem důl Svornost. Bylo to v době před podepsáním jakékoliv smlouvy mezi československým státem a Sovětským svazem.<sup>27</sup> Dle zprávy ministerstva národní obrany z 13. září 1945 povolovaly vstup pouze na propustky, vystavované sovětským vojenským štábem v Karlových Varech. Nejpozději od srpna 1945 poté probíhala jednání mezi vládami Československa a Sovětského svazu, která byla ukončena sepsáním a podepsáním Dohody mezi vládou SSSR (Svaz sovětských socialistických republik) a vládou ČSR (Československá republika) o rozšíření těžby rud a koncentrátů v Československu 23. listopadu 1945. Dohoda byla přísně tajná a vytvářela nový československo-sovětský podnik, kde by obě strany měly své povinnosti. Československu ukládala ustavit státní podnik pro výzkum a těžbu ve všech nalezištích radioaktivních prvků a maximálně zvyšovat čerpání rudy „v obvodu města Jáchymova“. Již od počátku umožňovala dohoda sovětskou převahu v československém uranovém průmyslu, neboť byla vytvářena v době, kdy nebyly přesně známy zásoby uranového bohatství a československá vláda měla rovněž zájem využít úspěšné dohody k mezinárodním politickým cílům (zejména

---

<sup>27</sup> PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017, s. 36-37.

územní nároky po druhé světové válce a podpora v požadavcích odsunu).<sup>28</sup>

Nutno ovšem podotknout, že těžba probíhala kontinuálně od roku 1871, kdy byla na Jáchymovsku zastavena výroba stříbra a nahradila ji Státní továrna na uranové barvy. Ty byly využívány pro barvení skla a malování porcelánu. Uranové rudy nabyly na významu po roce 1902, kdy se Marie Curie-Sklodowské podařilo získat z odpadů jáchymovské továrny chemickou cestou malé množství radia. Roku 1910 izolovala první gram kovového radia, čímž byla započata cesta k jeho novému využití. Se vznikem Československé republiky převzal nově vzniklý stát Jáchymovské doly, které v roce 1922 zaměstnávaly již 288 dělníků. V roce 1935 pokrývalo Československo vývozem radia 45 % světové poptávky. Po zjištění léčebných účinků důlních vod byly ve městě založeny první radioaktivní lázně na světě. Vlivem světových událostí však měla být uranová ruda využívána zejména ve vojenském průmyslu.<sup>29</sup>

Od 1. října 1938 do 31. března 1939 byly státní uranové doly v Jáchymově majetkem německého nacistického státu. Od 1. dubna 1939 je Říše pronajala na deset let báňské společnosti St. Joachimsthaler Bergbau-Gesellschaft mbH, která doly řídila až do května 1945. Kvůli studiím informujícím o škodlivosti produkce a těžby uranu, rozhodla nacistická propaganda o výrobě radia výhradně zahraničními pracovními silami (ostarbeitery) nebo potrestanými. V říjnu 1940 se začalo se stavbou pracovního tábora pro válečné zajatce. Nejprve se jednalo o Francouze ze západní fronty, jejichž počet se pohyboval mezi 28 až 41 muži. 31. května

---

<sup>28</sup> KAPLAN, K. – PACL, V.: *Tajný prostor Jáchymov*. České Budějovice 1993.

<sup>29</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 5.



1942 bylo 29 francouzských zajatců vyměněno za 65 sovětských. Počet sovětských byl několikrát navýšen, až na 115 v únoru 1945.<sup>30</sup>

Po konci války se situace obrátila, a na místo sovětských válečných zajatců nastoupili Němci, kteří byli rozdělováni do dvou typů. Prvním byli příslušníci německé branné moci zajatí na československém území, jejichž internace začíná 15. únorem 1946, kdy dorazil první transport ze zajateckého tábora Praha-Motol. Jejich celkový počet však pravděpodobně nepřekročil několik stovek. Druhým typem byli zajatci dopravení do jáchymovského, slavkovského nebo příbramského prostoru z území SSSR. Ti byli přivezeni ze zajateckých táborů v Ivanovské, Brjanské a Jaroslavské oblasti a jejich počet byl necelých pět tisíc. Byli rozmístěni v devíti táborech. V září 1947 bylo nasazeno na těžbu kolem 2000 zajatců, což tvořilo minimálně dvě třetiny dělníků jáchymovských dolů. Repatriace válečných zajatců měla být ukončena v prosinci 1949 odjezdem posledních 345 zajatců, ale poslední zajatci nakonec odešli až 28. ledna 1950 z Ústředního tábora a již 4. února byl tábor obsazen vězni.<sup>31</sup>

Kromě zajatců a vězňů byl brzy po válce zahájen nábor pracovníků, zejména horníků-brigádníků z jiných českých dolů. S jejich nedostatkem se však Jáchymovské doly stále potýkaly. Na vině byl odsun německého obyvatelstva z oblasti, ale rovněž i vzrůstající požadavky na zaměstnanost i v jiných odvětvích průmyslu.<sup>32</sup> 3. března 1946 zřídilo Ministerstvo průmyslu národní podnik Jáchymovské doly. Po založení podniku byli mnozí zaměstnanci ubytováni v Karlových Varech a byla potřeba přesunout je blíže k Jáchymovu.

---

<sup>30</sup> BĀRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 6-8.

<sup>31</sup> Tamtéž, s. 10-13.

<sup>32</sup> PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017, s. 37.

**Tabulka 1: Celkový stav pracovníků a procento vězňů v národním podniku Jáchymovské doly.**

Zdroj: PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017, s. 38.

Rok	Pracovníků celkem	Civilistů	Vězňů	Válečných zajatců
1945	237	237		
1946	909	62		847
1947	3 742	1 786		1 956
1948	7 966	4 303		3 663
1949	13 653	9 128	1 135	3 390
1950	17 781	11 002	6 779	
1951	24 867	14 119	10 748	
1952	33 320	19 946	13 374	
1953	40 137	26 496	13 821	
1954	44 368	32 398	11 970	
1955	46 351	37 137	9 214	
1956	43 897	36 772	7 125	
1957	42 848	36 532	6 316	
1958	37 167	30 564	6 603	
1959	30 244	25 251	4 993	
1960	25 633	22 710	2 923	
1970	24 116	24 116		
1980	30 914	30 914		
1990	20 953	20 953		

Jáchymov samotný kvůli svému terénu neumožňoval větší plošnou zástavbu. Podle původních plánů těžby z roku 1949 se tedy počítalo s kompletním vystěhováním obyvatel Jáchymova, Vejprt, přilehlých obcí a poskytnutí jejich bytového fondu výlučně zaměstnancům Jáchymovských dolů. Pro vystěhované obyvatele, továrny i světoznámé lázně měli být vybudovány náhradní objekty jinde. K plánu naštěstí nedošlo, neboť byl k výstavbě sídliště zvolen prostor

severovýchodně od Ostrova (tedy od dnešního tzv. starého města) nestísněn horským údolím jako v případě Jáchymova.<sup>33 34</sup>

Počáteční okolnosti těžby a enormní zájem Sovětského svazu pramenil ze skutečnosti, že Jáchymov byl v roce 1945 jediným otevřeným ložiskem ve sféře utvářejícího se mocenského vlivu.<sup>35</sup> Jáchymovský uran se stal významnou strategickou komoditou a jeho těžba nejvyšší prioritou. To dokazují počty, kdy například k 20. srpnu 1949 se v Ostrovském vězeňském zařízení nacházelo 2 881 vězňů, k 29. září 1950 již 10 974 a nejvíce před amnestií prezidenta republiky 4. května 1953 to bylo 14 996. Přičemž k červnu 1951 byla zaměstnanost vězňů v Jáchymovských dolech 31 % z celkové zaměstnanosti vězňů v Československu.<sup>36</sup>

### 3.2. Výstavba nového města

K roku 1940 měl Ostrov 3058 obyvatel, z nichž naprostá většina byla německé národnosti. Poválečný odsun Němců a zároveň s ním probíhající osídlovací plán měly za následek téměř kompletní výměnu obyvatel, ale také snížení počtu. Na konci roku 1946 měl Ostrov 1680 stálých rezidentů.<sup>37</sup>

Mohutné rozšíření těžby v Jáchymově znamenalo pro Ostrov nejenom příliv práce pro nově příchozí obyvatele, ale také jistou míru závislosti, neboť místní podniky, zejména porcelánka Pfeiffer und Löwenstein nemohly konkurovat výši platů v dolech. Další firmy zase

---

<sup>33</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 232-233.

<sup>34</sup> „Před novým vedením města stály tak těžké úkoly. Perspektivy budoucnosti byly jasné, zbývalo hledat cestu. Před Ostrovem stál úkol vybudovati z tohoto malého pohraničního, poloprůmyslového – polozemědělského města – město socialistické a navíc k tomu sídlo velice důležitého podniku – Jáchymovských dolů.“ (Státní okresní archiv Karlovy Vary, Kronika města Ostrova 1946-1962, s. 35)

<sup>35</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 34.

<sup>36</sup> PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017, s. 33-34.

<sup>37</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 229-231.

podlehly reorganizaci, jako například zrušený ostrovský pivovar, uzavřená pila ve Staroměstské ulici či uzavřený mlýn ve Školní ulici.<sup>38</sup>

Poválečná situace se vyznačovala i enormním nedostatkem bytů. Zejména v pohraničí to byl velký problém, který přetrval až do padesátých let. Z tohoto důvodu se velká část iniciativy poválečné vlády soustředila na zajištění bydlení v průmyslově kritických oblastech pohraničí. Největší úsilí bylo zaměřeno na oblasti s rychlým rozvojem těžebního a ocelářského průmyslu.<sup>39</sup>

Výstavba podnikového sídliště byla započata v roce 1947 víceméně živelně. V prostoru u nádraží (kde byla plánována výstavba už od 30. let) vyrostl komplex jednopatrových dřevěných dvojdomků daný do užívání v letech 1949-1950. Tato zástavba byla mezitím doplňována o dřevěné přízemní domky předávané v roce 1951. V těchto letech pokračovala výstavba bez celkového územního plánu, pouze na podkladě dílčích zastavovacích plánů. Z podnětu Jáchymovských dolů je zpracovával Ing. Arch. K. Přeslička.<sup>40</sup>

Již v této době pracovali na výstavbě trestanci z táborů nucených prací (TNP), které existovaly v letech 1949-1951.<sup>41</sup> Prioritně však byli využíváni pro těžbu, hlubinou i povrchovou, a práci v táboře. Táboře TNP byly v roce 1951 postupně rušeny a nahrazovány

---

<sup>38</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1946-1962*, s. 26-29.

<sup>39</sup> ZARECOROVÁ, Kimberly Elman. *Utváření socialistické modernity. Bydlení v Československu v letech 1945-1960*. Praha 2015, s. 30.

<sup>40</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 233.

<sup>41</sup> K tomu, aby byl občan přikázán do TNP, nemusel spáchat žádný trestný čin. František Bártík cituje ze schůze členů kraj. Komise pro zařazování osob do TNP ze dne 15. prosince 1948: „*Tento zákon (247/48 Sb.) znamená revoluci v právu, neboť nepotřebuje trestný čin k zásahu. Je to zákon preventivní, tzn. Předchozí opatření proti trestným činům.*“ Do TNP mohl být zařazen člověk mezi 18-60 rokem života až na výjimky bez řádného soudu na dobu 3 měsíců až 2 let, z rozhodnutí funkcionářů NV.

nápravně pracovními tábory (NPT), ve kterých již byli potrestaní odsouzeni k mnoha desítkám letům vězení.<sup>42</sup>

O další rozšíření, tentokrát již ucelené a s ohledem na předchozí urbanistický vývoj, požádal podnik v roce 1950. Výstavba byla plánována etapovitě a započala I. etapou východně od ulice Jáchymovské (severně od starého města). Z této etapy však byly postaveny pouze tři obytné domy a započala se stavba II. etapy severně od vlakového nádraží, kam již byly směřovány i všechny další (v prostoru severovýchodně od starého města).<sup>43</sup>

Rozrůstajícímu se provozu Jáchymovských dolů stále nepostačovala výstavba, až byl v roce 1953 předložen podnikem maximální požadavek na stavbu satelitního města pro 16 000 obyvatel. Z tohoto požadavku vycházela příprava prvního územního plánu.<sup>44</sup>

Než byl zpracován, pokračovaly Jáchymovské doly ve výstavbě. Vznikl při nich nový stavební závod „Budování“. Vedoucím jeho projekčního oddělení byl Ing. Wendler, hlavním inženýrem Ing. Ljapin a hlavním architektem akademický architekt Jaroslav Krauz. Kromě Ostrova se zabývali i výstavbou nového Horního Slavkova a nové Příbrami, které jsou stavěny ve stejném duchu.<sup>45</sup> Skupina stála za vytvořením prvotního zastavovacího plánu rozšířeného stavebního obvodu z roku 1951. V roce 1953 pak bylo severně (severovýchodně od starého města) od předchozí zástavby vytyčeno ústřední náměstí. Na jeho severní straně byly postaveny dva obytné komplexy domů s obchody v přízemí, na jižní straně byla započata stavba dalšího obytného bloku a na východní straně byl koncem března 1954 dokončen projekt Domu kultury a 1. května téhož roku i položen

---

<sup>42</sup> BĀRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 13-16.

<sup>43</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 233.

<sup>44</sup> Tamtéž, s. 234.

<sup>45</sup> BĀRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 78-81.

základní kámen. Dům kultury byl slavnostně otevřen přesně za rok, 1. května 1955. Úvodní projekt domu byl vypracován dříve, než územní plán a zastavovací studie se tedy tvořila bez znalosti obrazu zamýšlené podoby města. Celý koncept tohoto ústředního prostoru byl z tohoto důvodu i několikrát změněn. Především byla z projektu vypuštěna původně zamýšlená administrativní budova, s čímž souvisela i změna orientace náměstí a z Domu kultury se tak stala hlavní dominanta náměstí, a tedy i samotného centra města.<sup>46</sup> Zejména vnitřní vybavení má za cíl reprezentovat výtvarnými, sochařskými a architektonickými odkazy k hornické minulosti a (tehdejší) současnosti. Na výzdobě se aktivně podíleli i vězni z vykmanovských táborů tzv. „Muklprojekt“. Ten shromažďoval umělce a odborníky, kteří mimo jiné zhotovili pod vedením Jaroslava Šlezingera<sup>47</sup> hlavní sousoší na Domu kultury.<sup>48</sup>

Během výstavby neustále pokračoval příliv zaměstnanců Jáchymovských dolů do města, a to dobrovolný prostřednictvím náboru i nucený nasazením vězňů a internovaných z jednotlivých táborů.<sup>49</sup> Spravovány a zastřešovány byly Stanicí Sboru uniformované vězeňské stráže (SVS) Ostrov, která byla založena v polovině června 1949.<sup>50</sup> Jednotlivé NPT byly samostatnými jednotkami, v nichž musely být zajištěny všechny nezbytnosti pro soběstačné fungování tábora. Nejvýznamněji se do výstavby Ostrova zapojily tábory Vykmánov I, s krycím označením C, a Vykmánov II, zvaný L. Vykmánov I byl zřízen 1. března 1949 a sloužil původně jako ústřední tábor, v němž se nacházelo velitelství stanice SVS Ostrov

---

<sup>46</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 234.

<sup>47</sup> Jaroslav Šlezinger byl odsouzen pro velezradu a vyzvědačství na 25 let odnětí svobody. Zemřel ve výkonu trestu 2. srpna 1955.

<sup>48</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 64.

<sup>49</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 235-236.

<sup>50</sup> PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Političtí vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017, s. 37.

a ústřední sklady.<sup>51</sup> Tábor dosud slouží vězeňským účelům. Nedaleko od něho byl do února 1951 zřízen NPT Vykmanov II, který fungoval do zrušení 26. května 1956.<sup>52</sup> Právě vězni NPT ve Vykmanově se ve velké míře podíleli na výstavbě města. Z bezpečnostních důvodů byl celý prostor nové etapy oplocen dvojitým plotem s ostnatým drátem a hlídán strážní službou. Proti případným útěkům byla zabezpečena i kanalizace. Aby práce mohly být prováděny rychleji a kvalitněji pořádaly se i zednické kurzy. Přesto se překotná výstavba odrazila v častých změnách v plánech a také v kritickém nedostatku vody pro sídliště, v jehož důsledku byly z projektu náměstí vymazány kašny.<sup>53</sup>

Vykmanovské nápravně pracovní tábory se nacházely mezi Ostrovem nad Ohří a Jáchymovem na rovině v polích. Ústředním táborem Vykmanov I procházeli všichni noví vězňové. Do tábora byl zaveden vodovod, elektrický proud a byla zde částečně zbudována i kanalizace. Uvnitř tábora byl velitelský „barák“<sup>54</sup> s kanceláři a světnicemi starších tábora. Samozřejmě nechyběla zařízení sloužící k ostraze lágru, tedy strážní věže a dvojitě oplocení z ostnatého drátu o výšce 2,5 m, které se v noci osvětlovalo. Mezi vnějším a vnitřním oplocením byla ulička asi 1,5 m. Dále se v táboře nacházely sklady (oděvní a proviantní), kůlny, ve kterých se skladovalo dřevo, prádelna, prasečnick, latrína, kuchyně, kantýna, kulturák, korekce, izolace a obytné dřevěné objekty tzv. „baráky“, v nichž bylo vždy asi deset světnic. V každé světnici žilo po šestnácti potrestaných. V táboře Vykmanov I byla navíc ošetrovna, zubní ambulance, dílny – obuvnická, krejčovská, truhlářská a zámečnická. Z tohoto tábora byli vězni dále rozdělováni do ostatních pracovních táborů na

---

<sup>51</sup> V době fungování NPT Ústřední (tzv. D), tedy od 4. února 1950 do 12. prosince 1954, přestal být Vykmanov I ústředním táborem. Tato pozice se mu navrátila po zrušení tábora D.

<sup>52</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 17-19.

<sup>53</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 235-236.

<sup>54</sup> Termín „barák“ používá autor v souladu s odbornou literaturou, jako ustálený termín vězňů pro konkrétní typ stavby v táborech.

Jáchymovsku.<sup>55</sup> Druhý areál byl tzv. tábor L (zvaný Elko), jenž patřil k nejobávanějším pro mimořádně tvrdé podmínky. V táboře se nacházely celkem čtyři „baráky“: dva, kde byli vězni ubytováni, dále „barák“ s velitelstvím tábora, a také kuchyně a malá nemocnice ve čtvrtém.<sup>56</sup> Vedle nich fungovala třídírna a drtírna uranové rudy, oficiálně označovaná jako „oddělení technické kontroly“, kde vězni přicházeli do styku s rudou bez jakýchkoli ochranných pomůcek. Tato vysoká cihlová budova byla nazývána „věž smrti“.<sup>57</sup> Tábor, který se nacházel v bezprostřední blízkosti, byl také zasažen prachem z drcené rudy. Patřil mezi nejmenší, neboť k obsluze drtičky rudy byl zapotřebí poměrně malý počet vězňů. Nejvyššího počtu tábor dosáhl 30. dubna 1953 a činil 306 vězňů. Byl hlídán pěti věžemi a délka ženině technických zátarasů činila 1015 m.<sup>58</sup>

Mezitím stále probíhala výstavba podnikového sídliště, aniž by byl znám jeho maximální nebo optimální rozsah včetně počtu obyvatel. Územní plán, který zpracovávala skupina vedená Ing. arch. Ladislavem Kozákem, totiž narazila na neochotu bezpečnostních složek, které odmítaly vydat plány oblasti. V době vrcholící studené války byl totiž celý prostor bývalého okresu Jáchymov vyhlášen za uzavřenou zónu s režimem hraničního pásma. Závory byly na všech přístupových cestách, bezprostředně za Ostrovem u Vykmanova, a vstup byl povolen pouze na zvláštní průkazy. Projektanti tedy operovali pouze se starými německými mapami, do kterých si museli přenášet skutečný stav z roku 1953. Územní plán pro předpokládaných 16 000 obyvatel byl tedy schválen až 2. 2. 1954. Už v září téhož roku ale poradní sbor Ministerstva místního hospodářství

---

<sup>55</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 18-20.

<sup>56</sup> Tamtéž, s. 57.

<sup>57</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 236.

<sup>58</sup> BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017, s. 57.



doporučil zpracování dalšího rozšířeného plánu pro 19 000 obyvatel. Ten měl být hotov do 31. 8. 1955.<sup>59</sup>

23. 4. 1955 však byl vládním usnesením schválen investiční úkol pro rozšířenou kapacitu města na 25 000 obyvatel. Tento územní plán měl být splněn do 1. 11. 1955. Nový kompaktní městský celek byl v tomto plánu zamýšlen jako plnohodnotné zahradní město. Prudký vzestup těžby uranové rudy způsobil zvýšený nábor pracovní síly, což vyvolalo potřebu urychlené výstavby další ubytovací kapacity.<sup>60</sup>

### **3.3. Dokončování výstavby a úpadek těžby**

Výstavba města měla končit XVII. etapou po patnácti letech budování. Přičemž poslední etapou navrženou architektem Jaroslavem Krauzem byla XI. Nově vybudované „socialistické město“ či „město mladých“ (věkový průměr činil 24,3 let, což z Ostrova dělalo jedno z nejmladších měst v ČSSR) bylo hojně navštěvováno zahraničními delegacemi, přestože stále nebyla vyřešena řada problémů. Původní záměr propojení starého města s podnikovým sídlištěm se zcela nezdařil a z důvodů umístění většiny administrativních míst v novém městě se staré centrum začalo opomíjet a chátrat. V sídlišti nebyly vyřešeny problémy s dodávkami tepla a teplé vody. Objevovalo se mnoho hrubých i drobných závad v nově postavených bytech, což poukazovalo na špatnou kvalitu práce. Téměř až do konce padesátých let rovněž nebylo dostatečně vyřešeno ukládání odpadu, nedostatečné veřejné osvětlení, a také neuspokojivý počet poštovních schránek. Kvůli špatnému plánování počaly problémy s orientací ve městě, a tak si obyvatelé pojmenovávali svá bydliště podle stavebních etap. Nebylo rovněž počítáno s rychlým rozvojem automobilové dopravy

---

<sup>59</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 237-238.

<sup>60</sup> Tamtéž, s. 238.

(dodnes přetrvávají problémy s šířkou silnic a počtem parkovacích míst). Z důvodu čekání na rekonstrukci vodovodu a kanalizace, která se neúměrně protáhla, vázla i konečná úprava povrchů chodníků a vozovek.<sup>61</sup> Ostrovský kronikář svádí tyto nedostatky především na Jáchymovské doly, neboť podle něho byl Městský národní výbor vždy postaven před již hotovou věc a jeho skutečná působnost se vztahovala pouze na oblast starého města.<sup>62</sup>

### Obrázek 1: Ostrov a etapy výstavby

Zdroj: ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 241.



<sup>61</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 239-248.

<sup>62</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1946-1962*, s. 41-42.

Ve druhé polovině padesátých let došlo k zásadním změnám na světovém trhu s uranem. Obě velmoci nashromáždily dostatečné množství zásob strategické suroviny k výrobě jaderných zbraní, přičemž využití jádra v energetice bylo ještě v počátcích. Těžba ve světě tedy výrazně poklesla a následovala i cena uranu.<sup>63</sup> Na poli československo-sovětských hospodářských vztahů měl Sovětský svaz zájem změnit dříve dohodnuté nákupní ceny a podmínky obchodu, ale nadále se počítalo s rozvojem těžby.<sup>64</sup>

Velkou ranou pro československý uranový průmysl se tak stalo prohlášení Americké atomové komise v roce 1959, které následoval brzy Sovětský svaz, v němž se zavázaly napříště nekupovat uranovou rudu pro vojenské účely.<sup>65</sup> Vývojem bylo Československo zaskočeno, neboť naopak počítalo s dříve dohodnutým zvýšením těžby v letech 1956-1960 o 65 %. Nicméně se politbyro ÚV KSČ dohodlo již 19. srpna 1958 snížit objem těžby na úroveň roku 1958, zintenzivnit geologický průzkum, snížit výrobní náklady a zefektivnit práci, přičemž jedním z hlavních bodů byla i postupná likvidace dvou těžebních podniků v oblasti Horní Slavkov a Jáchymov.<sup>66</sup>

S ukončováním těžby v Jáchymovských dolech se také projevil problém stálého obyvatelstva, neboť prudký propad životní úrovně u většiny obyvatel města znamenal i jejich odchod. Díky statutu hornického města mělo ostrovské obyvatelstvo přednost zásobování obchodů, kvůli čemuž sem jezdili nakupovat i lidé z okolních měst.<sup>67</sup> Zrušením těžby skončila i tato výhoda. Ostrov měl po celou dobu

---

<sup>63</sup> TOMEK, Prokop. *Československý uran 1945-1989: Těžba a prodej československého uranu v éře komunismu*. Praha 1999, s. 6.

<sup>64</sup> JANČÍK, Drahomír. *Vývoz československého uranu do Sovětského svazu v letech 1946-1959*. In: *Acta Oeconomica Pragensia*, r. 15, 2007, s. 194-208.

<sup>65</sup> Tamtéž.

<sup>66</sup> TOMEK, Prokop. *Československý uran 1945-1989: Těžba a prodej československého uranu v éře komunismu*. Praha 1999, s. 6.

<sup>67</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1946-1962*, s. 49.

výstavby padesátých let víceméně „noclehárenský“ charakter. Kronikář k tomu poznamenává, že si získal i pověst kriminálního města, neboť zde pracovalo mnoho zaměstnanců bez rodin, za vysoké finanční odměny, které utráceli za alkohol či lehkou společnost.<sup>68</sup> Začala být problematická i vybavenost, neboť řada projektů ve městě byla ještě rozestavěná v době, kdy se těžba přesouvala do Příbrami a Jáchymovské doly se svého majetku zbavovaly přesunem na Městský národní výbor. Ten tím nabyl na vlivu a po složitých jednáních převzal od ledna 1959 investorství ve výstavbě Krajský národní výbor a Jáchymovské doly dokončily pouze rozestavěné akce.<sup>69</sup> Atmosféru dokresluje i nezájem a neaktivita ze strany měšťanů, kteří z velké části ignorovali kulturní akce a organizace.<sup>70</sup>

Ztrátu významu Ostrova po ukončení těžby dále demonstruje i nabití statutu okresního města usnesením vlády ze dne 22. 12. 1957, v platnosti od 1. ledna 1958, které bylo po pouhých dvou letech zrušeno, přestože přesídlení okresních orgánů bylo poměrně složité. V rámci územní reorganizace se sídlem okresu znovu staly Karlovy Vary.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Tamtéž, s. 53-54.

<sup>69</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 245.

<sup>70</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1946-1962*, s. 77-79.

<sup>71</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 247.

#### 4. ZALOŽENÍ ŠKODA OSTROV

S upadající těžbou bylo nutné vyřešit problém zajištění práce pro nové obyvatele Ostrova. Tím se zabývalo politbyro Ústředního výboru (PB ÚV) KSČ 18. listopadu 1958.<sup>72</sup> *„Konzolidace obyvatelstva v pohraničních okresech vyžaduje patřičnou skladbu zaměstnanosti a dosažení harmonického souladu mezi vývojem průmyslu a zemědělství. Proto v těch okresech, kde podíl průmyslu je dosud nedostatečný, je třeba docílit dalšího zvýšení průmyslové výroby a tím i růstu zaměstnanosti.“*<sup>73</sup>

Prohlášení bylo v souladu s hospodářským vývojem v období druhého pětiletého plánu, který podporoval nové investice a výstavbu. Typické pro léta 1956-1960 byly vysoké a meziročně vyrovnané přírůstky makroekonomických veličin. Průmyslová produkce stoupla za pět let o dvě třetiny, ale zároveň si vyžádala velké investiční kvóty a potřebovala stále více pracovních sil a surovin. Opět byl preferován těžký průmysl, zejména těžké strojírenství, na rozdíl od let 1954-1955. Započala nová investiční vlna. Tentokrát se s ní však vyvíjela příznivě i životní úroveň obyvatelstva.<sup>74</sup>

V Ostrově se měl rovněž brzy projevit obecný trend, neboť na základě zadání politbyra bylo vydáno vládní usnesení č. 269 ze dne 1. 4. 1959. Účel politicko-hospodářského zajištění rozvoje pohraničí uložil Ministerstvu těžkého strojírenství (MTS) urychleně vybudovat v kraji Karlovy Vary pracovní příležitosti k podpoře co největší

---

<sup>72</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1498 / PV 669, *Zpráva o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV.*

<sup>73</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Výstavba závodu Ostrov*, s. 1.

<sup>74</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992.* Brno 2009, s. 300.

zaměstnanosti. Ministerstvo pověřilo splněním úkolu strojírenské Závody V. I. Lenina v Plzni (ZVIL).<sup>75</sup>

16. ledna 1959 vydala Plánovací komise Krajského národního výboru (KNV) Karlovy Vary Závodům V. I. Lenina směrnici, v níž sděluje, že v letech 1960 až 1965 bude nutné získat pracovní příležitost v Ostrově a okolí pro 5 230 pracovníků.<sup>76</sup> Pro zaměstnance Jáchymovských dolů bylo v kraji vybudováno několik sídlišť, kromě Ostrova například i Horní Slavkov, v nichž žili převážně zaměstnanci podniků spadající pod Ústřední správu výzkumu a těžby radioaktivních surovin. Z nich největší sídliště byl Ostrov, kde bylo do roku 1959 postaveno asi 4 500 bytových jednotek, asi 15 svobodáren pro cca 2 000 lidí a „...*úměrné množství různých sociálních a kulturních zařízení (školky, jesle, 8letky, 11 letky, velký kulturní dům, velká restaurace, jídelna apod.)*.“ Vzniklo zde město, které se stalo sídlem okresu s necelými 20 000 obyvateli a stále se dostavovalo podle dlouhodobého plánu, v němž se počítalo navíc s asi 1 250 bytovými jednotkami s dalšími zařízeními. Celkový počet obyvatel měl dosahovat 25 000, přičemž v roce 1959 byl průměrný věk u žen 22 let, u mužů necelých 27 let a ročně se rodilo zhruba 420 dětí.<sup>77</sup> Jednalo se o důsledek státní reformy sociálního zabezpečení, která byla podpořena rozšířením bytové výstavby. Byly podporovány rodiny s více dětmi, rostly nejnižší důchody a byly rozvíjeny placené služby. Nastalo zlepšení životní úrovně, které se ale nedotklo sféry služeb. Pokračující preferování průmyslu na úkor nevýrobní sféry tedy zpomalovala rozvoj.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 1-2.

<sup>76</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 1-2.

<sup>77</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Výstavba závodu Ostrov*, s. 1.

<sup>78</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno 2009, s. 304.

Pracovníci rušených Jáchymovských dolů se měli uvolňovat postupně, v roce 1960 pět set až tisíc osob, v roce 1961 tisíc sedm set, v roce 1962 tisíc sto třicet, v roce 1963 osm set a v roce 1964 šest set. Z tohoto celkového počtu bylo asi devět set vyučených kovořemeslníků.<sup>79</sup> ZVIL Plzeň navrhovaly již 10. února 1959 problém zaměstnanosti řešit vybudováním nového závodu v Ostrově, do něhož by byly přeneseny dva základní výrobní programy z Plzně, totiž sériová výroba trolejbusů a soustředěná výroba slévárenského zařízení.<sup>80</sup> Závod v Ostrově se tím měl stát monopolním výrobcem v rámci Výrobně hospodářské jednotky (VHJ) Leninových závodů Plzeň. Návrh byl odsouhlasen Ministerstvem těžkého strojírenství i radou Národního krajského výboru Karlovy Vary, což bylo potvrzeno dopisem Plánovací komise ze dne 3. března 1959.<sup>81</sup> Zaměstnanost byla počítána zatím na 2 700 pracovníků. Návrh neřešil pracovní situaci definitivně, a proto Krajská plánovací komise (KPK) Karlovy Vary po jednání se Státním úřadem plánovacím (SÚP) a s Ing. Vondráškou z MTS žádali vybudování další haly, aby se navrhovaná zaměstnanost zvýšila.<sup>82</sup>

21. dubna 1959 uložil náměstek Ministra těžkého strojírenství Ing. Jan Franc Leninovým závodům, konkrétně podnikovému řediteli Ing. Josefu Šimonovi,<sup>83</sup> urychleně převzít závod Horní Žďár, myšleno stávající objekty tzv. Dopravního hospodářství n. p. Jáchymovské doly Jáchymov, aby zde na základě návrhu investičního záměru byl

---

<sup>79</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 69.

<sup>80</sup> Novější Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O udává výrobní program trolejbusy a výroba těžních zařízení v této fázi plánování.

<sup>81</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 1-2.

<sup>82</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Výstavba závodu Ostrov*, s. 1-2.

<sup>83</sup> Josef Šimon (10. března 1921–18. prosince 2003) byl v letech 1950-52 ředitelem firmy Auto-Praga, v letech 1958-62 ředitelem Leninových závodů v Plzni a 1966-69 ředitelem Auto-Škoda v Mladé Boleslavi. Poté zastával funkce Ministra průmyslu (1969-71), Ministra hutnictví a těžkého průmyslu ČSSR (1971-74), Místopředsedy ve vládách Lubomíra Štrougala v letech 1974-81. Nakonec se stal velvyslancem Československa v Rumunsku v období 1981-84 a po jeho návratu byl penzionován.

vybudován nový závod. Ministerstvo zároveň zažádalo Státní úřad plánovací o dodatečné začlenění výstavby závodu do plánu centralizované výstavby v roce 1960 ve třetí pětiletce včetně zvýšení investiční částky.<sup>84</sup> Nespokojenost s tímto úkolem odhaluje poznámka napsaná Ing. Josefem Šimonem na straně pověřovacího dopisu ve znění: „*To není komplexní a odporuje všem zjištěním, která byla na KNV Karl. Vary projednávána. Minimálně to vyžaduje změnu plánu (plán práce a rozdílné náklady!) V plné míře takovýto příkaz odmítáme!*“<sup>85</sup> Poznámka se vyjadřovala zejména k druhé části dopisu, v němž vládní usnesení ukládá ministru předsedovi Státního úřadu plánovacího, aby ve spolupráci s radou KNV v Karlových Varech zabezpečil v plánu krajské bytové výstavby do konce roku 1965 pro potřeby Leninových závodů 748 bytových jednotek.<sup>86</sup> Lze si nesouhlas vysvětlit tím, že Ing. Josef Šimon již v této chvíli považoval naplnění kapacity 5 230 pracovníků, pravděpodobně v souladu s jednáním na Krajském národním výboru, za problematické, a proto nesouhlasil s plánováním rozšířené výroby.

14. května 1959 byl vypracován investiční záměr. Na základě zpevněných ukazatelů a zvýšené produktivity práce byl 20. května 1959 odsouhlasen a Leninovým závodům bylo přikázáno vypracovat investiční úkol na vybudování kapacity do roku 1965 na 600 kusů trolejbusů a 26 000 tun slévárenského zařízení, což představovalo zaměstnanost 5 270 osob.<sup>87</sup> Náměstek ministra těžkého strojírenství dopisem ze dne 19. června 1959 odsouhlasil investiční záměr s tím, že stavba byla již zařazena do SÚP předaného politbyru ÚV KSČ v červnu 1959. Návrh SÚP obsahoval rozpočtovou cenu 190 mil. Kčs,

---

<sup>84</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262 / TN 1281, *Dopis náměstka MTS podnikovému řediteli ZVIL.*

<sup>85</sup> Tamtéž.

<sup>86</sup> Tamtéž.

<sup>87</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Výstavba závodu Ostrov*, s. 2.



z toho stavby 95 mil. Kčs. Rok zahájení byl 1960 a dokončení se počítalo v roce 1966.<sup>88</sup>

10. června 1959 přikázal podnikový ředitel ZVIL Plzeň Ing. Josef Šimon odborným útvarům a závodům podniku zajištění rozběhu výstavby závodu Ostrov.<sup>89</sup> 30. června poté podepsal zakládací listinu závodu a jmenoval jeho ředitelem Ing. Františka Tomšíčka.<sup>90</sup> Následně převzaly Leninovy závody k 1. červenci 1959 od Jáchymovských dolů svobodárnu v Ostrově, do níž byla z Plzně přemístěna konstrukce slévárenských zařízení, kterou tvořilo zprvu jen 12 konstruktérů.<sup>91</sup> Jednalo se o objekt 716, v němž probíhala konstrukce slévárenského zařízení převzata původně ze závodu BUZULUK Rokycany. V době, kdy již uranový průmysl uvolňoval prostory, bylo pracoviště přesunuto do Jáchymova.<sup>92</sup> V průběhu července začal nábor pracovníků, primárně dělníků Jáchymovských dolů, ale i ostatních pracovníků z Ostrova a okolí.<sup>93</sup>

Organizačně byl závod ustanoven 1. července 1959 a pro tento rok neměl žádné výrobní úkoly. Od 1. ledna však byly do organizace „závod Ostrov“ včleněny nové výrobní provozy. Konkrétně provoz 59 z delimitovaných Ústředních dílen Jáchymovských dolů, provoz 47 ze zlikvidovaného Mechanického závodu Plzeň v Plzni se zkušebnou v Bolevci, provoz 49 v Rokycanech a provoz 81 Výzkum

---

<sup>88</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 5.

<sup>89</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 5.

<sup>90</sup> ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. Ostrovský škodovák. Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov, r. 21, 1989, s. 1.

<sup>91</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 5.

<sup>92</sup> ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. Ostrovský škodovák. Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov, r. 21, 1989, s. 2.

<sup>93</sup> Tamtéž.

slévárenského zařízení v Brně. Zároveň byl v této době již budován vlastní závod v Horním Žďáru pod označením provoz 42.<sup>94</sup>

Továrna měla nést název Závod Ostrov, přestože se rozkládala na katastrálním území obcí Horní a Dolní Žďár. Bylo to z důvodu odlišení se od Žďárských strojíren na Českomoravské vysočině.<sup>95</sup>

#### **4.1. Situační generel**

Takzvaný situační generel předal Státní ústav pro projektování závodů strojírenství, Kovoprojekta, Závodům V. I. Lenina Plzeň 2. července 1959. Projektantem generelu byl F. Randa a projektantem dopravních staveb Ing. J. Mikyška.

Nejprve v něm byla konstatována poloha 2,5 km severně od Ostrova mezi Dolním a Horním Žďárem. Prostor pro výstavbu byl vymezen na západě státní silnicí č. 13 a na východě tvořilo hranici údolí s vesnicí Vykmánov. Státní silnici vedoucí skrze severní část stavebního prostoru projektanti navrhovali přeložit severněji, mimo prostor projektu. Celkový oplocený prostor závodu měl mít 36 ha, z čehož I. etapa měla 14 ha a II. etapa 22 ha. Zastavěná plocha byla celkem propočítána na 103 500 m<sup>2</sup>, v I. etapě 45 000 m<sup>2</sup> a v II. etapě 48 500 m<sup>2</sup>.

Dále byly předneseny některé klady projektu například, že zaměstnanci budou moci využívat pro dopravu trolejbusy, pro které bude postavena zkušební linka.

---

<sup>94</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 5.

<sup>95</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 2.

Následovalo zhodnocení klimatických a terénních podmínek. Ty podle projektantů nebyly pro továrnu takového rozsahu „zvlášť příznivé“, zejména kvůli dopravě vlečkovým systémem.<sup>96</sup> Původní vlečka z bývalé státní dráhy Ostrov-Jáchymov byla ostatně v délce od Dolního Žďáru do Jáchymova zrušena kvůli rozšíření státní silnice, v jejíž úrovni šla. Vlečka nicméně půlila staveniště ve směru východ-západ a vedla k úpravám rudy n. p. Jáchymovské doly-Jáchymov, které měly fungovat až do roku 1963 a vlečku měly používat pro své účely. Urychlená výstavba z toho důvodu měla být prováděna nejprve jižně a severozápadně od kolejí vlečky, a až po ukončení činnosti Jáchymovských dolů měla pokračovat severně.<sup>97</sup> Tato zmínka je zároveň jediným záznamem ze série pramenů bývalých Závodů V. I. Lenina Plzeň, která dokládá fyzickou přítomnost budov spojených s úpravou rud, přestože z mapového materiálu je zřejmé, že velké množství bývalých „baráků“, správních budov a také proslulé třídírny uranu tzv. věže smrti, zasahovalo do plánů na výstavbu. Specifičností plánů rovněž je uvedení zástavby bývalého tábora Vykmánov II a nikoliv Vykmánov I, do jehož prostoru podle plánů měla zasahovat jedna z výrobních hal.

Terénní nerovnosti plánovaného staveniště měly být vyrovnány rozsáhlými odkopy a násypy.<sup>98</sup> V pozdějším investičním úkolu je terén zhodnocen „jen průměrně vhodný pro výstavbu továrny“, zejména z důvodů sklonu svahu k jihu v cca 18 až 20 %. Výstavba podle toho byla možná v prostoru o ploše 60 až 63 ha, což by dostačovalo pro továrnu těžkého strojírenství o cca 10 000 zaměstnancích.<sup>99</sup>

---

<sup>96</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 B 4627, *Situační generel*.

<sup>97</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 57.

<sup>98</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 B 4627, *Situační generel*.

<sup>99</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 57.

Celý situační plán se odvíjel od zmíněného terénního reliéfu a dopravního systému. Základní kompoziční osu měla tvořit nástupová komunikace do závodu, která ústí na silnici č. 13. Měla dělit závod na severní a jižní část. Průhled komunikací byl zamýšlen otevřený do krajiny, aby se zachoval zajímavý pohled směrem k panoramatu Krušných Hor. Podél silnice měly být umístěny jednotlivé tovární, správní a sociální objekty.

Nevýhodu plánu projektanti viděli v komunikacích, neboť se v prostoru křížila silniční a vlečková doprava. Doprava byla zamýšlena jako objízdna kolem většiny objektů. Aby zmírnili tuto závadu, umístili projektanti za hlavní komunikační osu objekty méně náročné na vlečkový provoz.

Kancelářské a sociální přístavky byly orientovány na severozápad, podél šedé slévárny a druhé výroby slévárenského zařízení. U ostatních hal byly za nástupovou komunikací na jihozápadě. Za cíl mělo toto umístění příznivější pracovní prostředí a v kombinaci se zelení se mělo docílit zajímavých prostor uvnitř závodu.

Výrobní budovy měly mít převážně horizontální charakter, v několika místech přerušeny vertikalizující administrativní budovou, Ústředním skladem materiálu (ÚSM), kotelnou a továrním komínem. Pouze administrativní budova byla orientovaná kolmo k přístupové silnici (č. 13) od města Ostrova. Závod se měl takto esteticky vhodně začlenit do krajiny.

Významným aspektem bylo zohlednění urbanistického záměru stavby nového Ostrova. V něm bylo plánováno přesunutí nebo zrušení trati stávající vlečky, aby byl, pokud možno, propojen prostor mezi starým a novým městem. Projektanti nového závodu brali na plány ohled a navrhli přeložení vlečky tak, aby se snížilo stoupání, vlečka se vyhnula velkým obloukem starému městu na západě a zároveň umožnila zavlečkování průmyslové oblasti u města, zejména tehdejšímu podniku Masokombinát. S ohledem na terén však muselo

být naplánováno vybudování několika nových můstků, nadjezdů a mostů. Délka nové vlečky měla činit 4,5 km a stavební náklady celkově 9 milionů Kčs. V samotném závodě pak mělo být navíc závodní seřazovací nádraží s výtažnou kolejí, vagonová váha a k jednotlivým objektům měly vést větve vlečky. Délka vlečky v závodě měla činit 5,8 km a stavební náklady na ní měly být dohromady 6 150 000 Kčs.<sup>100</sup> <sup>101</sup> V přibližných technicko-ekonomických ukazatelích je však počítána pouze vlečka uvnitř závodu, což by znamenalo, že Leninovy závody neměly pravděpodobně zájem na financování vlečky mimo samotnou továrnu.

Situační generel rovněž obsahoval i plán zasituování závodu v oblasti Ostrova, zastavovací studii a umělecký nákres, z nichž plán a umělecký nákres jsou součástí příloh této práce.<sup>102</sup>

#### **4.2. Investiční úkol**

15. srpna 1959 byl připraven investiční úkol, který vypracovali Ing. František Tomšíček a Ing. Václav Krauz. Zdůvodněním potřeby výstavby v úkolu bylo: „*Vládní výnos č. 269 o dosídlení pohraničí a vybudování pracovních příležitostí, koncentrace výroby trolejbusů a slévárenství a tím uvolnění kapacit pro těžký sortiment v LZ Plzeň na zajištění výhledového rozvoje.*“<sup>103</sup> Kapacita počítala s výrobou 600 ks trolejbusů, 13 000 tun slévárenských zařízení, 6 000 tun těžních strojů a 6 000 tun válcoven ročně. Bylo zamýšleno i případné rozšíření výroby.<sup>104</sup> Oproti plánované výrobě 26 000 tun slévárenských zařízení, obsažené v investičním záměru, se

---

<sup>100</sup> Mimo samotný závod počítali projektanti s cenou 2000 Kčs za běžný metr, zatímco v závodě operovali s 1000 Kčs za běžný metr. Vagonová váha měla stát 150 000 Kčs a zabezpečovací zařízení 200 000 Kčs.

<sup>101</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 B 4627, *Situační generel*.

<sup>102</sup> Tamtéž.

<sup>103</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 2.

<sup>104</sup> Tamtéž, s. 1-3.

v investičním úkolu již počítá pouze s 13 000 tunami slévárenských zařízení, což měla kompenzovat výroba těžních strojů a válcoven. Jako případné doplnění výrobního programu se počítalo s výrobou 20 000 až 25 000 tun odlitků z šedé litiny v další etapě výstavby závodu. Závod měl být také nucen si pro svoji další výstavbu zajistit výrobu ocelové konstrukce třetí výrobní středně těžké haly a rovněž příslušných jeřábů. V zastavovací studii se tedy uvažovalo ve výhledu i s možností umístit výrobu asi 10 000 tun ocelových konstrukcí a pokrytí dokončování výroby slévárenských zařízení vlastní výrobou elektrozařízení.<sup>105</sup>

Celkové investiční náklady měli činit 190,1 milionů Kčs, z toho stavební 95,1 milionů Kčs. Konkrétně adaptace haly pro trolejbusy celkem 28,5 milionů Kčs, hala slévárenského zařízení číslo I. 63 milionů Kčs, hala slévárenského zařízení č. II. 63 mil. Kčs a společná zařízení 35,6 milionů Kčs.<sup>106</sup>

Marie Bauerová ve svém článku udává vyšší investiční náklady, které podle ní měly činit 247, 563 milionů Kčs.<sup>107</sup> Částka je nesprávná a v pramenech se neobjevuje, přičemž se ovšem blíží pozdějším zpřesněným investičním nákladům v hodnotě 260 milionů Kčs, uvedených v Návrhu usnesení Státní plánovací komise o schválení investičního úkolu, který předtím prošel hodnocením Oldřicha Zahrádky.<sup>108</sup> Oproti tomu Marie Bauerová ale přesně uvádí roční objem výroby v hodnotě 493,7 milionů Kčs, což je v souladu s kapacitou uváděnou v investičním úkolu.<sup>109</sup> V návrhu o schválení

---

<sup>105</sup> Tamtéž, s. 10.

<sup>106</sup> Tamtéž, s. 5.

<sup>107</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 5.

<sup>108</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1039 / 861, *Návrh usnesení SPK o schválení IÚ výstavby závodu Ostrov*, s. 2.

<sup>109</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 6.

investičního úkolu ale při dané velikosti továrny, odpovídající investici 260 milionů Kčs, počítají s roční kapacitou 600 milionů Kčs.<sup>110</sup>

Nový závod byl utvářen za politické situace, kdy byly v komunistickém hnutí přeceňovány dosažené výsledky i perspektivní růstové možnosti socialistických ekonomik. Díky zvýšení průmyslové výroby a rostoucí životní úrovně se naplno rozběhly investice do těžkého strojírenství nadále v souladu s cíli o industrializaci okrajových oblastí státu. Pro třetí pětiletý plán byly stanoveny nereálné cíle vycházející ze špatně zhodnocené hospodářské situace.<sup>111</sup>

Výroba měla probíhat ve třech výrobních budovách. První pro výrobu trolejbusů, druhá pro slévárny a třetí pro těžní zařízení a válcovny. V první fázi výstavby měla být upravena stávající opravná automobilů a garáže přestřešením dvora mezi nimi. Na rozběh továrny měla být v takto získaném objektu umístěna výroba trolejbusů.<sup>112</sup> Po výstavbě vlastní haly měl být tento prostor použit pro učňovskou dílnu, prototypovou dílnu a pomocné provozy závodu včetně garáží.<sup>113</sup>

Za největší přednost staveniště pokládali autoři blízkost okresního města Ostrova, které mělo v době řešení plánu 18 až 20 tisíc obyvatel a v konečné podobě mělo mít 25 000 obyvatel. Jak již bylo výše zmíněno, v investičním plánu je brán zřetel i na objekty úpraven rud

---

<sup>110</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1039 / 861, *Návrh usnesení SPK o schválení IÚ výstavby závodu Ostrov*, s. 2.

<sup>111</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno 2009, s. 302-308.

<sup>112</sup> Typ TR 8, jehož výroba se podle investičního úkolu považovala za přechodnou, než se získá zkušenější zaměstnanecká základna a profesionálnější pracovní prostředí. Poté se počítalo zejména s typem 9TR 2, jehož základní technologické metody investiční úkol rovněž obsahuje.

<sup>113</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 11.

a budovy ministerstva vnitra. Uvažovalo se se zrušením těchto objektů v roce 1963, ale díky blízkosti pracovních sil, věžňů, ministerstva vnitra se počítalo s jejich nasazením na výstavbu.<sup>114</sup> Technické kádry, tedy konstruktéři, měli být z části převedeni z Plzně, přijati z Projektového ústavu n. p. Jáchymovské doly – Jáchymov v Ostrově nebo získáni nábořem. Za vhodný argument pro nábor považovali autoři ubytovací možnosti v novém sídlišti v Ostrově.<sup>115</sup>

V první etapě bylo nutné, co nejrychleji zařídit halu na rozjetí výroby trolejbusů. Ta měla být získána díky převedení stávajících objektů tzv. Dopravního hospodářství n. p. Jáchymovské doly – Jáchymov. Objekty původně vznikly přestřešením dvorů před několika řadami nákladních garáží, délky 62,9 m, postavených rovnoběžně se státní silnicí Ostrov Jáchymov, čímž vznikla zastřešená plocha 62,9 m x 115,3 m, tedy 7 250 m<sup>2</sup>. V ní se nacházely 4 větší prostory a více malých.

Autoři investičního úkolu navrhovali přestřešit ještě dvůr mezi tímto objektem a řadou garáží, postavených kolmo na dříve jmenované ve vzdálenosti 24 m. Měla tak vzniknout dvoulodní hala 2x12 m x 132 m s dvěma jeřáby o nosnosti 5 tun. Výsledkem by byla kompletní dílna pro výrobu trolejbusů, jejich montáž a finální úpravu po repasi.

Po výstavbě vlastní nové haly na trolejbusy měla zde být zřízena strojní dílna pro učně v západní části, centrální zubárna ve střední části, nářaďovna ve východní části a garáže v krajní východní části. Vyjmenované provozy by měly pomocné plochy umístěny v přilehlých garážních boxech. V nové dvoulodní hale by byla

---

<sup>114</sup> Tamtéž, s. 57.

<sup>115</sup> Tamtéž, s. 69.



prototypová dílna, centrální opravna obráběcích strojů závodu a výroba investičních doplňků vlastní výstavby.

Kvůli provizorní situaci se počítalo s nedostatkem kapacity výtopny, neboť měla vytápět stará výtopna nezamýšlená pro tak velký prostor. Přechodně se měl nedostatek zanedbat nebo nahradit provizorním řešením lokomobily.<sup>116</sup> Sociální prostory byly rovněž nedostatečné pro zamýšlený nárůst pracovníků, což mělo být vyřešeno využíváním dalších stávajících objektů, v nichž v roce 1959 sídlilo ROH.

Celá tato akce byla řešena samostatným prováděcím projektem, který se měl později stát součástí projektu celého závodu Ostrov.<sup>117</sup>

Pokračovat ve výstavbě se mělo halou „T“ (trolejbusy), která byla situována severně od stávající koleje s rozměry 108 x 174 m, tedy o ploše 18 792 m<sup>2</sup>. Hala byla předpokládána jako typové provedení z železobetonových prefabrikátů, skládající se z celkem 11 polí, z nichž 9 podélných polí o rozpětí 12 m obsahovalo strojní, ruční a montážní pole vždy se dvěma jeřáby nosnosti v šesti polích 5 tun, ve třech polích 12,5 tun s výškou 8 m na jeřáb kolejnici s oboustrannými krakorci do příčných hal. Dále 1 pole podélné o materiálovém rozpětí 18 m s jeřábem 12,5 tun, výškou 11 m na jeřábní kolejnici a 1 podélné pole na konečnou úpravu, repase, zajíždění o rozpětí 24 m s jeřábem 12,5 tun, výškou 11 m na jeřábovou kolejnici.

Na východní straně budovy měl být volný nádvorní materiálový sklad délky 108 m, rozpětí 18 m s jeřábem o nosnosti 12,5 tun, výšky 8 m na hranu jeřábní kolejnice. Rovněž se na této straně, případně i jižní, měl vybudovat kancelářský trakt se suterénem a přízemím pro šatny

---

<sup>116</sup> Lokomobila je mobilní komplet parního kotle a parního stroje.

<sup>117</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 58.

s umývárnou a jídelnou pro 1 500 dělníků a 2 patra na kanceláře pro 226 úředníků včetně 35 konstruktérů. Rozměry traktu měly být šířky 9 m a délky 130 m. Kancelářský trakt byl však z architektonických důvodů uvažován na západní a jižní straně budovy s možností nástavby 4 podlaží.

V hale se předpokládala výroba trolejbusů ve dvou linkách, přičemž v případě menšího odbytu trolejbusů by bylo možné ve dvou severních polích vyrábět slévárenské zařízení. Hala byla naprojektována ve finální velikosti, ale v případě nutnosti mohla být rozšířena severně o jedno pole, tedy 2 100 m<sup>2</sup>.<sup>118</sup>

Naprojektována byla i hala „S“ (slévárenské zařízení), situována jižně od stávající koleje s rozměry 120 x 138 m, tedy o ploše 16 560 m<sup>2</sup>. Rovněž z typizovaných prefabrikátů po vzoru haly „T“, ovšem pouze z 9 polí. 7 podélných polí, z nichž 6 polí mělo mít rozpětí 18 m a 1 pole pomocných provozů rozpětí 12 m. Výška zde byla do jeřábové kolejnice 8 m. Všechna pole byla opatřena dvěma jeřáby a to ve 4 polích o nosnosti 5 tun a ve 3 polích nosnosti 12,5 tun. Dále 1 příčné materiálové pole o šířce 18 m, se 2 jeřáby nosnosti 12,5 t a výškou do jeřábové kolejnice 11 m, a 1 příčné pole montážní o šířce 24 m se 2 jeřáby o nosnosti 20/5 tuny a výškou do jeřábové kolejnice 11 m.

Budova měla mít na jižní straně materiálový sklad o délce 140 m a šířce 24 m, opatřený jeřábem 12,5 t ve výšce 8 m. Pod jeřábem vedly železniční koleje po obou stranách skladu. Do budovy byla předpokládána železniční vlečka do obou příčných polí pro přísun materiálu a expedici hotových výrobků samostatně. Na západní, případně severní straně, byl kancelářský přístavek se suterénem se

---

<sup>118</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 59.

šatnami, umývárny pro 1 140 dělníků a 4 podlažími pro 459 úředníků včetně 223 konstruktérů. Při předpokládané šířce traktu 9 m byly tyto plochy umístěny na západní a severní straně budovy v délce 140 m v suterénu a 4 podlažích kancelářského přístavku.

Výrobní byla takto naprojektována ve své finální podobě pro výrobu slévárenského zařízení a v případě nutnosti ji bylo možno rozšířit o 1 pole 18 m široké jižním směrem, čímž by vzniknul další prostor 2 500 m<sup>2</sup>.<sup>119</sup>

Třetí hala „H“ (těžní stroje, válcovny) měla zajišťovat výrobu těžních strojů, hornických zařízení a válcoven. Měla stát jižně od stávající vlečky a měla rozměry 105 x 160 m, tedy plochu 17 010 m<sup>2</sup>. Byla uvažovaná jako středně těžká hala celá z ocelové konstrukce. Měla celkem 8 polí. 6 podélných, z nichž 5 polí mělo mít rozpětí 18 m a 1 pole pomocných provozů o rozpětí 15 m. Všechna pole byla opatřena jeřáby, v 1 poli o nosnosti 5 tun, ve třech polích o nosnosti 32/5 tun a ve 2 polích o nosnosti 50 t. Dále 1 pole příčné o šířce 18 m s jeřábem na 50 t a výškou 18 m, a další příčné pole montážní o šířce 24 m se 2 jeřáby na 100 t s pomocným zdvihem a výškou 18 m. Do obou příčných polí byla zavedena vlečka pro přísun materiálu do materiálového pole a pro expedici hotových výrobků z montážního pole.

Na jižní straně budovy byla nádvorní jeřábní dráha pro venkovní sklad materiálu o rozpětí 24 m s jeřábem 32/5 t o výšce 11 m. Skladem na obou stranách vedla železniční kolej pod jeřáb. Na severní stranu haly se předpokládalo vybudování kancelářského přístavku, kde byly v suterénu šatny a umývárny pro 650 dělníků a ve 3 podlažích jídelna a kanceláře pro 269 úředníků včetně 95

---

<sup>119</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 60.

konstruktérů. Při šířce traktu 9 m bylo nutno vybudovat kancelářský trakt se suterénem a 3 podlažími, ale naprojektovat s možností nástavby dalšího podlaží se suterénem vhodným pro účely civilní obrany (CO). Hala se stejně jako ostatní dala rozšířit přístavbou o 1 pole 18 m široké na jižní straně budovy, tedy o plochu 2900 m<sup>2</sup>.<sup>120</sup>

Do dalších investičních staveb jsou již počítány pouze budova ředitelství a nová kotelna. Budova ředitelství byla uvažována pro 276 úředníků, ze železobetonového skeletu o 5 podlažích, kde měl být v suterénu umístěn světlotisk, archiv a telefonní centrála. Rovněž zde tvůrci investičního úkolu naprojektovali velitelský kryt civilní obrany. Rozměry budovy byly 16 m x 50 m.

Nová kotelna byla plánována s kapacitou 29 000 000 kcal/hod. Měla přitom využívat roštové parní kotle ČKD Dukla.<sup>121</sup>

Další nezbytné budovy jmenovitě rozvodny, remízy, sklad hořlavín, acetylenová stanice a sklad kyslíkových lahví ústředního skladu materiálu byly normálního provedení. Stejně i typizované budovy Závodního ústavu národního zdraví a jídelny.

---

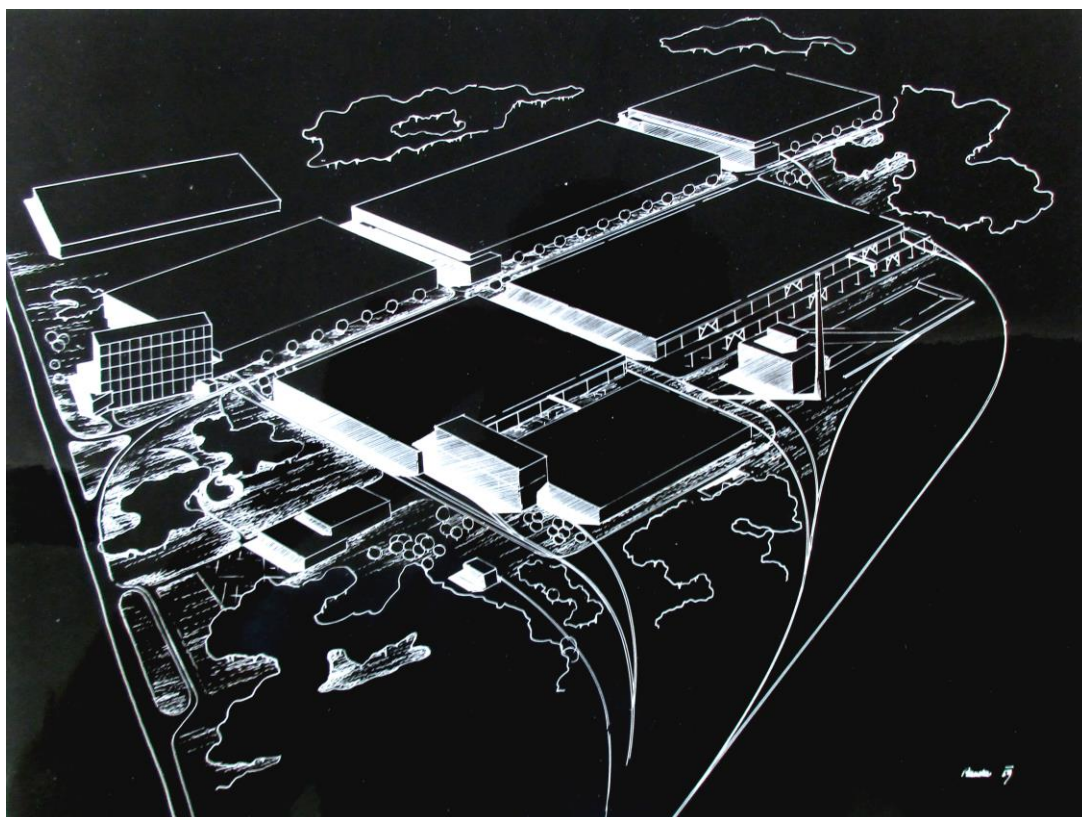
<sup>120</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 60-61.

<sup>121</sup> Tamtéž, s. 61.

Do investičního úkolu byly zakomponovány i možnosti dalšího rozvoje závodu. Těmi byly další výrobní plochy s možnostmi slévárny šedé litiny o kapacitě 20 až 25 000 t odlitků (včetně modelárny), výrobní elektrotechnického zařízení na ploše cca 8500 m<sup>2</sup>, což odpovídalo zhruba kapacitě 1 700 t tedy 76,5 milionu Kčs a výrobní ocelových konstrukcí na ploše 10 700 m<sup>2</sup>, o kapacitě 10 až 12 000 t za cca 42 milionu Kčs.<sup>122</sup>

**Obrázek 2: Umělecký náčrt zamýšlené podoby nového závodu. Přiložený k původnímu investičnímu úkolu.**

Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*.



<sup>122</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1181 / 254, *Investiční úkol*, s. 62.

### 4.3. Hodnocení investičního úkolu a výstavba podle jednostupňové dokumentace

15. září 1959 poslal Oldřich Zahrádka posudek investičního úkolu. Jedna z prvních výtek se týkala umístění továrny, neboť v investičním úkolu chybělo celkové zapojení závodu do krajiny a stávající zástavby. Bylo vypracováno pouze v rámci vlastního generelu závodu. Zahrádka umístění kritizoval kvůli hospodářské neefektivnosti a nehospodárnosti investice. Rovněž zmiňuje nevhodné podmínky vzhledem k náboru nových pracovníků. Jáchymovské doly neměly vhodné profese pro kvalifikovanou strojírenskou výrobu. Z toho důvodu doporučuje přehodnotit rozsah celé investice i vzhledem k tomu, že má podle něho investiční úkol nedostatečně vyjasněnou výrobu, a to pouze do roku 1965.<sup>123</sup> Ohledně investic je podle něho text neúplný, takže předpokládá překročení částky. U zemních prací dokonce už v tuto chvíli očekával navýšení z udávaných 1,575 milionů Kčs na 3,850 milionů Kčs kvůli podceněnému nevhodnému terénu. Kladně naopak hodnotí návrh nového zavlečkování, které by vedlo trať kolem Ostrova namísto současného stavu, kdy oddělovala tzv. Staré a Nové město. Udává ovšem, že výsledek jednání investora v této věci nebyl přiložen k investičnímu úkolu.<sup>124</sup>

Vyčíslení nákladů na výstavbu většiny stavebních částí hodnotí jako příliš nízké, a tak je několikrát upravil na vyšší. Týkalo se to haly na výrobu těžního a válcovacího zařízení, haly na slévárenské zařízení a budovy ústředního skladu materiálu. Zároveň ale redukoval potřebu výstavby kotelny jako budoucí teplárny, a to z důvodů nevýznačného

---

<sup>123</sup> „V IÚ se maximálně uvažuje výroba pouze do r. 1965, což pro nový závod není dostačující. Měl by být výhled, právě s ohledem na nově budovaný závod, až do r. 1975.“

<sup>124</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466/ PV 15, *Posudek investičního úkolu*, s. 1-2.

podílu celoroční spotřeby technologického tepla a také díky relativní blízkosti elektrárny Tisové.<sup>125</sup>

Kritika dolehla i na aspekty, které podle všeho nebyly probrány s příslušnými orgány, jmenovitě výstavba objektů civilní obrany a požární bezpečnosti. Z hlediska civilní obrany hodnotí Oldřich Zahradka investiční náklady jako podhodnocené a navrhuje celkem osm úkrytových buněk ve třetí třídě odolnosti, každý pro 300 zaměstnanců, což odpovídá 66 % pokrytí hlavní směny, kterou počítá na 3 000 osob a 600 učňů. Ohledně požární bezpečnosti podle něho nebyla ani projednávána Krajskou inspekcí požární ochrany v Karlových Varech a návrh neobsahuje ani sjednané možnosti sousedské pomoci, ani povinné proluky mezi budovami, a dokonce chybí i zajištění požární vody.<sup>126</sup>

Během přípravy, hodnocení a schvalování investičního úkolu probíhala výstavba podle předem oznámeného plánu, který získal výjimku kvůli urychlenému rušení jáchymovských dolů a zvýšené nutnosti nového zaměstnání pro jejich bývalé pracovníky. Jednalo se o začátek první etapy výstavby, při níž se postupovalo podle návrhu investičního úkolu, který ostatně víceméně pouze potvrzoval již probíhající akce realizované Stavebním dvorem národního podniku Jáchymovské doly Jáchymov podle jednostupňové dokumentace investora.

Probíhalo přestřešení dvoru mezi garážovými boxy s opravami Dopravního hospodářství Jáchymovských dolů. Vznikla tak montážní dvojpodlažní hala o rozměrech 24 x 132 m se čtyřmi mostovými jeřáby o nosnosti 5 t a upravenými prostory, tak aby se v nich mohlo začít s výrobou trolejbusů. Jejich předpokládaná produkce měla být 200

---

<sup>125</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466/ PV 15, *Posudek investičního úkolu*, s. 3.

<sup>126</sup> Tamtéž, s. 6-8.

kusů ročně, což by krylo odbytovou potřebu do roku 1962. Na výstavbě se začalo pracovat ještě v září 1959.<sup>127</sup>

14. října se konala schůzka mezi Leninovými závody a Pohraniční stráží, konkrétně zástupci útvarů 1801 a 9270, kde bylo dohodnuto, že do roku 1965 mohl být zachován objekt velitelství útvaru ve Vykmanově, s čímž měl investor počítat. Pro dostavbu závodu se ale už počítalo s vybudováním náhradního objektu v plném rozsahu. Počítalo se také, že během výstavby závodu využijí dodavatelé pracovních sil z tábora potrestaných, přičemž žádali ministerstvo vnitra o zajištění vnější ostrahy jednotkami Vnitřní stráže.<sup>128</sup>

Zbytek investičního úkolu byl mezitím odsouhlasen na Krajském národním výboru v Karlových Varech, ale nebyl již odsouhlasen na projednávání Okresního investičního výboru Ministerstva těžkého strojírenství (OIV-MTS) ve dnech 24. a 25. září 1959, a to ani v případě výrobního programu, ani pokud šlo o výši investičních nákladů. Leninovy závody tedy zpracovaly podle přání OIV-MTS dodatky k investičnímu úkolu ze dne 17. října a 14. listopadu 1959. Po projednání dodatků byl vystaven schvalovací protokol č. j. 213/1017/59 dne 26. listopadu 1959, který určil za hlavní výrobní strojírenské obory pro závod Ostrov: zařízení sléváren, včetně náhradních dílů (kód 151) a trolejbusy, včetně náhradních dílů (283). Zároveň se výroba trolejbusů neměla přesouvat do nové haly, ale měla být ponechána v rekonstruovaných a rozšířených objektech bývalého Dopravního hospodářství.<sup>129</sup>

---

<sup>127</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 2.

<sup>128</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466/ PV 15, *Zápis sepsaný 14. října 1959 v kanceláři PS útvaru 1801 Jáchymov*.

<sup>129</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 2.



Tím však byla schválena pouze první etapa výstavby za celkovou částku 175 milionů Kčs pro zajištění 3 500 pracovních příležitostí. Schválený výrobní program slévárenských strojů a trolejbusů ale nezajišťoval výrobní kapacitu ani pro zmíněných 3 500 zaměstnanců v první etapě, takže Leninovy závody měly navrhnout doplňkový výrobní program. Přičemž o druhé etapě pro zajištění zbývajících 1 500 z 5 000 pracovních příležitostí, které zadávalo usnesení politbyra ÚV KSČ, nebylo ve schvalovacím protokolu nic uvedeno.

Leninovy závody tedy navrhly dodatkem z 14. prosince 1959 doplňkový program výrobu kolesových rypadel a těžních strojů a pro druhou etapu výrobu paketovacích lisů. Ani tento dodatek však Ministerstvo těžkého strojírenství neodsouhlasilo. 21. ledna 1960 tedy rozepsal plánovací odbor výrobně hospodářské jednotky Leninových závodů po dohodě s výhledovým plánováním MTS pro závod na třetí pětiletý plán výrobní program s obory: kolesová rypadla (141), slévárenské stroje a zařízení (151), obráběcí stroje (170), trolejbusy (283).

Podle nového rozpisu přepočítaly Leninovy závody znovu investiční úkol a předaly ho 25. ledna 1960 OIV-MTS jako „*Upravený návrh výrobní náplně pro výstavbu závodu Ostrov nad Ohří*“. Po projednání na ministerstvu bylo uloženo dopisem náměstka ze dne 20. února 1960 investorovi přepracovat původní investiční úkol do 15. března 1960 při zachování naposledy navrženého výrobního programu.

16. března bylo vydáno vládní usnesení č. 209 o udělení výjimek ze zákonných předpisů a vyhlášek, jehož přílohou se stal harmonogram opatření pro zajištění výstavby závodu Ostrov z 19. února 1960. Konečně 31. března 1960 byl schvalovacím protokolem čj. 213/585/60 schválen přepracovaný investiční úkol č. 272 z 10. března

1960 a původní schvalovací protokol z 26. listopadu 1959 byl zrušen.<sup>130</sup>

#### **4.4. Výstavba podle schváleného Investičního úkolu**

Samotná výstavba byla nově rozdělena do tří etap. V první etapě měl být vytvořen objekt „T“ pro výrobu trolejbusů, v druhé etapě objekt „S“ a „ST“ pro výrobu slévárenských zařízení, kolesových rypadel a rovněž společná zařízení a ve třetí etapě měl být dokončen objekt „ST“ pro výrobu obráběcích strojů a společná zařízení. Termínově bylo dokončení plánováno na rok 1964. Kapacita byla nově 32 678 tun ročně, což odpovídalo 428 milionů Kčs ročně. Výstavba byla financována ze státního rozpočtu a celkově měla činit 265 milionů Kčs, z čehož stavby tvořily 122 milionů Kčs.<sup>131</sup>

Jak již bylo zmíněno, výstavba první etapy probíhala ještě před schválením schvalovacího protokolu, což trvalo přes půl roku. Zrychlená výstavba byla umožněna značnou iniciativou Jáchymovských dolů, neboť jednostupňovou dokumentaci vytvořil Projektový ústav Ústřední správy výzkumu a těžby radioaktivních surovin v Ostrově, na základě něhož závod kechanizace v Ostrově vytvořil ocelovou konstrukci a o stavební úpravy se postaral tzv. Stavební dvůr národního podniku Jáchymovské doly Jáchymov v Ostrově.<sup>132</sup> Tedy téměř se schválením se již rozbíhal provoz v některých objektech a veškeré práce této etapy spadající na rok 1960 byly plněny.<sup>133</sup> Financování proběhlo centralizovanou investicí

---

<sup>130</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 3.

<sup>131</sup> Tamtéž, s. 3-4.

<sup>132</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 4.

<sup>133</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 3-4.

na úvěr a soudruzi Frank ze Státního úřadu plánovacího a Drnovský z Investičního oddělení MTS prohlásili, že je stavba zařazena do plánu centralizované výstavby. To znamenalo, že centrální banka proplácela faktury z této akce ještě před schválením celé výstavby. Předpokládaná výše nákladů činila 7,5 milionu Kčs, z čehož do konce roku 1959 bylo postaveno cca za 1,5 milionu Kčs.<sup>134</sup>

Druhá a třetí etapa se ovšem opozdila již na svém začátku, neboť n. p. Armabeton dorazil na zahájení výstavby haly „S“ o 14 dnů později. To samo o sobě snižovalo předpokládanou částku na rok 1961. Podle všeho byl ale na vině Státní ústav pro projektování závodů strojírenství, Kovoprojekta, neboť nesplnil včas termín na předání projektové dokumentace na objem prací v částce 30 milionů Kčs.<sup>135</sup>

Mezitím v letních měsících roku 1960 byly provedeny úpravy bývalých Ústředních dílen v Jáchymově na prozatímní učiliště pro výchovu učňů. Úpravy si vyžádaly cca 200 000 Kčs. Zajistily ale pracoviště pouze pro první ročník a pro zajištění druhého ročníku bylo potřeba už na rok 1961 adaptovat další plochy.<sup>136</sup> Leninovy závody se snažily zajistit učně dokonce ještě na rok 1959 a urgovaly požadavky Krajský národní výbor v Karlových Varech. Ten jim ale žádost zamítl dopisem 10. června 1959. Závod tedy konstatoval: *„Pokoušíme se získat učně za pomoci odboru pracovních sil při ONV v Ostrově tím způsobem, že jednáme s rodiči těch dětí, kteří nebyly přijaty z důvodů špatného prospěchu do učení a nejsou dosud pracovníě zasazeny. Mimoto byla podniknuta akce k získání těch absolventů jedenáctileté kraj Karlovy Vary, kteří nebyli přijati na žádnou vysokou školu. Těchto dětí je cca 40-50 a do poloviny srpna*

---

<sup>134</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 4.

<sup>135</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 4-5.

<sup>136</sup> Tamtéž, s. 5.

*musí být rozhodnuto, zdali je vezmeme do učení do Plzně či je odmítneme. Pro příští rok a celou 3. 5LP byly dány písemné požadavky na přiděl učňů na KNV Karlovy Vary. Předpokládáme 200 ročně.*“<sup>137</sup>

Za vážný problém v plnění rozkazu politbyra viděli kontroloři závodu nesoulad v náboru pracovníků.<sup>138</sup> Před samotným rozběhnutím provozu v závodu v Horním Žďáru, bylo získáno 50 vyučených řemeslníků z Plzně, kteří se zde zaškolovali, a dalších 50 jich mělo být získáno z Jáchymovských dolů, a rovněž se měli jet zaškolovat do Plzně. K 1. lednu měl závod převzít 300 pracovníků a podle dohody pak každé čtvrtletí 150 dalších. To mělo pro rozběh výroby stačit.<sup>139</sup> V letech 1961-1962 mělo být z Jáchymovských dolů uvolněno o cca 1 470 pracovníků více, než mohl nový závod s ohledem na výstavbu zaměstnat. Naopak v letech 1963-1965 chyběly náborové zdroje na 2 810 pracovníků. Bylo tedy nutné plán uvolňování pracovníků z Jáchymovských dolů uvést v soulad s možnostmi zaměstnání u nového zaměstnavatele. Hrozilo, že by v letech 1961-1962 zaměstnanci Jáchymovských dolů hledali příležitost mimo nově budovaný závod, případně i mimo okres Karlovy Vary. Tím by došlo k opouštění pohraničí, což bylo proti smyslu celého zprůmyslnění oblasti a úkolu zadaného politbyrem ÚV KSČ. Kontroloři si ale uvědomovali, že problémem není pouze nesoulad v náboru, ale i velké rozdíly v odměnách pro zaměstnance u Jáchymovských dolů a u Leninových závodů. Rovněž náročná strojírenská výroba vyžadovala kvalifikovanou sílu odborných pracovníků, které závod nemohl získat z místních zdrojů. Tito specialisté měli být získání

---

<sup>137</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 5.

<sup>138</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV*, s. 6-7.

<sup>139</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 4.

natrvalo a měli pro ně být připraveny rodinné byty nebo alespoň dočasně internáty. Počítalo se přitom se spoluprací Městského národního výboru v Ostrově, který jim měl přidělovat byty po bývalých zaměstnancích Jáchymovských dolů, kteří odcházeli do Příbrami, Ostravy a dalších hornických měst. Byla zde potřeba asi 1 700 bytů, přičemž internátní ubytování bylo vyřešeno získáním ubytovny č. 11 v Ostrově. Přesto zde bylo manko 100 lůžek od roku 1961, které se zvětšovalo na počet 350 lůžek v roce 1965. Mělo být kryto jedinež získáním svobodáren od Jáchymovských dolů, tak že by v letech 1961, 1962, 1963 a 1965 závod získal vždy jeden internát.

První kontrola konstatovala v závěru, že okolnostmi zabraňujícími v rozvoji a dosídlení pohraničí jsou nedostatek kvalifikovaných techniků a odborných dělníků v oblasti a dosud neuspořádaná autobusová doprava mezi Ostrovem a okolím. To znamenalo přeplněné autobusy v době kontroly, ještě před plánovaným urychleným růstem počtu pracovníků nového závodu. Mělo být tedy učiněno přechodné opatření k zesílení autobusové dopravy, která měla být po dokončení zkušební trolejbusové tratě na trase Ostrov-Jáchymov v roce 1962 nahrazena právě trolejbusovou dopravou.<sup>140</sup> Zkušební trolejbusová trať z Horního Žďáru do Jáchymova byla skutečně dána v provoz v roce 1962.<sup>141</sup>

Po celou dobu výstavby bylo hlavním úkolem osídlení pohraničí, což je akcentováno téměř ve všech archivních materiálech a vysloveno konkrétně i v informační zprávě o výstavbě závodu slovy: „*Úkol vybudování Ostrova je úkol vysoce politický (osídlení pohraničí) a jako takový se musí chápat, nemluvě již o soudružském poměru*

---

<sup>140</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, ZPRÁVA o zabezpečení rozvoje a dosídlení pohraniční oblasti a výstavby závodu OSTROV, s. 6-7.

<sup>141</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 249.

*k lidem, kterým možno zlepšit jejich sociální poměry třeba tím, že získají byt.*“<sup>142</sup>

V tomto ohledu však nebylo počítáno s bariérami extenzivního rozvoje, zejména s bariérou pracovních sil. Počátkem šedesátých let se napětí mezi oběma bloky studené války snížilo, díky čemuž byly omezeny diskriminační opatření vůči socialistickým státům. Československý průmysl náhle nedokázal konkurovat v technické úrovni výrobků, dodacích lhůtách, někdy i v cenových a úvěrových podmínkách. V důsledku toho byla ČSSR společně s NDR a Maďarskem, dalšími vyspělejšími ekonomikami socialistického bloku, znatelně poznamenána zpomalením hospodářského růstu. Připojily se i další nepříznivé faktory, zejména nedocenené náklady na přezbrojování armády, kumulace nepříznivých přírodních vlivů nebo politická roztržka s Čínskou lidovou republikou.<sup>143</sup> Třetí pětiletka nicméně počítala s pokračujícím vysokým tempem růstu, přičemž mělo pokračovat zlepšování životní úrovně a měla být i zkrácena pracovní doba.<sup>144</sup> Problémy státního hospodářství se měly naplno projevit v další etapě budování závodu.

#### **4.5. Delimitace objektů**

Mezitím probíhala série jednání mezi Krajským národním výborem Karlovy Vary, národním podnikem Jáchymovské doly Jáchymov a jeho nadřízeným orgánem Ústřední správou výzkumu a těžby radioaktivních surovin (ÚSVTRS – tento orgán byl postavený na

---

<sup>142</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 6.

<sup>143</sup> V důsledku roztržky se obrat vzájemného obchodu snížil na desetinu původního rozsahu obchodní odhody z roku 1959. PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno: Doplněk, 2009, s. 315.

<sup>144</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno 2009, s. 308-315.

úroveň ministerstva a podléhal přímo předsedovi vlády) a Leninovými závody Plzeň. Jednalo se zejména o převod objektů, které pro účely výstavby měly převzít Leninovy závody, stavby v celé oblasti Ostrovska, zejména v Horním Žďáru, Ostrově a Jáchymově.<sup>145</sup>

*„Podnik Jáchymovské doly – Jáchymov zaměstnával více než 15 000 zaměstnanců, rozdělených do mnoha závodů – dolů a jeho objekty, převážně rázu provisorii, jsou roztroušeny po celém okresu. Dlužno litovat, že různé šatny, opravářské dílny, kompresorovny a jiné šachetní budovy byly vystavěny přímo na šachtách z pevného zdiva, nepřenositelné, takže pro jejich roztráštěné umístění a mnohdy těžkou přístupností (obzvláště v zimě) jich nelze využívat pro továrně koncentrovanou výrobu.“<sup>146</sup>*

Konkrétní budovy, o kterých se v této době jednalo, tedy byly: dopravní hospodářství v Horním Žďáru, nové svobodárny a nová budova projektového ústavu v Ostrově, tzv. závod kechanizace v Ostrově, ústřední dílna, garáže a ředitelství Ústřední správy výzkumu a těžby radioaktivních surovin v Jáchymově a rovněž tzv. kravín v Ostrově. Převod všech objektů, kromě Kravínu, který byl přenechán pro účely ČSAD (Československá státní automobilová doprava), a závodu kechanizace, byl odsouhlasen.<sup>147</sup>

Výstavba probíhala podle delimitační smlouvy, ale i podle vlastní investiční výstavby.

Se zrychlujícím se úpadkem těžby a likvidací aktivit n. p. Jáchymovské doly v oblasti pokračovalo i tíživější předávání dalších objektů na nový závod. Na poradě 21. června 1961 se tak řešila

---

<sup>145</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 1-2.

<sup>146</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Výstavba závodu Ostrov*, s. 1.

<sup>147</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 1-2.

delimitace závodní nemocnice Závodního ústavu národního zdraví (ZÚNZ) Jáchymovských dolů v Ostrově pod správu Okresního národního výboru v Karlových Varech. Přítomni byli zástupci celé řady institucí, neboť hlavním bodem programu bylo porušení zákona ze strany ÚSVTRS, který bez projednání s ústředním i okresním výborem Odborového svazu zaměstnanců v hornictví a energetice prováděl delimitaci, přestože věděl o nesouhlasu zmíněných orgánů z jednání z května 1961 na Krajském národním výboru v Plzni. Mělo se jednat o zákon č. 37/ 1959 Sb. A postup měl být projednáván u vyšších hospodářských orgánů. Mezitím ale musela nemocnice zůstat jako součást závodního zdravotnického zařízení ZÚNZ „s ohledem na účelnost a potřebnost této nemocnice pro zaměstnance – horníky JD a výhledově i pro zaměstnance ZVIL Plzeň.“ Zástupci zároveň souhlasili, aby nemocnice byla otevřeným střediskem a v budoucnu sdruženým zdravotnickým zařízením.<sup>148</sup>

O dalších objektech informuje Jaroslav Šiml závodního ředitele Tomšíčka v dopise z 13. září. Dopis obsahuje návrhy na převod nebo sdílení nákladů na provoz a předcházelo mu osobní jednání. Jednalo se o objekty: bytové hospodářství – ubytovny Ostrov, Kulturní zařízení – Hornický dům kultury Ostrov (o němž bude psáno níže), Zdravotnické zařízení – jesle II. Ostrov, Poliklinika Ostrov, Zásobování – závodní jídelna Ostrov a provozní činnost – kotelna Jáchymov.<sup>149</sup>

V případě ubytoven návrh obsahoval převzetí bez delimitace k datu 1. ledna 1962 u čp. 616-619 v Ostrově, přičemž jejich kapacita činila 471 lůžek. V té době bylo obsazeno 351, ale počítalo se s uvolněním

---

<sup>148</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Záznam o výsledcích porady, konané 21.6.1961*, s. 1-2.

<sup>149</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Jaroslava Šimla řediteli Tomšíčkovi ve věci: Návrhy převodů sociálních zařízení.*, s. 1-3.



200 lůžek do 31. prosince 1961. Provoz zároveň zajišťovalo 13 zaměstnanců. Ze strany Jáchymovských dolů byl ovšem ještě požadavek na ubytování jejich zbylých zaměstnanců do doby, která měla být určena ve zvláštním jednání. K ubytovněm byl přiložen i přehled o počtu ubytovaných podle zaměstnavatele k datu 15. září 1961.<sup>150</sup>

Převod jeslí měl být řešen stejně jako v případě ubytoven. Kapacita jeslí byla 87 lůžek, přičemž 85 jich v té době bylo obsazeno dětmi. 14 z nich bylo dětmi zaměstnanců nového závodu. Provoz zajišťovalo 13 zaměstnanců a náklady se pro rok 1961 předpokládaly ve výši 183 000 Kčs. K dopisu byl přiložen rozpis dětí a zaměstnání jejich rodičů, aby se Leninovy závody přesvědčily, že většina zaměstnanců přejde po likvidaci Jáchymovských dolů do jejich podniku. V případě souhlasu s předáním požadovaly Jáchymovské doly, aby za placení podílu nákladů, bylo umožněno zůstat dětem jejich zaměstnanců do ukončení likvidace podniku.<sup>151</sup>

Dále se jednalo o polikliniku v Ostrově, jejímž provozovatelem bylo ZÚNZ Jáchymovské doly n.p. Jáchymov. V tomto případě byl požadavek na placení podílu nákladů technickohospodářského provozu ve výši 250 000 Kčs pro rok 1962. Celkové náklady pro rok 1961 byly vypočítány na 837 000 Kčs, z čehož OÚNZ Karlovy Vary platily 276 000 Kčs a zbytek nákladů zbýval na Jáchymovské doly.<sup>152</sup>

Další objekt, závodní jídelna v Ostrově, měla být řešena mimořádnou delimitací a s předáním rovněž k datu 1. ledna 1962. Kapacita jídelny

---

<sup>150</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Jaroslava Šimla řediteli Tomšíčkovi ve věci: Návrhy převodů sociálních zařízení.*, s. 1.

<sup>151</sup> Tamtéž, s. 2.

<sup>152</sup> Tamtéž, s. 2.

byla 1 500 jídel ve směně a náklady a počty jídel byly přiloženy k dopisu. V poznámce je uvedeno, že zde bylo zaměstnáno 43 lidí.<sup>153</sup>

Mimořádnou delimitací měla být převzata i kotelna „Tabačka“ v Jáchymově, jejíž provoz zajišťovalo 9 zaměstnanců. Důvodem mimo jiné bylo, že již v této době měl nový závod využívat 77 % výroby páry pro své provozny a po převzetí osobních garáží to mělo být 87 %. Tím byla ospravedlněna nutnost převedení kotelny do správy Leninových závodů.<sup>154</sup>

K návrhům se měl ředitel Tomšíček vyjádřit do 30. září 1961.<sup>155</sup> Z poznámek u dokumentů je čitelné, že největší obavy vedení nového závodu ohledně převzetí se týkaly počtu zaměstnanců u jednotlivých objektů a náklady spojené s jejich provozem, což se mělo naplno projevit v dalších jednáních.

Již 25. září proběhlo jednání, na němž bylo odsouhlaseno převzetí kotelny a ubytoven bez zvláštních nároků. V případě jeslí navrhoval nový závod, aby je kvůli ztrátovosti 160 000 Kčs ročně převzalo město Ostrov. Pro jídelnu byly sepsány dvě možnosti. Zaprvé převzít RaJ, přičemž by se podle zástupců vyskytly nedostatky v obsluze, čistotě, podávání alkoholických nápojů apod. a do budoucna by se jídelna pro zaměstnance musela vyřešit definitivně. Zadruhé převzít tento podnik, ovšem se zrušením jídelny pro zaměstnance v Horním Žďáru, která byla v nevyhovujících podmínkách starého dřevěného objektu.

V případě polikliniky v Ostrově závod souhlasil s placením nákladů 250 000 Kčs v roce 1962, ale Jáchymovské doly požadovaly, aby toto

---

<sup>153</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Jaroslava Šimla řediteli Tomšíčkovi ve věci: Návrhy převodů sociálních zařízení.*, s. 2.

<sup>154</sup> Tamtéž, s. 2.

<sup>155</sup> Tamtéž, s. 3.

sociální zařízení kompletně převzal nový závod k 1. lednu 1963. Leninovy závody tuto otázku zatím nechaly otevřenou, ale podle jednání s ministerstvem zdravotnictví se měla poliklinika stát jejich zařízením.<sup>156</sup>

K nedořešeným otázkám mělo být zaujato stanovisko do 3. října 1961.<sup>157</sup> V tento den se konala další porada. Závod odmítl převzít jesle a ty měly být předány Městskému národnímu výboru v Ostrově. Ohledně polikliniky souhlasil závod s návrhem, za předpokladu, že zdravotnické zařízení zde zůstane ve stejném rozsahu jako doposud.

Leninovy závody souhlasily s převzetím jídelny v Ostrově, zvolily tedy druhou variantu a zrušily původní nedostačující závodní jídelnu v Horním Žďáru. Nově byla otevřena navíc otázka telefonní ústředny, u níž požadovaly tentokrát Leninovy závody předání. Mělo přejít i 5 zaměstnanců, kteří ústřednu obsluhovali. S tím se zavázaly poskytovat telefonní spojení Jáchymovským dolům do konce likvidace jejich podniku v oblasti za zvláštní poplatek. K předání mělo dojít v prvním pololetí roku 1962. Kotelna měla být projednána zvlášť za přítomnosti Městského národního výboru v Jáchymově.<sup>158</sup>

4. října proběhlo jednání ohledně kotelny v Jáchymově, kde se nový závod snažil přesvědčit Městský národní výbor v Jáchymově, aby převzal tento objekt. Členové výboru ale prohlásili, že nemohou zajistit bezproblémový provoz, neboť nemají potřebný počet kvalifikovaných zaměstnanců. Kotelna tedy připadla Leninovým závodům. Ještě předtím je ale národní výbor informoval, že požadují dodávat páru i do prádelen KS, bytových jednotek ve správě Domovní

---

<sup>156</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Záznam o předběžném jednání o některých sociálních otázkách závodu Ostrov.*, s. 1.

<sup>157</sup> Tamtéž., s. 2.

<sup>158</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Zápis z porady o projednávání (otázky) předání a převzetí některých sociálních a pomocných zařízení*, s. 1-3.

správy a československým státním lázním, pro kulturní dům v Jáchymově.<sup>159</sup>

#### 4.6. Dům kultury

Vlastní etapou delimitace se stal převod ostrovského domu kultury. Poprvé byl daný problém přednesen na poradě na Okresním národním výboru v Karlových Varech 12. září 1961. Jáchymovské doly navrhly, aby ostrovský závod dotoval podíl nákladů na technickohospodářský provoz kulturního domu pro rok 1962. Mělo se jednat o částku 216 000 Kčs z celkových provozních nákladů, které byly počítány na 718 000 Kčs. Zbytek měl platit Městský národní výbor v Ostrově a nadále Jáchymovské doly. Závod měl díky tomu získat paritní zastoupení pro provoz a činnost domu kultury. Tyto skutečnosti poslal Jaroslav Šiml, ekonomický náměstek ředitele Jáchymovských dolů, dopisem řediteli ostrovského závodu Františku Tomšíčkovi. Ten si v něm označil a spočítal počty nových zaměstnanců a nákladů (u částky 216 000 Kčs si udělal poznámku 30 %) a na závěr si napsal heslo „*Jizerka – závod. Rekreační středisko*“.<sup>160</sup> Porada, byť předběžná stanovovala datum zajištění realizace do 1. ledna 1962.<sup>161</sup>

25. září jednání pokračovala, přičemž byl ostrovskému závodu předložen požadavek na podíl nákladů ve výši 250 000 Kčs. Z navrhovaného řešení závodu lze usuzovat, že měl ZVIL Ostrov zájem pořádat v domě kultury vlastní akce a zvažoval možnost pouhého pronájmu místností. Zástupci se však obávali, že v takovém případě by Okresní národní výbor nebo jiný podnik, který by nesl

---

<sup>159</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Zápis o jednání ve věci převzetí kotelny v Tabačce - Jáchymov*.

<sup>160</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Jaroslava Šimla řediteli Tomšíčkovi ve věci: Návrhy převodů sociálních zařízení.*, s. 1-3.

<sup>161</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Záznam z porady ve věci předání HDK v Ostrově z majetku JD n. p. v Jáchymově.*, s. 1.

část nákladů, využil dům kultury převážně pro své účely. Na této poradě zároveň již byla nadhozena otázka rekreačního střediska „Jizerka“ asi 5 km od Ostrova.<sup>162</sup>

Další porady 3. října 1961 přímo v závodě v Ostrově se již účastnilo více zástupců obou podniků a zabývali se i více body. Leninovy závody se na poradě vyjádřily negativně k placení podílu 216 000 Kčs a zavázaly se platit pouze za konkrétní akce. Zároveň odmítaly převzetí domu kultury v letech 1962–1963, neboť již byly nuceny zřizovat další sociální zařízení a neměly dostatek finančních prostředků. Souhlasily ale s možností dalších jednání v letech 1963–1964, kdy se měl závod dokončovat. Zároveň na poradě požadovaly předání rekreačního střediska Jizerka k datu 1. ledna 1963, s čímž zástupci dolů souhlasili s poznámkou, že předání nejprve musí odsouhlasit Okresní výbor svazu zaměstnanců v hornictví v Jáchymově (OVSZHE) v Ostrově.<sup>163</sup>

Pokračovala prohlídka objektu Jizerka, která náležela Revolučnímu odborovému hnutí (ROH), OVSZHE. Zástupcům LZ byla představena vila bývalého karlovarského továrníka Mosera, postavena v letech 1910. V roce 1950 ji Jáchymovské doly rekonstruovaly pro rekreační účely. Nacházela se asi 10 km od Ostrova na území obce Hroznětín v osadě Velký rybník. Kapacita objektu byla dána množstvím lůžek (cca 100 přímo ve vile a k dispozici bylo dalších 50 stanů pro pionýrský tábor) a možnostmi vývařovny, která byla stanovená na 150 osob. Z důvodů špatného odkanalizování se však v těžkých mrazech středisko nemohlo využívat. Konečné doporučení zástupců znělo: „Vzhledem k tomu, že jde o poměrně dobrý objekt v dobrém

---

<sup>162</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Záznam o předběžném jednání o některých sociálních otázkách závodu Ostrov.*, s. 1-2.

<sup>163</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Zápis z porady o projednávání (otázky) předání a převzetí některých sociálních a pomocných zařízení*, s. 1-3.

*stavu, který svým prostředím dává záruky dobrého využití pro účely rekreační i pro event. zřízení pionýrského tábora, dobré prostředí pro plavectví a vodní sporty a sportovní rybaření, doporučuje podepsaná komise objekt převzít pro výše uvedené účely našeho podniku.“* Středisko mělo být předáno 1. ledna 1963 a Leninovy závody měly včas navázat jednání o předání.<sup>164</sup> 22. listopadu 1961 bylo v LZ rozhodnuto o převzetí kladně a dohoda měla být uzavřena v první polovině roku 1962.<sup>165</sup>

Posléze se pozornost podniků vrátila zpět k domu kultury, neboť 20. ledna 1962 poslal ředitel ÚSVTRS podnikovému řediteli ZVIL Josefu Šimonovi osobní dopis s prosbou k řešení daného problému. Kvůli poklesu těžby a neuspokojivým hospodářským výsledkům v roce 1961 je podle jeho slov nucen uplatnit vyhlášku Ústřední rady odborů a ministra financí č. 122/60 Sb. Článek 7., která zní: *„Aby závodní kluby sloužily co nejlépe svému účelu při výchovné činnosti mezi pracujícími a aby bylo zajišťováni jejich nejširší a nejefektivnější využívání, sdružují se závody a závodní výbory v témže místě ke společné úhradě nákladů s tím spojených, a to podle ustanovení statutu závodních klubů, po případě podle podrobné písemné dohody.“* Vyhlášku se Jáchymovské doly snažily podle slov ředitele uplatnit i dříve při jednání se zástupci ostrovského závodu, avšak bez úspěchu. Obrátil se tedy přímo na podnikového ředitele ZVIL, neboť *„...věřím, že v zájmu správnosti a spravedlnosti společně otázku kladně vyřídíme.“* Inženýr Šimon tomu evidentně nakloněn nebyl, protože si do poznámek napsal, že jediné možné řešení je převést správu na Ústřední výbor odborových svazů (ÚVOS) nebo Krajskou

---

<sup>164</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Zápis sepsaný dne 20. 10. 1961 o provedené prohlídce objektu „Jizerka“*, s. 1-2.

<sup>165</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Stanovisko k otázce převzetí rekreač. Střediska „Jizerka“*.

odborovou radu (KOR).<sup>166</sup> 20. února 1962 psal vedoucí sekretariátu ředitele ÚSVTRS o urychlené sdělení stanoviska, neboť jim stále nedošla odpověď od Josefa Šimona.<sup>167</sup> 7. března 1962 ale psal Ing. Šimon na Ústřední radu odborů o dopisu od ředitele ÚSVTRS. Podle něho ostrovský závod nemohl převzít náklady spojené s provozem kvůli výše uvedeným důvodům a navrhoval, aby dům kultury převzal ÚVOS nebo KOR.<sup>168</sup> Kopii rovněž poslal 13. března řediteli ÚSVTRS s odpovědí, že v důsledku neuspokojivých hospodářských výsledků nemůže lednový návrh akceptovat a řešení tedy bude hledat u Ústřední rady odborů.<sup>169</sup>

Jaroslav Šiml, ekonomický náměstek ředitele JD, reagoval 2. června dopisem náměstkovi ředitele ZVIL J. Šternerovi. Dopisu předcházela telefonický rozhovor 31. května. V textu si Jaroslav Šiml znovu stěžoval na protahující se jednání, přičemž dodal, že obdobný problém nastal u Domu kultury v Horním Slavkově a byl vyřešen delimitací na n. p. Přerovské strojírně již k 1. lednu 1962. Likvidace Jáchymovských dolů v oblasti se podle něho natolik urychlila, že mohou zajistit provoz domu kultury maximálně do 4. čtvrtletí roku 1962 a nabízí znovu převedení na ZVIL k 1. lednu 1963, přičemž by Jáchymovské doly, podle již zmíněné vyhlášky nadále platily část nákladů. Záležitost měla být projednána na poradě 7. června a konečně vyřešena do 30. června, kdy by delimitaci schválily všechny ústřední orgány. Jaroslav Šiml však předpokládal negativní stanovisko, které by ohrozilo provoz domu kultury, a tak na poradu přizval, kopií dopisu, i OV KSČ, ONV v Karlových Varech, OV

---

<sup>166</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Ing. Šimonovi*, s. 1-2.

<sup>167</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Doporučený dopis vedoucímu sekretariátu podnikového ředitele*.

<sup>168</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Úhrada nákladů provozu oblastního kulturního domu v Ostrově*.

<sup>169</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis řediteli ÚS VTRS*.

OSZHaE, OOR (Okresní odborová rada) v Karlových Varech a MNV v Ostrově.<sup>170</sup>

Ani po této poradě nedošlo k dohodě, o čemž informuje list s informacemi pro náměstka Šternera z 9. června 1962. V něm je poukazováno na finanční nesrovnalosti, neboť „...bylo hovořeno o tom, že náklady činí částku 750 000 Kčs [Na poradě 12. září 1961 byla uvedena částka 718 000 Kčs. Pozn. autora] bez odpisu 380 000 Kčs.“ Ovšem výdaje na mzdový fond činily 219 920 Kčs, výdaje na otop a světlo 168 000 Kčs a odpis zmíněných 380 000 Kčs, což by nasvědčovalo záměrnému uvádění vyšších výdajů. Dále je uvedeno, že kulturní činnost hradí ROH a dům kultury vychází bez ztrát. V evidenci pracovníků Jáchymovských dolů se podle všeho jednalo o výjimku, neboť byli zaměstnanci evidováni v domě kultury, ale ne ve stavu JD. Poslední významnou informací se stalo rekreační středisko „Jizerka“. Podle slov Jaroslava Šimla mělo být předáno společně s domem kultury, ovšem pracovníci Okresního výboru ROH horníků tvrdili, že se jedná o samostatnou otázku a středisko případně závodu Jáchymovských dolů v Chodově.<sup>171</sup>

26. června informoval Jaroslav Šiml ředitele ZVIL Josefa Šimona o naplánované poradě na 29. června. Jako přílohu k dopisu zároveň přiložil 1) návrh dohody o delimitaci domu kultury, 2) rozbor provozních nákladů za rok 1960 a 1961. Přesně podle pokynů, které mu uložila Ústřední rada odborů. V rozboru nákladů domu kultury se mimo jiné objevují celkové provozní náklady, které činily 873 600 Kčs v roce 1960 a 774 100 Kčs v roce 1961, přičemž ale příjmy tvořily v těchto letech pouze 194 000 Kčs a 127 300 Kčs. To znamenalo ztrátu ve výši 679 600 Kčs a 646 800 Kčs. V tabulce

---

<sup>170</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis J. Štörnerovi*, s. 1-2.

<sup>171</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Informace pro s. nám. Šternera*.



finančního plánu pro léta 1963-1965 se tak počítá vždy s náklady 748 300 Kčs, tržbami 100 000 Kčs a ztrátou 648 300 Kčs.<sup>172</sup>

Jednání o převodu se neúměrně protahovala, a tak vedoucí III. Oddělení Krajského výboru KSČ tajemník Herbolt svolal poradu zástupců KV KSČ, Ústřední rady odborů, Ústředního výboru odborových svazů, Krajské odborové rady, Krajského výboru odborového svazu strojírenství, Jáchymovských dolů, Ministerstva těžkého strojírenství, vedení Závodů Vladimíra Iljiče Lenina v Plzni a vedení závodu Ostrov.

Porada se uskutečnila 29. června 1962. O jejím průběhu psal Josef Šimon ve vysvětlujícím dopise z 16. července. Podle něho tajemník KV KSČ Herbolt v úvodu zdůraznil, že je nutno zdlouhavá jednání ukončit, a že podle názoru jeho oddělení je nutné, aby dům kultury převzaly Leninovy závody. Jejich zástupci uvedli, že to není v současné chvíli únosné. *„Závod Ostrov, který je ve vývoji, převzal již celou řadu zařízení sociálního charakteru ať již zdravotních, stravovacích a ubytovacích, které z hlediska provozních nákladů i z hlediska produktivity práce neúměrně zatěžují tento závod.“* Dále uvádějí, že v těchto zařízeních zaměstnávají již 110 zaměstnanců a dům kultury by pro ně znamenal dalších 14 navíc.<sup>173</sup> Podle poznámek pro zástupce Leninových závodů Šternera mělo být jejich hlavním důvodem, již bohatě postačující kapacita jejich vlastních jídelen. V tomto bodě se tedy hovořilo zejména o převzetí klubu v Domě kultury. Závod Ostrov provozoval již tři závodní jídelny, totiž dřevěné baráky ve Žďáru s kapacitou 300 strážníků, Tabačku v Jáchymově s kapacitou 1 000 strážníků a novou jídelnu v Ostrově s kapacitou 2 500. Díky tomu měl velké množství pracovníků

---

<sup>172</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Ing. Šimonovi 26. června 1962.*

<sup>173</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis pro Jaroslava Sedláčka, vedoucího ekonomického úseku MTS ze dne 16. července 1962.*

v jídelnách, ale malé množství kmenových zaměstnanců, kteří by se v jídelnách stravovali.<sup>174</sup> Stravování v domě kultury mělo podle nich přejít pod správu ministerstva vnitřního obchodu, neboť závod Ostrov závodní klub nepotřeboval.<sup>175</sup> Tento argument podle záznamu z porady nezazněl. Místo toho Šterner tvrdil, že je na ně kladen nárok z trendu vysoké produktivity práce, a to závod ani podnik nezajišťuje. Na to odvětil ředitel Jáchymovských dolů, že ostrovský závod bude mnohonásobně navyšovat počty svých zaměstnanců a celkově mají Leninovy závody 45 000 lidí, tedy 14 z domu kultury plán neovlivní.<sup>176</sup> Šterner se zástupci ZVIL věřili v podporu MTS, ovšem podle informací Ing. Šimona jejich zástupce Jetel uvedl, že neví o zamítavém postoji ministra, a naopak se domnívá, že i jeho rezort je pro převod domu kultury na Škodu Ostrov.<sup>177</sup> Schůze byla nakonec ukončena s tím, že závod Ostrov souhlasil převzít dům kultury od 1. ledna 1963 a Krajská odborová rada měla pomoci překlenout potíže spojené s převzetím v období let 1963-1965.

V záznamu závěrů z porady z 29. června je však uvedeno rozdílné stanovisko zástupce MTS, než které bylo předneseno na této poradě, totiž že rozhodnutí o převzetí mělo být podle ministra plně v kompetenci ředitele ZVIL.<sup>178</sup> 4. července již informoval Jaroslav Sedláček z MTS ředitele ZVIL, že souhlas s převzetím byl v rozporu se stanoviskem ministerstva a ministr s dohodou nedá souhlas. O stanovisku měl být údajně informován Arnošt Schindler, ředitel

---

<sup>174</sup> Měsíčně cca 75 000 obědů, z toho téměř 60 000 pro strážníky cizích závodů.

<sup>175</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Noticka pro nám. VPS, s. Šternera.*

<sup>176</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Poznámky z jednání na KV KSČ dne 29. 6. 1962 v Plzni, s. 1-4.*

<sup>177</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis pro Jaroslava Sedláčka, vedoucího ekonomického úseku MTS ze dne 16. července 1962.*

<sup>178</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Záznam z porady o delimitaci Domu kultury ROH v Ostrově, která se konala 29. 6. 1962.*

Ústřední správy výzkumu a těžby radioaktivních surovin.<sup>179</sup> Pokud o něm jeho zástupce, Běžel, který byl přítomen na poradě, věděl, nikomu ho nesdělil, neboť v závěrech nefiguruje.<sup>180</sup> Není uveden, ani v již zmíněné vysvětlující odpovědi inženýra Šimona, který zároveň uvedl, že sdělení ministerstva bere na vědomí a podle něho učiní patřičná opatření. Do původního dopisu Ministerstva těžkého strojírenství z 4. července si zároveň poznamenal: „*Jaké stanovisko zaujal zástupce MTS na této poradě?*“<sup>181</sup> čímž upozorňuje na skutečnost, že sice podle jejich dopisu informovali Arnošta Schindlera, ale ani on ani zástupce jejich ministerstva se na poradě v tomto směru nevyjádřil.

Dopisem řediteli Schindlerovi z ÚSVTRS ze dne 1. srpna 1962 ZVIL sdělují nesouhlas Ministerstva těžkého strojírenství s převzetím a žádají tedy o zastavení celé záležitosti. Na dolní straně dopisu se nachází poznámka rukou zmiňující zástupce KOR, Ústřední rady odborů (ÚRO) a Jáchymovské doły.<sup>182</sup>

Vzájemná komunikace mezi ministerstvy a podniky tímto skončila, ale výsledek osvětluje ostrovská kronika v roce 1963. „*Hlavní kulturní činnost se ovšem soustřeďuje v Domě kultury, který přešel z majetku Jáchymovských dolů do majetku Leninových závodů. Je to nařízení ROH.*“ Kronikář Miroslav Lázinka přesun pod správu ZVIL datuje k 21. dubnu 1963.<sup>183</sup>

---

<sup>179</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis Ing. Josefu Šimonovi ze dne 4. července 1962.*

<sup>180</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Poznámky z jednání na KV KSČ dne 29. 6. 1962 v Plzni*, s. 1-4.

<sup>181</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis pro Jaroslava Sedláčka, vedoucího ekonomického úseku MTS ze dne 16. července 1962.*

<sup>182</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1466 / PV 15, *Dopis ve věci Převod kulturního domu v Ostrově ze dne 1. srpna 1962.*

<sup>183</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 247.

#### 4.7. Problémy výroby

30. září 1960 byla ukončena výroba trolejbusů v Plzni a výrobní zařízení a materiál byly převáženy do Ostrova, aniž by bylo přerušeno plnění výrobních úkolů, neboť na uvolněném prostoru měla co nejdříve začít výroba válcovacích zařízení.

Provoz na Ostrovsku byl v této době značně roztříštěn, neboť hlavní provoz, tedy výroba trolejbusů, probíhala v Horním Žďáru společně se stavbou haly „S“ určené pro slévárenská zařízení, v Jáchymově byla opravna elektrických motorů, odborné učiliště, zásobovací odbor a útvary hlavního inženýra, v Plzni měl závod konstrukční a technologické útvary, v Plzni-Bolevci a v Rokycanech probíhala prozatím výroba slévárenských zařízení. Navíc byla ještě konstrukční kancelář slévárenských zařízení v Českých Budějovicích a také Výzkumný ústav slévárenských strojů a zařízení v Brně.<sup>184</sup>

Největším problémem závodu byl nedostatek kvalitních zaměstnanců. Tento problém je však v této práci rozebírán soustavně v různých fázích jeho vývoje.

Nehledě na tyto problémy se stala počínaje rokem 1961 výroba trolejbusů výlučně záležitostí nového závodu. V důsledku potíží ale poklesl objem plánované výroby a naplněn byl pouze ze 77,6 %, což znamenalo pokles asi o čtvrtinu oproti roku 1960.

Ani výroba slévárenských zařízení nešla podle plánu, kvůli zpoždění ve výstavbě, což byl ostatně širší problém týkající se i výstavby ústředního zásobování, mateřské školy, jeslí a požární zbrojnice. Důvodem bylo nedodržování termínů generálním dodavatelem

---

<sup>184</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. *Minulostí Západočeského kraje*, r. 17, 1981, s. 7-9.

Armabeton Praha. Postupně byly ze svazku závodu vyčleněny dílny v Bolevci u Plzně, což rovněž snížilo objem výroby slévárenského zařízení.

V roce 1962 byla zároveň řešena roztroušenost závodu dokončením nové administrativní budovy v Ostrově, díky čemuž zůstaly v Jáchymově pouze zásobovací oddělení, konstrukce slévárenského zařízení a odborné učiliště. V tomto roce ale již byl naplněn objem produkce trolejbusů, vyrobeno jich bylo 249, což představovalo 85 % kapacity.

V roce 1963 jsou řešeny problémy závodu i na vládní úrovni, což bude rozebráno v podkapitole Posuzovací protokol. K problémům se v tomto roce přidala nekvalitní výroba, přesněji nedostatečná propracovanost konstrukce nového typu trolejbusu 9 Tr. Marie Bauerová označuje za hlavní důvod špatné konstrukce nezkušenost mladých ostrovských konstruktérů.<sup>185</sup> Jaroslav Novák, jenž své zážitky sdělil ve výročním článku, však uvádí: „*Neuvážená směrnice k úsporám materiálu plus šibeniční termíny pro konstruktéry, kteří museli změnit některé části, takže výsledný produkt se značně lišil od odzkoušeného prototypu. Výsledkem bylo praskání karosérií.*“<sup>186</sup> Kvůli obtížím musela být dočasně zastavena výroba, aby se mohly odstranit nedostatky v životnosti karosérií. V prosinci 1963 byla výroba obnovena,<sup>187</sup> nicméně závada takového rozsahu ukazuje na všeobecný problém československého průmyslu, který se nedokázal plynule přizpůsobit požadavkům nastupující vědecko-technické

---

<sup>185</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 9.

<sup>186</sup> ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. Ostrovský škodovák. Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov, r. 21, 1989, s. 1.

<sup>187</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 9.

revoluce. Při plnění výrobních úkolů se nedoceňovala kvalitativní hlediska, v důsledku nedostatků extenzivního rozvoje.<sup>188</sup>

Problémů si mimo jiné všimnul i městský kronikář. „*V úvodním slově o charakteristice města nelze opomenout ani tu skutečnost, že politická práce ostrovských závodů ve městě je velmi slabá. Různé veřejné akce od oslav a manifestací až po konkrétní pomoc třeba na úseku akce zvelebení města jsou závody většinou přehlíženy a je třeba velmi trpělivého přesvědčování a dožadování, než se dosáhne pomoci. Souvisí to konečně i s tím, že závody mají své velké problémy a to právě i největší ostrovský závod – Leninovy závody jako závod mladý a závod ve výstavbě, který zápasí velmi těžce s otázkou kvalitního plnění plánu a s konsolidováním stavu zaměstnanců.*“<sup>189</sup>

#### **4.8. Posuzovací protokol**

Problémů s výstavbou nového závodu byla celá řada, nicméně v dopise z 3. července 1963 je konstatováno, že tím nejpálčivějším byl nábor nových pracovníků. Přílohy dopisu obsahovaly schvalovací protokol, posuzovací protokol a souhrnný rozpočet akce „výstavba závodu Ostrov n.O.“. Dle vyjádření v posuzovacím protokolu bylo konstatováno, že „*rozsah výstavby závodu Ostrov na 5 000 pracovníků do r. 1965 není zajistitelný vzhledem k nezajištění pracovních sil.*“ V souladu s usnesením vlády č. 60 ze dne 10. ledna 1963 o státním plánu rozvoje Československé socialistické republiky (ČSSR) na rok 1963 byla projednána změna původního usnesení politbyra ÚV KSČ ze dne 28. července 1959 a vládního usnesení č. 269 z 1. dubna 1959. O dostavbě závodu mělo být rozhodnuto až po

---

<sup>188</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992.* Brno 2009, s. 314.

<sup>189</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 238.

prokázání možnosti zajištění pracovních sil. Do té doby byl navržen ke schválení redukovaný zadávací projekt výstavby.<sup>190</sup>

Redukovaný zadávací projekt byl projednáván 25. června 1963 na Ministerstvu těžkého strojírenství. Z důvodů změn v náboru nových pracovníků byla odsunuta výstavba haly „ST“, s čímž byly spojeny zásahy do generálního plánu. Východní a jižní část závodu zůstala dle původního generelu nedotčena, neboť již byla v pokročilém stavu výstavby. Redukce se ale dotkla západní, vstupní části závodu. Zde byla z plánu vyloučena jídelna a plynová redukční stanice včetně příslušných přípojek a rozvodu plynu. Odsunuta byla již zmíněná výstavba haly „ST“ včetně sociálního přístavku, administrativní budovy a rovněž samostatný objekt učňovské dílny, jejíž učni byli dočasně umístěni v pomocných provozech. Tím mělo být dosaženo vyšší hospodárnosti západního areálu jeho zmenšením, přičemž ale nebránil dostavbě v budoucnu dle původní koncepce. Zrušením jídelny došlo k přemístění učňovské školy a tělocvičny jižněji k prostoru rezervovanému k pozdější výstavbě administrativní budovy. Menších změn se mělo dočkat i umístění garáží a požární zbrojnice, zatímco pomocné provozy, vstupní trafostanice a vrátnice s úschovnou kol měly zůstat na původních místech. Nicméně silnice, oplocení, osvětlení a inženýrské sítě byly v západní části zmenšeny a přizpůsobeny novému generelu. Stejně i terénní úpravy a garáže.<sup>191</sup> Kvůli přesunutí administrativní budovy byla telefonní ústředna provedena jako samostatný objekt, přičleněný k požární stanici a zdravotní středisko stejným způsobem přičleněno k vrátnici. V investičním úkolu podle všeho nebyly zohledněny sadové úpravy a centrální sklad odpadu, které byly nově přidány v potřebném rozsahu do zastavovacího plánu. Byl navržen i nový způsob

---

<sup>190</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 /B 4621, *Posuzovací protokol*, s. 1-2.

<sup>191</sup> Původní kapacita garáží byla zredukována na 10 nákladních vozů a 6 osobních.

stravování zaměstnanců pomocí samoobslužných linek, kterýžto přinášel úsporu čtyřicet svačinárek.<sup>192</sup>

Kvůli redukci samozřejmě došlo i ke snížení projektované kapacity, která byla v investičním úkolu stanovena pro čtyři výrobní obory na 428 milionů Kčs ročně (plná roční kapacita po celkovém dokončení továrny při 5 000 zaměstnancích měla být 600 milionů Kčs). Objem výroby trolejbusů a slévárenských zařízení zůstal nezměněn, takže nová projektovaná kapacita činila 284 milionů Kčs ročně, z čehož trolejbusy tvořily 104 milionů Kčs a slévárenská zařízení 180 milionů Kčs. Redukce dopadla na programy zahrnuté v odsunutě hale „ST“, tedy na výrobu kolesových rypadel v hodnotě 56 milionů Kčs a obráběcí stroje v hodnotě 88 milionů Kčs. Původní kapacita se kvůli tomu snížila o 144 miliony Kčs.<sup>193</sup>

Okolnosti vzniku továrny si vyžádaly vyšší investiční náklady, konkrétně v případě zemních prací je konstatováno 4,6 % z celkových investičních nákladů, oproti obvyklým 2,5 % při výstavbě továrny. Nemohlo se totiž použít odkopu z výhledových ploch národního podniku Armabeton a Oddělení technické kontroly (OTK) Jáchymovské doly, jejichž objekty zůstávaly v areálu, a tak se chybějící násypový materiál o velikosti 70 000 m<sup>3</sup> musel dovážet ze zemníku asi 7 km vzdáleného a radioaktivní zemina pod dřívějším uložištěm rud se musela nahradit novou. Vyšší podíl investičních nákladů byl i v kanalizaci, kde činil 3,9 % oproti běžným 1,7 %, což vycházelo z oddílné kanalizace ale i provedení svahových výkopů,

---

<sup>192</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 /B 4621, *Zápis expertizním prověřením redukovaného zadávacího projektu výstavby závodu Ostrov*, s. 1-2.

<sup>193</sup> Tamtéž, s. 2.



u kterých se podle výnosu Státní plánovací komise (SPK) a vyhlášky SVV č. 155 šetřilo dřevem.<sup>194</sup>

V plánu bylo počítáno s remízou pro dvě lokomotivy. Podle rozboru SPÚ Kovoprojekta však postačovala jedna lokomotiva. Investiční náklady na ní činily 240 510 Kčs a ušetřených 205 000 Kčs mělo být použito na úpravu vzorového projektu závodního zdravotnického střediska podle připomínek ministerstva zdravotnictví.<sup>195</sup>

Časový plán výstavby závodu po redukcí měl odpovídat původnímu ukončení, tedy čtvrtému čtvrtletí 1965. Po redukcí měl činit počet pracovníků 3 824 z původních 5 000.<sup>196</sup>

9. září 1963 se také ohradila Civilní obrana (CO) Leninových závodů vůči změnám v projektu a doporučila, aby byl úkryt CO pod přístavkem haly „S“ vystaven podle původního plánu Kovoprojekty, neboť byl již v hrubé stavbě hotov. Mělo se jednat o úkryt IV. třídy odolnosti pro kapacitu 600 osob. Podle zprávy se vedení Ostrovského závodu snažilo o probourání okenních otvorů do objektu a pravděpodobně jinému využití, než byl prvotní účel. Civilní obrana na tomto požadavky trvala i z toho důvodu, že jak zmiňují: *„Pro další výstavbu není nutno uvažovat s budováním staveb CO jak vyplývá z našeho dopisu zn. 0046/OZÚ/CO/411/63 z 2.1.1963, avšak toto se netýká staveb, s jejichž výstavbou bylo již započato.“* Zároveň využití úkrytu nemělo mít nepříznivý vliv na jeho mírové využití, avšak s podmínkou, že *„...nebude demontováno žádné ze zařízení a vybavení úkrytu (dveře, FVZ a pod.) a že úkryt po případném vyklizení bude moci ihned sloužit svému účelu.“* V Plzeňském závodě

---

<sup>194</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 /B 4621, *Zápis expertizním prověřením redukovaného zadávacího projektu výstavby závodu Ostrov*, s. 4.

<sup>195</sup> Tamtéž, s. 4.

<sup>196</sup> Tamtéž, s. 6-7.

se v úkrytech mohl skladovat pouze materiál civilní obrany, avšak na tento úkryt se pravidlo nevztahovalo.<sup>197</sup>

#### 4.9. Závěrečná zpráva o rozběhu „S“ haly

28. prosince 1963 se v Plzni posuzoval plán rozběhu haly „S“ na rok 1964 v závěrečné zprávě. Při výpočtu byla brána v úvahu produktivita dosahovaná stávajícími zaměstnanci, asi devíti měsíční doba pro dosažení stejné produktivity u nových zaměstnanců jako v provozu Rokycany, dále výše rozpracované výroby a její kvalita ke konci roku 1963. Plán byl stanoven na 50 milionů Kčs ve výrobě zboží z původních 68,4 milionů a v hrubé výrobě na 50 milionů z původních 71 milionů. Maximum bylo stanoveny na 55 milionů Kčs, ale tento plán předpokládal řadu mimořádných opatření, zejména v náborech a zapracování nových zaměstnanců. Obtíže s rozběhem provozu byly ale známé, a tak se doporučovalo snížit objem výroby zboží na 45 až 50 milionů Kčs. 50 milionů zůstalo jako hlavní ukazatel, neboť „...nebyly nalezeny zakázky, které by nebyly potřebné pro rok 1964 v takové hodnotě, aby plán mohl být snížen.“ Pro halu „S“ byla tedy nakonec ustanovena výroba zboží v hodnotě asi 51 milionů a hrubá výroba 53 milionů Kčs. Zmíněné objemy byly následně rozloženy do jednotlivých kvartálů roku s tím, že objem v prvním kvartálu při počtu 2 380 zaměstnanců tvořil zhruba 29 % objemu čtvrtého kvartálu, čímž se tyto čísla zdají být značně nadsazená i vzhledem k předchozím problémům s náborem nových pracovníků.<sup>198</sup>

---

<sup>197</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 /B 4621, *Přístavek haly „S“ – CO.*

<sup>198</sup> Ve výrobě zboží (v tisících Kčs) činil první kvartál 5 742, druhý 9 450, třetí 16 125 a čtvrtý 19 663 a v hrubé výrobě v prvním kvartálu 7 000, ve druhém 9 954, třetím 16 125 a čtvrtém 20 046. Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *Závěrečná zpráva o rozběhu S-haly v Ostrově a opatření, která rozběh haly zajišťují*, s. 1-2.

Nicméně nábor měl probíhat znovu postupně, přičemž v prvním čtvrtletí měl závod získat 179 výrobních dělníků. 105 bylo domluveno na práci od 1. ledna 1964, 42 mělo být převedeno z provozu 42, ovšem zbývajících 32 zůstalo nepokryto. Počet získaných pracovníků měl zajistit plán ve výrobě, ale chybějící zaměstnanci měli být získáni nejpozději ve druhém čtvrtletí, aby byl plán na konci roku naplněn, neboť měli získat alespoň částečnou kvalifikaci. Aby se tak stalo, mělo se uskutečnit zásadní jednání resortů Ministerstva těžkého strojírenství a Ústřední správy výzkumu a těžby radioaktivních surovin o definitivním uvolňování pracovníků z Jáchymovských dolů Jáchymov za účasti Krajského národního výboru a Okresního národního výboru nejpozději do 20. ledna 1964.<sup>199</sup>

Chybějící pracovníci měli být prozatím zajištěni jako brigádníci z podniku v Plzni a měli v případě potřeby zapracovat nové zaměstnance a vytvářet kolektivy. Novým nábořem měl závod získat v lednu 40, v únoru 50 a v březnu 52 dělníků, čímž by se dostal již na počet 320 výrobních dělníků. Za druhé čtvrtletí měl počet stoupnout na 445 a za třetí čtvrtletí na 545.<sup>200</sup>

Do 31. března 1964 měl investiční odbor zajistit dokončení výstavby a předání šaten v suterénu haly. Z ostatních dokončujících prací mělo být hotovo i spojení v rámci závodu skrze dispečerskou síť a zrušení ošetřovny v hale „S“ dle rozhodnutí OÚNZ. Nejpozději do konce září 1964 mělo být získáno veškeré specifické nářadí pro výrobu, čímž se měl závod finálně oddělit od provozu v Rokycanech a tím se

---

<sup>199</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *Závěrečná zpráva o rozběhu S-haly v Ostrově a opatření, která rozběh haly zajišťují*, s. 3.

<sup>200</sup> Tamtéž, s. 4.

osamostatnit.<sup>201</sup> To se ovšem nepodařilo, o čemž nás informuje Marie Bauerová, neboť měl rozběh haly značné zpoždění a teprve v posledním čtvrtletí roku 1964 se situace s plněním úkolů začala zlepšovat. K odloučení od Rokycan došlo až později, protože pro rok 1965 je zmíněno, že tento provoz splnil svůj plán, přestože byl stížen živelní pohromou.<sup>202</sup>

---

<sup>201</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 47, *Závěrečná zpráva o rozběhu S-haly v Ostrově a opatření, která rozběh haly zajišťují*, s. 5-8.

<sup>202</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. *Minulostí Západočeského kraje*, r. 17, 1981, s. 10.

## 5. KONEC VÝSTAVBY VE VZTAHU K MĚSTU

Po zrušení národního podniku Jáchymovské doly Jáchymov a přesunutí těžby do Příbrami přešla většina závodů, původně patřících pod Jáchymovské doly (např. Strojní závod mechanizace, geofyzikální závod, projektový závod, geologický průzkum a stavební dvůr),<sup>203</sup> do jiné správy nebo změnily výrobní programy. 1. července 1965 vznikl sloučením tří těchto závodů Závod mechanizace a automatizace, který vedle výroby strojů a zařízení pro uranový průmysl proslul zejména výrobou mobilních buněk pro stavenišť, zdravotnických přístrojů a kobaltových bomb. V Ostrově ale nadále zůstal Projektový ústav uranového průmyslu, založený v lednu 1949, v němž se připravovaly projekty pro doly, úpravny uranu a další provozy průmyslu. Rovněž se tento ústav podílel na výstavbě sídlišť v Ostrově, Horním Slavkově, Příbrami, Dolní Rožínce, Liberci a České Lípě.<sup>204</sup>

Ukončení těžby se samozřejmě podepsalo i na počtu obyvatel města, neboť byl v roce 1960 zaznamenán pokles o 1 178 lidí. V témže roce ale byly k Ostrovu připojeny i okolní vesnice Dolní Žďár, Horní Žďár a osady Vykmánov, Arnoldov, Liticov, Mořičov a zaniklá osada Borek.<sup>205</sup> Díky rozšíření se počet obyvatel změnil z 15 124 na konci roku 1959 (z nichž trvale bydlících bylo 13 335) na 20 737 v roce 1962. Počet obyvatel následně zůstává víceméně nezměněný až do roku 1989.<sup>206</sup> Podle plánu z roku 1958 byly hlavní inženýrské sítě a zařízení stavěny pro počet 25 000 lidí, ale evidentně se v těchto letech počítalo s vyššími čísly s dalším rozvojem města, neboť

---

<sup>203</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 238.

<sup>204</sup> ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001, s. 248-249.

<sup>205</sup> Tamtéž, s. 327.

<sup>206</sup> Tamtéž, s. 248.

kronikář uvádí v pozdějším roce 1964: „*Dosud známý hospodářský výhled města nedává záruku vzrůstu počtu obyvatel v Ostrově na 30 000 do roku 1980.*“<sup>207</sup>

Zmíněné údaje jsou potvrzením důsledků hospodářského vývoje. Ve srovnání s evropskými zeměmi byl v první polovině 60. let hospodářský růst v ČSSR jeden z nejnižších. Aby bylo možno i při omezené tvorbě zdrojů splnit alespoň hlavní části sociálního programu pětiletky, byly seškrtány investice. Kvůli nepříznivému vývoji, byla omezena akumulace ve prospěch spotřeby obyvatelstva na životní úroveň. Přesto se hospodářské potíže projeví v životě lidí zpomalením růstu spotřeby, oddálením vyhlášeného zkracování pracovní doby a úspornými opatřeními (zdanění vyšších důchodů, zvýšení poplatků v jeslích a mateřských školách, úprava nájemného v bytech). Rok 1962 přinesl zlom ve vývoji životních nákladů, neboť pokles probíhající od podzimu roku 1953 vystřídal jejich mírný vzestup.<sup>208</sup>

Oproti tomu rozdíl v původně zamýšleném počtu pracovníků nového závodu byl ohromný. Podle počáteční již zmíněné směrnice Plánovací komise Krajského národního výboru mělo být zaměstnáno 5 230 pracovníků,<sup>209</sup> a po redukci z roku 1963 se počítalo s 3 824 lidmi.<sup>210</sup> Podle výročního článku však závod zaměstnával v roce 1960 1 072 pracovníků, jejichž počet sice rostl, ale dosáhl svého vrcholu v roce 1967 při 2 264 zaměstnancích. V sedmdesátých a osmdesátých letech se stabilně držel kolem čísla 1 900 pracujících. Počty jsou dokonce komentovány redaktorem: „*Tento vývoj nám ukazuje na skutečnost, že*

---

<sup>207</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 216.

<sup>208</sup> PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno 2009, s. 316.

<sup>209</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 1262/ TN 1281, *Informační zpráva o výstavbě závodu Ostrov n/O*, s. 1-2.

<sup>210</sup> Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL, sign. 3487 /B 4621, *Zápis expertizním prověřením redukovaného zadávacího projektu výstavby závodu Ostrov*, s. 6-7.

*většina vedoucích pracovníků závodu jak v minulosti, tak i dnes, si neuvědomuje závažnost a důležitost stabilizace pracovníků.“* Za dlouhodobě působící vlivy a důvody odchodů pracovníků označuje atmosféru a prostředí na pracovišti, vztahy mezi pracovníky, rozdělování práce a správné hodnocení a tím i hmotnou zainteresovanost. Uvádí ovšem i tabulku obyvatelstva okresu Karlovy Vary, která dokazuje dlouhodobý obecný trend odchodu mladých lidí z oblasti.<sup>211</sup>

K 1. lednu 1964 byla hala „S“ uvedena do provozu se zpožděním 18 měsíců, což značně zpomalilo výrobu, nicméně závod v roce 1965 splnil plány, které mu byly uloženy. V roce 1965 jsou dokončovány přístavby hal a výstavba silnice, kanalizace, vlečky, pomocných provozů a dalších menších objektů.<sup>212</sup> Závod dostává svou finální podobu, která se téměř nemění až do jeho postupného rušení v devadesátých letech a demolici probíhající od roku 2018.

V roce 1965 jsou zároveň otevřeny závodní jesle a mateřská škola a následně v roce 1966 budova učiliště s tělocvičnou a dílenskými prostory v areálu závodu, kam je přesunuta výuka z původního umístění v bývalých prostorách ústředních dílen Jáchymovských dolů v Jáchymově. Výuka zde probíhala od 1. září 1966.<sup>213</sup> Zejména jesle a mateřská škola byly velice ceněny z důvodů složení obyvatelstva. Podle kronikáře měl totiž Ostrov na konci roku 1963 19 642 obyvatel, z nichž 7 119 bylo dětí do 15 let. To znamenalo nárůst o 1 090 dětí za období 1960-1963.<sup>214</sup> Nutno ovšem zmínit poznámku z roku 1963, že: „*Dosavadní III. Mateřská škola v Nádražní ulici byla uzavřena pro*

---

<sup>211</sup> ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. Ostrovský škodovák. Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov, r. 21, 1989, s. 3.

<sup>212</sup> BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. Minulostí Západočeského kraje, r. 17, 1981, s. 10.

<sup>213</sup> ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. Ostrovský škodovák. Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov, r. 21, 1989, s. 4.

<sup>214</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 237.

vážné nedostatky. Objekt byl nabídnut některým podnikům, zvláště Leninovým závodům na zřízení jeslí. Po delším jednání nikdo neprojevil zájem, ačkoliv potřeba jeslí je velká a tak provisorně byl objekt obsazen školní družinou I. devítiletky.<sup>215</sup> Situace je ovšem pochopitelná z pohledu nového závodu, který měl v této době již ve výstavbě jesle a byl nucen spravovat řadu dalších objektů ve městě. Nicméně si kronikář, Miroslav Lázinka, na závěr ještě postěžoval. „Je třeba litovat, že ani ZVIL, ani TOSTA, odkud je nejvíc požadavků na umístění dětí, neprojevily větší zájem na adaptaci uzavřené mateřské školy v Nádražní ulici pro účely jeslí.“<sup>216</sup>

Od roku 1963 začal závod využívat výškovou budovu v Ostrově, původně vystavěnou pro potřeby okresního a městského národního výboru.<sup>217</sup>

V původním návrhu se počítalo s místní dopravou trolejbusy, jako jednou z výhod budování nového závodu. Ovšem v roce 1962 byla spuštěna pouze zkušební linka do Jáchymova, a tak nadále byla doprava na Ostrovsku zajišťována autobusy a dálková doprava zejména železnicí. Sídlo ČSAD bylo umístěno v objektu tzv. Kravína v Dolním Žďáru, objektu, o němž se rovněž uvažovalo v první fázi delimitačních jednání, kdy měl případnou Leninovým závodům.<sup>218</sup>

V roce 1963 se na Městském národním výboru v Ostrově řešil problém ubytování žáků z žákovského domova, který se rozšířil kvůli přijímání studentů z ostrovské průmyslové školy. Objekt, který byl původně pro tyto účely vybrán však přešel pro účely vyšší zaměstnanosti žen do rukou provozovny TOSTY. Po delším hledání náhradního objektu „...nezbylo, než jednat se ZVIL, aby prozatím

---

<sup>215</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 238.

<sup>216</sup> Tamtéž, s. 245.

<sup>217</sup> Tamtéž, s. 243.

<sup>218</sup> Tamtéž, s. 244.



*ubytoval studenty ve své ubytovně č. XI. ZVIL po delším jednání souhlasil, účtoval však 5,- Kčs za lůžko a den a přitom uvolnil prostor ve dvou ubytovnách jen částečně.*<sup>219</sup>

---

<sup>219</sup> Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*, s. 246.

## ZÁVĚR

Dvacáté století, zejména jeho druhá polovina, se pro oblast Ostrovska nesla ve znamení řady radikálních a necitlivých změn. Přicházely z nejvyšší úrovně státní politiky a jejich cíle se měnily v reakci na události ve světě.

Po konci druhé světové války se stala těžba uranu prioritním odvětvím československého průmyslu z pohledu Sovětského svazu, který si nejprve pod příslibem diplomatické podpory získal výhodnější pozici ve společném podniku. Následně po událostech roku 1948 použil nátlaku, jenž dále zvyšoval nevýhodnost těžby pro československou stranu. Nicméně pro tehdejší zaměstnance Jáchymovských dolů byla tato práce velice výhodná a příslib vysokých platů přesvědčil řadu z nich, aby se odstěhovali do nově budovaného závodního sídliště v blízkém Ostrově. Počet však stále nedosahoval kýžené produktivity práce, a tak bylo využito trestanců a politických vězňů. Právě pro ně byla vybudována celá řada objektů v oblasti mezi Ostrovem a Jáchymovem. Intenzivní těžba velice rychle vydolovala zásoby radioaktivních kovů na Jáchymovsku, což šlo ruku v ruce se snížením zájmu ze strany Sovětského svazu, jediného odběratele. Bylo tedy rozhodnuto o novém směřování oblasti.

V atmosféře značného hospodářského růstu se cílem stalo dosídlení oblasti a transformace v průmyslový region. Ignorovaly se přitom nepříznivé podmínky i nezáměr obyvatel. Závody V. I. Lenina v Plzni byly nuceny do oblasti převést výrobu trolejbusů a zároveň přijít s dalším výrobním odvětvím, kterým se stalo zhotovování slévárenských zařízení.

Mikrosonda, kterou je tato práce na založení nového závodu v Ostrově, potvrzuje rysy dobového vývoje hospodářských a sociálních dějin v Československu. Politická řešení byla značně

přezíravá a poplatná období sovětizace československého hospodářství. Strojírenská výroba byla téměř stejně nevýhodná jako původní těžba Jáchymovských dolů, zejména v případech, kdy měla snést srovnání s celosvětovou konkurencí. Ideje, které byly obsažené v původních investičních plánech během opojení z hospodářského růstu, snažící se o urbanizační včlenění závodu do prostoru a rozumný vývoj mířený na blízké město, jakým bylo například přesměrování závodní vlečky, vyšly z velké části na prázdno. Na vině přitom nebyla pouze nepříznivá situace, ale i mírně nepřátelská komunikace mezi likvidovaným a nástupnickým podnikem ohledně delimitace objektů. V několika případech na místo těchto podniků rozhodovaly jejich nadřízené orgány, u nichž nastal obdobný problém, z důvodu stejného postavení Ministerstva těžkého strojírenství a Ústřední správy výzkumu a těžby radioaktivních surovin, úřadu, jenž byl postaven na úroveň ministerstev.

Jedním z předpokladů autora této práce byla představa o vlivu pracovních táborů na nově budovaný závod, vzhledem ke značné blízkosti proslulých objektů třídírny uranu. Vlivu na bezpečnost, na zaměstnance, jenž by se mohl projevit v pramenech. Tato představa se ukázala být lichá. Zmínky o přítomnosti objektů jsou minimální a jejich vliv v této době takřka nebyl reflektován.

Podářilo se ovšem revidovat zastaralá tvrzení z předešlých článků věnovaných tématu před rokem 1989. Byť byly tyto články z větší části faktálně správné, soustředily se především na výrobní procesy a budování závodu s minimálním kontextem. Přitom zcela ignorovaly problémy v jednání mezi jednotlivými institucemi a nenaplněný potenciál továrny skrytý v původních plánech.

V průběhu výstavby závodu se ukázala představa vládních činitelů o nutné potřebě nového závodu, který by zaměstnal odcházející pracovníky Jáchymovských dolů, za mylnou. Z původně plánovaného počtu zaměstnanců jich nakonec byla zaměstnána méně než polovina. Navíc veškeré informace nasvědčují spíše nezájmu bývalých

pracovníků Jáchymovských dolů pracovat ve strojírenském závodě. Naproti tomu plán na zprůmyslnění a zalidnění oblasti víceméně fungoval, jak dokazuje statistika počtu obyvatel. Ovšem pouze v rámci období fungování komunistického režimu a jeho specificky fungujícího uzavřeného hospodářského systému.

Vztahy s městem byly stejně komplikované, jako s ostatními podniky a institucemi. I když nový závod spravoval řadu objektů sloužících obyvatelům města a někteří jeho funkcionáři seděli i v místních zastupitelských orgánech, z pramenů je patrný spíše negativní vztah. Podle kronikáře závod požadoval za služby ne nutně nezbytné poplatky, zatímco z druhé strany městské orgány vyžadovaly správu objektů, které sice dříve zajišťovaly Jáchymovské doly, ale nově budovaný strojírenský závod na ně nebyl připraven.

## SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY

### **Prameny**

BAUEROVÁ, Marie. *Založení závodu Škoda v Ostrově*. *Minulostí Západočeského kraje*, r. 17, 1981, s. 5-13.

ČÁSLAVA, Pavel. *Třicetiletá historie závodu*. *Ostrovský škodovák*. *Časopis pracujících závodu Škoda Ostrov*, r. 21, 1989, s. 1-4.

*Historie a současnost závodu Škoda Ostrov*. *Ostrovský škodovák – zvláštní vydání*, 1972, s. 1-12.

Státní oblastní archiv v Plzni, fond ZVIL.

Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1946-1962*.

Státní okresní archiv Karlovy Vary, *Kronika města Ostrova 1963-1973*.

### **Literatura**

BÁRTÍK, František. *Nad krajinou slz a radiace*. Praha 2017.

BOUŠKA, Tomáš – LOUČ, Michal – PINEROVÁ, Klára. *Českoslovenští političtí vězni: Životní příběhy*. Praha 2009.

HARÁK, Martin. *České trolejbusy: historie a současnost, typy, technika, provoz*. Praha 2015.

*Historie a současnost: Škoda*. Plzeň 2014.

CHURÝ, Stanislav – ŠTĚPÁNEK, Josef. *Ostrov: 650 let*. Plzeň 1981.

JANČÍK, Drahomír. *Vývoz československého uranu do Sovětského svazu v letech 1946-1959*. In: *Acta Oeconomica Pragensia*, r. 15, Praha 2007.

JÍŠA, Václav. *Stoletá cesta: Škoda 1859 – Závody V. I. Lenina*. Plzeň 1959.

JÍŠA, Václav. *Škodovy závody 1859-1968*. Praha 1969.

KAPLAN, Karel – PACL, Vladimír. *Tajný prostor Jáchymov*. České Budějovice 1993.

KAPLAN, Karel. *Znárodnění a socialismus*. Praha 1968.

KARLICKÝ, Vladimír. *Svět okřídleného šípu: koncern Škoda Plzeň 1918-1945*. Praha 1999.

KŮHNL, Josef. *Geschichte der Stadt Schlackenwerth*. Ostrov 1931.

KUKLÍK, Jan. *Znárodněné Československo: od znárodnění k privatizaci – státní zásahy do vlastnických a dalších majetkových práv v Československu a jinde v Evropě*. Praha 2010.

NOHOVCOVÁ, Ladislava. *150 let společnosti Škoda ve fotografiích a dokumentech*. Plzeň 2009.

NOHOVCOVÁ, Ladislava. *Škodoväcké lokomotivy, tramvaje a trolejbusy ve fotografiích a dokumentech*. Plzeň 2012.

PINEROVÁ, Klára. *Do konce života. Politická vězni padesátých let – trauma, adaptace, identita*. Praha 2017.

PLUSKAL, Oskar. *Poválečná historie Jáchymovského Uranu*. Praha 1998.

PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 2. díl Období 1945-1992*. Brno 2009.

SERVICE, Robert. *Soudruzi: světové dějiny komunismu*. Praha 2009.

SOMMER, Vítězslav. *Angažované dějepisectví: Stranická historiografie mezi stalinismem a reformním komunismem (1950-1970)*. Praha 2011.

ŠEDIVÝ, Zdeněk F. *Uranový gulag: Jáchymovské peklo*. 2. dopl. vyd. Brno 2005.

TOMEK, Prokop. *Československý uran 1945-1989: Těžba a prodej československého uranu v éře komunismu*. Praha 1999.

URBAN, Jan. *Ostrov: město pod Krušnými horami*. Ostrov 1959.

ZARECOROVÁ, Kimberly Elman. *Utváření socialistické modernity. Bydlení v Československu v letech 1945-1960*. Praha 2015.

ZEMAN, Lubomír. *Dějiny města Ostrova*. Ostrov 2001.

ZEMAN, Lubomír. *Nový Ostrov: soubor tradicionalismu 50. let 20. století*. Ostrov 1998.

### **Internetové odkazy**

MELUZÍN, Vladimír. *FOTO: Bývalá Škoda ukrývala poklad*. Karlovarský deník. In: [https://karlovarsky.denik.cz/zpravy\\_region/foto-byvala-skoda-ukryvala-poklad-20181225.html](https://karlovarsky.denik.cz/zpravy_region/foto-byvala-skoda-ukryvala-poklad-20181225.html) [cit. 10. 4. 2019].

Český statistický úřad. In: <https://www.czso.cz/csu/czso/srovnani-kraju-v-ceske-republice-2018> [cit. 13. 4. 2019].

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Celkový stav pracovníků a procento vězňů v národním podniku Jáchymovské doly.....	18
--	----



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Ostrov a etapy výstavby .....	26
Obrázek 2: Umělecký nákres zamýšlené podoby nového závodu. Přiložený k původnímu investičnímu úkolu.....	45

## SEZNAM ZKRATEK

- CO – Civilní obrana  
ČKD – Českomoravská Kolben-Daněk  
ČSAD – Československá státní automobilová doprava  
ČSR – Československá republika  
ČSSR – Československá socialistická republika  
JD – Jáchymovské doly  
KNV – Krajský národní výbor  
KOR – Krajská odborová rada  
KPK – Krajská plánovací komise  
KS – Komunistická strana  
LZ – Leninovy závody  
MTS – Ministerstvo těžkého strojírenství  
NKVD – Narodnyj komissariat vnutrennich děl  
NPT – Nápravně pracovní tábory  
OIV-MTS – Okresní investiční výbor Ministerstva těžkého strojírenství  
ONV – Okresní národní výbor  
OOR – Okresní odborová rada  
OTK – Oddělení technické kontroly  
OÚNZ – Okresní ústav národního zdraví  
OV – Okresní výbor  
OVSZHE – Okresní výbor svazu zaměstnanců v hornictví  
PB ÚV KSČ – Politbyro Ústředního výboru Komunistické strany Československa  
ROH – Revoluční odborové hnutí  
SPK – Státní plánovací komise  
SSSR – Svaz sovětských socialistických republik  
SÚP – Státní úřad plánovací  
SVS – Sbor uniformované vězeňské stráže  
TNP – Tábory nucených prací  
ÚRO – Ústřední rada odborů

ÚSM – Ústřední sklad materiálu

ÚSVTRS – Ústřední správa výzkumu a těžby radioaktivních surovin

ÚVOS – Ústřední výbor odborových svazů

VHJ – Výrobně hospodářská jednotka

ZÚNZ – Závodní ústav národního zdraví

ZVIL – Závody Vladimíra Iljiče Lenina

**NÁZEV:**

Založení podniku Škoda Ostrov v kontextu politického vývoje v Československu ve druhé polovině 20. století

**AUTOR:**

Bc. Tomáš Arnold

**KATEDRA:**

Katedra historie

**VEDOUcí PRÁCE:**

prof. PhDr. Jana Burešová, CSc.

**ABSTRAKT:**

Práce se zabývá založením podniku Škoda Ostrov, strojírenského závodu na výrobu trolejbusů a slévárenského zařízení, v kontextu politického vývoje v druhé polovině 20. století. Závod byl vytvořen jako náhrada za rušený národní podnik Jáchymovské doly – Jáchymov, jenž v oblasti Jáchymovska těžil uranovou rudu. Cílem bylo popsat proces výstavby v kontextu politického a regionálního vývoje, zejména vzhledem k institucím zapojeným v rozhodování o podobě továrny, a rovněž přehodnotit původní marxistické práce na dané téma. Struktura textu byla dána kapitolami věnovanými těžbě uranu v oblasti, plánování a výstavbě nového závodu, včetně schvalovacího procesu či převodu objektů bývalých Jáchymovských dolů, a konečně závěrečné podobě závodu se vztahem k městu. V závěru je konstatováno, že výstavba závodu potvrzuje obecné hospodářské rysy dané doby a reviduje původní marxistické texty.

**KLÍČOVÁ SLOVA:**

Škoda Ostrov, Jáchymov, uranový průmysl, strojírenství, Československo

**TITLE:**

Foundation of Škoda Ostrov in the context of political developments in Czechoslovakia in the second half of the 20th century

**AUTHOR:**

Bc. Tomáš Arnold

**DEPARTMENT:**

The Department of History

**SUPERVISOR:**

prof. PhDr. Jana Burešová, CSc.

**ABSTRACT:**

The thesis is focused on the foundation of company Škoda Ostrov, an engineering plant for the production of trolleybuses and foundry equipment, in the context of political development in the second half of the 20th century. The factory was created as a substitute for the abolished Jáchymov mines, which mined uranium ore in the Jáchymov area. The aim of the thesis was to describe the construction process in the context of political and regional development, with a special regard to the institutions involved in the decision-making process of the factory, and to re-evaluate the older works of the communist era on the subject. The structure of the text was given by chapters on uranium mining in the area, the planning and construction of a new plant, including the approval process or the transfer of the buildings of the former Jáchymov mines, and in the ending the final form of the city-plant relationship. In conclusion, it is stated that the construction of the plant confirms the general economic features of the time and that the thesis re-evaluates older texts.

**KEYWORDS:**

Škoda Ostrov, Jáchymov, uranium industry, engineering, Czechoslovakia