

Výroba a pracovníci mladoboleslavského ASAPu a AZNP od konce 2. světové války do roku 1964.

Diplomová práce

Studijní program:

N7503 Učitelství pro základní školy

Studijní obory:

Učitelství zeměpisu pro 2. stupeň základní školy

Učitelství dějepisu pro 2. stupeň základní školy

Autor práce:

Bc. Pavel Červenka

Vedoucí práce:

PhDr. Michal Ulvr, Ph.D.

Katedra historie





Zadání diplomové práce

Výroba a pracovníci mladoboleslavského ASAPu a AZNP od konce 2. světové války do roku 1964.

Jméno a příjmení: Bc. Pavel Červenka
Osobní číslo: P17000697
Studijní program: N7503 Učitelství pro základní školy
Studijní obory: Učitelství zeměpisu pro 2. stupeň základní školy
Učitelství dějepisu pro 2. stupeň základní školy
Zadávající katedra: Katedra historie
Akademický rok: 2017/2018

Zásady pro vypracování:

Cílem této diplomové práce je prostřednictvím analýzy a komparace dobových pramenů a odborné literatury zmapovat výrobu ASAPu a AZNP od konce 2. světové války do zahájení výroby Škody 1000 MB a pracovníky, kteří se na ní podíleli. Sledována bude především každodenní práce zaměstnanců v závodě ve zvoleném období.

Práce bude vycházet především z rozsáhlých a v současnosti zpracovávaných fondů ASAP, AZNP-P a AZNP v archivu firmy Škoda a.s., z dobových periodik a odborných monografií.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

tištěná
Čeština



Seznam odborné literatury:

- Cedrych, Mario René a Nachtmann, Lukáš. Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1932: kompletní a dosud nepublikovaný přehled produkce od začátku výroby 1905, včetně nákladních automobilů: doplněno o prototypy 60. a 80. let. 2., upr. vyd. Praha: Grada, 2007. 287 s. ISBN 978-80-247-1719-7
- Geršlová, Jana a Sekanina, Milan. Lexikon našich hospodářských dějin: 19. a 20. století v politických a společenských souvislostech. 1. vyd. Praha: Libri, 2003. 488 s. ISBN 80-7277-178-7.
- Kožíšek, Petr a Králík, Jan. L&K – Škoda. I. díl, Cesta vzhůru 1895-1945. [Týnec nad Sázavou]: Pro společnost Škoda Auto vydala Moto Public, 2003. 423 s. ISBN 80-239-1849-4
- Kožíšek, Petr a Králík, Jan. L&K – Škoda. II. díl, Let okřídleného šípku 1945-2003. 2., opr., dopl. a rozš. vyd. [Týnec nad Sázavou]: Pro společnost Škoda Auto vydala Moto Public, 2003. 271 s. ISBN 80-239-1949-0.
- Průcha, Václav a kol. Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 1. vyd. Brno: Doplněk, 2004-2009. 2 sv. ISBN 80-7239-147-X.
- Vavrečka Kempná, Lucie. Škodovky do celého světa: export automobilů L&K a Škoda v letech 1905-1991. [2. vyd.]. Praha: Národní technické muzeum, 2013. 149 s. ISBN 978-80-7037-220-3.

Vedoucí práce:

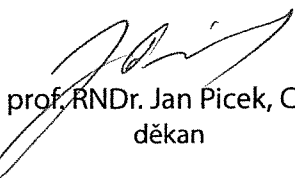
PhDr. Michal Ulvr, Ph.D.
Katedra historie

Datum zadání práce:


30. dubna 2018

Předpokládaný termín odevzdání:

30. dubna 2019


prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

L.S.


doc. PhDr. Jaroslav Pažout, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že texty tištěné verze práce a elektronické verze práce vložené do IS/STAG se shodují.

19. prosince 2019

Bc. Pavel Červenka

Poděkování

Rád bych v první řadě poděkoval panu PhDr. Michalu Ulvrovi, Ph.D., za jeho trpělivost, odborné a cenné rady, konstruktivní kritiku a vstřícný přístup při konzultacích a vedení mé práce. Dále děkuji pracovníkům Archívu firmy Škoda Auto a.s., a to především paní Ireně Hozákové, za poskytnuté fondy a pomoc při mém bádání.

Anotace

Cílem této diplomové práce je prostřednictvím kritické analýzy dobových pramenů a odborné literatury přiblížit podmínky pracovníků a výroby mladoboleslavského AZNP od konce druhé světové války do roku 1964. Práce bude čerpat především z fondů AZNP, Archívu Škoda Auto a.s., které podrobím detailnímu průzkumu a kritickému zhodnocení.

Klíčová slova

1945 – 1964, AZNP, Automobilový průmysl, Automobily, ČSR, Mladá Boleslav, Škoda, Výroba, Zaměstnanci

Annotation

The aim of this diploma thesis is to analyze the conditions of employees and production of AZNP in Mladá Boleslav from the end of the Second World War to 1964. The work will draw from funds AZNP – Škoda Auto a.s. These documents will be examining in detail and evaluated them.

Key words

1945 – 1964, AZNP, Automotive industry, Cars, Czechoslovakia, Mladá Boleslav, Škoda, Production, Employees

Obsah

Úvod.....	11
1. Zprava doleva – Od diktatury k diktatuře (1945–1948)	13
1.1. Nálet na Mladou Boleslav	13
1.2. Příjezd Rudoarmějců.....	17
1.3. Německá otázka a cizinci po roce 1945 v závodě.....	18
1.4. Zrození AZNP	19
1.5. KSČ a politická situace v závodě po konci války	20
1.6. Prostředí továrny	21
1.7. Požáry	23
1.8. Bezpečnost závodu a závodní stráž	24
2. Od vítězného února 1948 k projektu NOV.....	26
2.1. Výroba.....	26
2.2. Aféra Bílek.....	29
2.3. Požáry	32
2.4. Nespokojenost z vyšších míst	33
2.5. Zmetkovitost.....	34
2.6. Bezpečnost závodu	34
2.7. Závodní milice a stráž.....	35
2.8. Krádeže	38
2.9. Pracující a služby v AZNP.....	39
3. Dlouhá cesta k zahájení sériové výroby Škody 1000 MB	50
3.1. Výroba.....	50
3.2. Vývoj Škody 1000 MB	50
3.3. „Embéčko“	51
3.4. Vybudování nového závodu.....	52
3.5. Mezinárodní návštěvy v AZNP.....	54
3.6. Smrtelné nehody.....	55
3.7. Pracující a služby v AZNP.....	57
4. Kádrové oddělení.....	63
5. Propaganda v AZNP	68
5.1. Kolektivní smlouva.....	68
5.2. Plakáty a hesla	68

5.3. Oslavy	70
5.4. Vyznamenání a uznání.....	71
5.5. Brožurky a knihy	74
6. Ventil	76
7. Porovnání pracovníku AZNP MB a ostatních pracujících v zemi	79
Závěr	82
Použité prameny a odborná literatura	85
Seznam příloh.....	89
Přílohy.....	90

Seznam zkratk

apod. – a podobně

ASAP – Akciová společnost automobilového průmyslu

AZNP – Automobilové závody, národní podnik

cca – circa

CO – civilní obrana

č. - číslo

č.j. – číslo jednací

ČR – Česká republika

ČSR – Československá republika

etc. - et cetera

JZD – Jednotné zemědělské družstvo

KS – kolektivní smlouva

KSČ – Komunistická strana Československa

MDŽ – Mezinárodní den žen

mil. - milion

MNO – Ministerstvo národní obrany

MVS – Ministerstvo všeobecného strojírenství

NB – Národní bezpečnost

NHKG – Nová huť Klementa Gottwalda

NV – Národní výbor

NOV – nový osobní vůz

n.p. – národní podnik

obyv. - obyvatel

odd. – oddělení

OKD – Ostravsko-karvinské doly

pplk. – podplukovník

ppor. –podporučík

ROH – Revoluční odborové hnutí

Sb. – sbírky

SNB – Sbor národní bezpečnosti

SPH – Socialistické podnikové hospodářství

SSSR – Svaz sovětských socialistických republik

S.V.S. –Sbor vězeňské stráže

Tbc – tuberkulóza

ÚNS –Ústavodárné Národní Shromáždění

ÚRO – Ústřední rada odborů

ÚSM – Ústřední sklad materiálu

ved. – vedoucí

ZJ – závodní jídelna

ZS – závodní stráž

Úvod

Tato práce je přímým pokračování mé bakalářské práce. Mou snahou je publikovat další zajímavé skutečnosti o zaměstnancích, fungování továrny i výrobě v Mladé Boleslavi v časovém intervalu, který jsem si stanovil, tj. od konce druhé světové války do dokončení výstavby nového závodu v Mladé Boleslavi a s tím související zavedení sériové výroby Škody 1000 MB. K tomu poslouží především rozsáhlé fondy archívu firmy Škoda Auto a.s., které jsou dodnes velmi málo odborně probádané.

K vybranému období jsem vyhledal ve firemním archívu velkou řadu materiálů, které budou všechny probádány a za pomoci přímé metody a kritické analýzy z nich vyexpeduji potřebné a zajímavé skutečnosti. Doufám, že opět v probádaných fondech naleznou obecné skutečnosti, ale i záležitosti týkající se jmenovitých osob. Na nich mohu ukázat každodenní či abnormální skutečnosti, se kterými se zaměstnanec AZNP setkal za vybrané časové období. Cenným pramenem by se mohl stát i závodní časopis Ventil, který se v AZNP vydával během zkoumaného období. Hodlám také navštívit Národní archív a Archív bezpečnostních složek v Praze pro rozšíření pramenné základy této práce. Mám v úmyslu práci také obohatit za pomoci biografické metody, tj. kontaktovat pamětníky a provést s nimi rozhovor. Pro získání pamětníků navštívím dva domovy důchodců v Mladé Boleslavi a kontaktuji Škoda Muzeum a tovární měsíčník – Škoda Mobil. Diplomová práce bude rozdělena na několik částí, a to nejen z hlediska chronologie, ale i do kapitol, které se budou zabývat specifickými tématy. V chronologické části bych chtěl zachytit továrnu a pracovníky v ní v širším záběru za využití diachronního přístupu v časovém intervalu, který jsem si pro tuto práci zvolil. V tematických kapitolách budou rozebrána specifická témata, která budou lépe interpretována pohromadě.

Tato práce má v plánu vnést více světla do málo probádaného tématu mladoboleslavského automobilového závodu. Obecně práce a publikace pojednávající o automobilovém či jiné průmyslovém podniku se primárně zaměřují zpravidla pouze o technické parametry nikoliv na zaměstnance. Téma pracovní morálky, atmosféry v závodě či jednotlivé životy obyčejných zaměstnanců mohou být stejně poutavé.

Na závěr úvodu bych si chtěl stanovit hypotézy. Využiji deduktivní metody z mého předchozího výzkumu. Za prvé – fungování a dění v závodě do začátku 50. let velmi ovlivňovaly události 2. světové války, za druhé – dalším výrazným faktorem

ovlivňující běh továrny byly politické okolnosti, režim a ideologie, které mají zároveň nejen vliv na zaměstnance, ale i na zaměření a průběh jejich práce. Poslední, tj. třetí hypotéza se opírá o některé názory spoluobčanů, které jsem slýchal od útlého dětství: „za komunismu bylo líp.“ Tuto hypotézu nemohu plně potvrdit, protože nemohu najít obecnou odpověď či tvrzení, které by jednoznačně vyvrátilo či potvrdilo tento výrok, ale v oblasti boleslavské automobilky si na tuto hypotézu odpovědi najít mohu.

1. Zprava doleva – Od diktatury k diktatuře (1945–1948)

1.1. Nálet na Mladou Boleslav

Počátek května 1945 se jevil na Mladoboleslavsku poklidně. Mnohým bylo zřejmé, že je konec války v Evropě a porážka Německa na spadnutí. První květen se stal dnem pracovního klidu a práce v továrně započaly až ráno I. směnou 2. května.¹ Směny se střídaly a pokračovaly v práci až do soboty 5. května, kdy byla výroba zastavena a tovární komplex hlídali zaměstnanci ASAPu.² Dne 5. května také došlo k potyčce zaměstnanců s německými vojáky. V odpoledních hodinách se při dohadování mezi dělníky a německými vojáky o pohonné hmoty ozvaly výstřely u III. brány.³ Na místě zůstali dva mrtví – Václav Bubák a Bohumil Douša. V současnosti mají oba tyto zaměstnanci v Laurinově ulici pamětní desku. V této ulici se v roce 1945 nacházela hlavní vstupní brána do závodu pro automobily a fungoval zde i sklad pohonných hmot.

Mladé Boleslavi se po celou válku vyhýbalo systematické spojenecké bombardování strategických výrobních komplexů důležitých pro německou brannou moc. Závod ani město nakonec nebylo ušetřeno leteckých bomb. Ironií je, že Mladá Boleslav, ale i jiná města severně od Prahy, zakusila bombardování v dopoledních hodinách 9. května, kdy již zástupci německé branné moci podepsali bezpodmínečnou kapitulaci Německa. Tímto aktem měla válka v Evropě oficiálně skončit. První bombardovací formace devíti letadel⁴ se nad Mladou Boleslaví objevila kolem 10. hodiny.⁵ V továrním komplexu tříštivé bomby zničily několik budov: hlavní dílny, montážní oddělení, sklady nakupovaných dílů (elektrické přístroje, ložiska, pneumatik a pryžové části), viz příloha fotografie č. 1 a 2. Větší škody způsobil následující požár, jehož hašení bylo přerušováno následnými vlnami náletů. Shořely fyzikální a chemické laboratoře a část karosárny.⁶ Velké štěstí bylo, že nálet a ani následný

¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond ASAP č. 9. - Vyhláška závodního ředitele 1945 č. 7.

² KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů*. Praha: Motorpress, 1995. s.80

³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 113.- Výstavba – fotografie: město Mladá Boleslav, bytová výstavba

⁴ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 153

⁵ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 47

⁶ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 153

požár nezničil závodní archív, a především výrobní a technickou dokumentaci.⁷ Bombardování si v závodě nevyžádalo žádné oběti na životech, protože se v závodě od 5. května nepracovalo. Pět pracovníků utrpělo zranění, z toho dva se nacházeli v kritickém stavu.⁸ Škody po náletu odklízeli všichni zdraví zaměstnanci pod 55 let.⁹ Místní národní výbor koordinoval odklizení trosk jak ve městě, tak v závodě za pomoci dobrovolných brigád občanů města a blízkého okolí. Ve městě se napočítalo až 150 obětí české národnosti,¹⁰ Němci se nepočítali, přičemž například na Starém Městě dostala kolona civilních uprchlíků německé národnosti, včetně autobusu plného uprchlíků, přesný zásah.¹¹ Odhady mluví až o 500 obětech na německé straně.¹² Kronika ASAPu o bombardování závodu hovoří takto:

„Pirátský nálet

Přišla středa 9. května. Městem procházely nebo lépe řečeno utíkaly zbytky německého Werhrmahtu před Rudou armádou. Němci již před městem odhazovali zbraně do příkopu. Kolem desáté hodiny se objevily nad městem roje letadel (celkem devět). Se zájmem jsme je pozorovali. Vždyť boleslavští neměli z letadel nikdy strach. Za celou válku nespadla jediná bomba. V závodě to dospělo k tomu, že letecký poplach (zvláště za letních dnů) byl milým přerušením práce. Každý se snažil rozeznat značky. Žádné nebyly. Poté se rozpoutalo peklo! Padaly bomby různých velikostí, až 500 kg těžké. ... Továrna a město byly zahaleny dýmem, jimž prorážely ohnivé jazyky požárů. A přece již byl mír. Ano, tento akt však nepatřil do válečného zápolení. Byl to objednaný, mstivý nálet německé letky.

Na továrnu spadlo celkem 60 bomb, z nichž 12 explodovalo. Polovina technických dílen s celou montáží byla v sutinách. Nelze domyslet, kdyby vybuchly všechny. I přes pomoc okolních sborů byly to pro naše požárníky tři dny nepřetržitého a úmorného pracování, bez střídání a oddechu. Oběti na životech nebyly. O to horší

⁷ KRÁL, Zdeněk. *Motorismus v srdci Evropy, aneb, Slavné, ale i méně známé, leč pozoruhodné události a skutky Čechů a Moravanů počínaje Josefem Božkem před 200 lety roku 1815*. Čestlice: Rebo International CZ spol. s.r.o., 2015. s. 168

⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond ASAP č.50. - Požáry, bombardování

⁹ Tamtéž, Fond ASAP č.3. - Oběžníky závodního ředitele 1945 č. 19.

¹⁰ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 47

¹¹ Tamtéž

¹² *Boleslavica '13: vlastivědný sborník Mladoboleslavska*. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2013. s. 148

to bylo ve městě. Zde kromě obrovských hmotných škod, bylo přes dvě stě mrtvých a velké a velké množství raněných.“¹³

Ve skutečnosti se nejednalo o operaci německé Luftwaffe, ta sama osobě v posledním roce války trpěla nedostatky materiálními i lidskými. Nálet podnikla sovětská letadla bez označení, která se snažila zpomalit ústup, nebo možná spíše útěk, Němců na západ do amerického zajetí.¹⁴ Jednalo se o letadla z 2. letecké armády – 4. bombardovacího leteckého sboru - 202. a 219. bombardovací letecké divize. Nálet provedly neoznačené bombardéry Pe-2 s doprovodem stíhaček z 11. gardové stíhací letecké divize.¹⁵ Estonci z 20. Waffen-Grenadier Division der SS (estnische Nr. 1) jmenovitě například Ago Loorpärg nebo Juhan Lindström, kteří utíkali přes Mladou Boleslav do amerického zajetí, poznali ze siluet, že se jedná o sovětské letouny.¹⁶ O 9. květnu 1945 bylo z 2. letecké armády nasazeno celkem 697 letadel s 1320 bojovými vzlety.¹⁷ U všech letadel ale chybí v dokumentaci důvody vzletů.¹⁸ V druhé polovině května 1945 byl pilot ppor. Sergej Vasiljevič Blinov vyznamenán řádem Rudé hvězdy a o pár dní později i navigátor ppor. Michail Jakovlevič Jerovičenkov. Tato vyznamenání jim byla udělena za květnové operace, mimo jiné i za bombardování Mladé Boleslavi.¹⁹ S tvrzením, že se jednalo o sovětské letecké síly, přišel poprvé mladoboleslavský archivář Karel Herčík, který byl za svůj objev a práci během Pražského jara vyhozen z práce a dále perzekuován v období normalizace.²⁰ Po roce 1989 se v některých publikacích stejně objevovala informace, že letouny nelze dodnes jednoznačně identifikovat – například v knize pana Králíka a pana Kožíška *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů* z roku 1995. To beru jako jednoznačně hrubou faktografickou chybu a nedůslednou práci se zdroji, protože například v SSSR v 60. letech vycházely knížky sovětských letců, kde se objevují necenzurované informace a údaje o vojenských leteckých operacích

¹³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond ASAP č.3. - Kronika Škoda z let 1895-1945

¹⁴ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 47

¹⁵ *Boleslavica '13: vlastivědný sborník Mladoboleslavska*. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2013. s. 110

¹⁶ Tamtéž. s. 114

¹⁷ Tamtéž. s. 109

¹⁸ Tamtéž s. 110

¹⁹ Tamtéž s. 112

²⁰ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. Vyd. 1. Poděbrady: Kompakt, 2004. s.236

z 9. května 1945 nad územím severních Čech.²¹ V české historiografii máme například stanovisko Vojenského historického ústavu v Praze z roku 1991, kdy letecké operace z 9. května 1945 jsou přičítány sovětskému letectvu, které podporovala pozemní operace Rudé armády.²²

Z textu a stylu úryvku šlo poznat levicově orientovaného autora. Důležitou skutečností totiž je, že Kronika ASAP 1895-1945 byla psána zpětně v 50. letech, a je tedy silně ideologicky ovlivněna. Mně osobně z pravopisného hlediska dost zarazilo, že autor nedokázal napsat slovo Wehrmacht správně. Autor pravděpodobně za války už patřil k osobám v produktivním věku a slovo, které tak pokazil, se skloňovalo ve všech pádech a musel tedy důvěrně jeho vyznám i jeho pravopisnou podobu znát. Z faktografického hlediska informace o tom, že 80 % bomb nedetonovalo, zní trochu úsměvně. Vypovídá to buď o chybných informacích a zdrojích použitých v kronice, nebo o velmi liknavé práci sovětských zbrojovek.

Závodní časopis Ventil z 21. srpna 1945 uvádí jména obětí květnového náletu z řad zaměstnanců ASAPu, ale lze se tam i dočíst o další „spolupracovnících“, kteří se už zpět do zaměstnání nevrátí:

- „při leteckém útoku zemřeli ve městě: Bouček J., Bureš V., Drudík K., Erben Z., Hanc J., Havlíčková M., Horák J., Kašpárek F., Klausová J., Kofránek M., Kout J., Neufusová F., Pavka Vl., Pavlíčková V., Pocner F., Pocner V., Soukalová J., Tomek Z., Ulmanová H., Veselý J., Vidim F.
- při revolučních květnových bojích: Anděl V., Bubák V., Douša B., Fiala L., Hlaváček J., Holan J., Klivický R., Krupička J., Mauerman J., Minář L., Mráz A., Řidký J., Šrajfer F., Vaško J.
- popraveni: Bím F., Borčický R., Dlouhý B., Exner V., Míšek J., Šulc L., Třešňák J., Vrla S., Vyskočil J., Žitný K.
- v koncentračních táborech a vězeních umučeni: Fryblík J., Jirovec J., Juklíček B., Kobr J., Kratochvíl V., Kunta J., Lauerman O., Opolský F., Paldus A., Pšota V., Rölster A., Tichý L., Váňa S., Vírava A.“²³

²¹ *Boleslavica '13: vlastivědný sborník Mladoboleslavska*. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2013. s. 105, 118

²² HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 48

²³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.609. - Časopis Ventil: Číslo 2 z 21. srpna 1945

1.2. Příjezd Rudoarmějců

Rudá armáda vstoupila do Mladé Boleslavi 10. května pod velením generála arménského původu Martirosjana,²⁴ viz fotografie č. 3 v příloze. Příjezd osvoboditelů doprovázelo společenské veselí a radost z konce války, které bylo jistě příjemným povyražením od odklizení následků bombardování. Část vojáků zůstala, ale většina mířila na jih na pomoc Pražskému povstání. Posádka Rudé armády, která zůstala ve městě a v závodě, poté dostala v srpnu 1945 od továrny plaketu vykládanou kavkazských ořechem se štítem v československých barvách za osvobození města. Na štítu se psalo: „*Mladoboleslavské posádce bratské Rudé armády v upomínku na pevné přátelství a dobrou spolupráci věnují zaměstnanci automobilky ASAP.*“²⁵ O příjezdu Rudé armády do MB se píše i v Kronice ASAP 1895–1945:

„Příchod Rudoarmějců

Již ve středu 9. května kolem 15. hodiny přijeli první Rudoarmějci. Byly to tři pancéře Rybalkovy tankové brigády, které přijely na průzkum. Zakrátko však odjely. Hlavním a nezapomenutelným dnem v srdcích všeho lidu v Ml. Boleslavi zůstane čtvrtek 10. května, kdy v odpoledních hodinách jsou zaplněny silnice postupující Sovětskou armádou. V ulicích města probíhá veliké a srdečné sbratření s příslušníky osvobozené armády Sovětského svazu. Davy lidu nevycházejí z dojetí a hlubokého pohnutí. Většina část jednotek pokračuje v cestě, některé zde zůstávají. Na obou náměstí se tančí. Velký společenský večer s tancem je na počest Rudoarmějců uspořádán v Grandhotelu. Uspokojeni byli i naši strážní a požární služby, jež nemohli opustiti závod, neboť uvítali Rudoarmějce přímo v závodě, kam zajelo několik pancéřů ke kratšímu pobytu.“²⁶

Z úryvku z kroniky lze cítit pozitivní nálada z konce války v Evropě a příjezdu osvoboditelů. Tato nálada nepanovala jen v Mladé Boleslavi ale i po celé zbytku Evropy.

²⁴ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 101

²⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.609. - Časopis Ventil: Číslo 2 z 21. srpna 1945

²⁶ Tamtéž, Fond ASAP č.3. - Kronika Škoda z let 1895-1945

1.3. Německá otázka a cizinci po roce 1945 v závodě

V půlce května dostali zaměstnanci možnost dobrovolně rozvázat pracovní poměr s mladoboleslavskou továrnou bez udání důvodu.²⁷ Pracující německé národnosti dostali výpovědi v rámci očisty závodu z důvodu zmizení či internace.²⁸ Jak v mladoboleslavské továrně, tak i všude jinde u nás se poválečné týdny nesly v duchu hledání viníků, ať už skutečných, nebo smyšlených. Všichni zaměstnanci byli například vyzváni k podání svědectví o protistátním a protičeském jednání pracovníků: Emilie Bilínské, Miroslava Piroutka a Bohumíra Tiplta.

V roce 1947 vydalo personální oddělení tajnou zprávu o Josefu Jampílkovi z Nové Bystrice. Jednalo se údajně o odsunutého Němce. Dokument obsahoval i základní popis osoby: „35 let, vysoký asi 170 cm, slabší štíhlé postavy, podlouhlý nos mírně do špičky (jako židovský), modré oči, tmavokaštanové vlasy, zkažené přední zuby a vytetovaná nahá žena na levém předloktí. Ovládá velmi dobře češtinu i němčinu. Vystupuje jako řidič nebo strojník. Údajně silně zaujat proti Československému státu a člen tzv. Prchalovy armády.“²⁹ V současnosti můžeme bezpečně říci, že Prchalova armáda byl pouze mýtus, který však v poválečném Československu měl dost reálný nádech.

Mladoboleslavský podnik zaměstnával k roku 1947 několik cizinců, povětšinou Slovany:

- národnost ukrajinská: Durunda Michael (1919), Ivaniouková Růžena (1901), Koncevyč Josef (1898), Korneluk Petr (1897), Kostýrka Michal (1897), Nazar Gregor (1883), Škwarok Maxim (1896), Tarnovecký Vladimír (1891)
- národnost ruská: Jermolenková Klaudie (1898), Jermolenková Valentina (1930) jednalo se o dceru Klaudie J., Kovidorov Georgij (1903), Kovidorová Iryna (1913) jednalo se o manželku Georgije K., Mohovský Julius (1911) narozen ve městě Užhorod SSSR ale ve spisu národnost slovenská, Piotuch Jiří (1895), Piotuch Jiří (1928) syn Jiřího P. narozen ve městě Nice Francie, francouzská státní příslušnost, Zaiko Simon (1888)

²⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond ASAP č.3. - Oběžníky závodního ředitele 1945 č. 13.

²⁸ Tamtéž, Fond ASAP č.65. - Personální záležitosti – propouštění zaměstnanců, výpovědní dopisy úředníkům německé národnosti, očista v ASAP a Očistná akce

²⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Jampílek Josef z Nové Bystrice

- národnost polská: Kochaniewicz Rudolf (1926)
- národnost maďarská: Németh István (1912)
- národnost italská: Rosso Jan (1888)³⁰

Zajímavé je, že se dělníci ukrajinské národnosti zpravidla zdržovali v ČSR už před druhou světovou válkou, přičemž pracovníci ruské národnosti se dostali na naše území pokaždé v průběhu války, nejčastěji v roce 1945.³¹

Nejenom řadoví pracovníci z ciziny museli mít platné povolení pro práci v závodě. Toto povolení se vztahovalo i na učně ze zahraničí. Mladoboleslavská fabrika hostila celé skupiny učňů z různých zemích na základě jednaní či smluv. Například na konferenci konané 29. dubna 1946 a z příkazu tajemníka Kubaly, z ministerstva sociální péče, a ve spolupráci s ataché jugoslávského velvyslanectví Petroviče, padlo rozhodnutí o přijetí 29 učňů do zaučení v mladoboleslavské automobilce. Jednalo se o mladíky narozené v letech 1928–1932. Tyto mladistvé podnik přijal na 3leté učení.³² Za největší cizineckou perličku mezi učni považují přijetí syna palestinského zástupce Ing. Harryho Kahna z Tel Avivu na šestiměsíční praxi v létě 1947.³³ Je pozoruhodné, že mladý muž z Britského mandátu Palestina absolvoval praxi ve středu Evropy.

Pro všechny cizince, ať pro zaměstnance nebo učně, musel závod zajistit povolení pracovat v Československu od Ministerstvo národní obrany. Těmto žádostem bylo zpravidla vždy vyhověno, protože jsem nanášel jediný záznam o opaku.

1.4. Zrození AZNP

Na podzim 1945 čekalo podnik znárodnění³⁴ podle Dekretu presidenta republiky o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků 100/1945 Sb. z 24. října 1945.³⁵ Továrna se následně v březnu 1946 přejmenovala z ASAPu³⁶

³⁰ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Žádost o udělení povolení zaměstnávání cizinců

³¹ Tamtéž

³² Tamtéž - Žádost o povolení k zaměstnání jugoslávských učňů

³³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 – Syn palestinského zástupce Ing. Harry Kahna – Tel Aviv.

³⁴ KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 34

³⁵ ČESKOSLOVENSKO, JECH, Karel, ed. a KAPLAN, Karel, ed. *Dekrety prezidenta republiky 1940-1945: dokumenty*. 2., opr. a dopl. vyd. Brno: 2002.

³⁶ CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. *Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. s. 7

na AZNP – Automobilové závody, národní podnik.³⁷ Po válce přišla myšlenka, že by se do čela závodu vrátila velká osobnost z předválečné doby a počátku okupace – Ing. Karel Hrdlička. Ten musel pozici ředitele opustit v říjnu 1941 z důvodu pomalé germanizace továrny a malého proněmeckého „zapálení“.³⁸ Ing. Karla Hrdličku navštívil krajský tajemník KSČ Gustav Souček³⁹ a nabídl mu možnost opět stanout ve vedení továrny pod podmínkou, že vstoupí do KSČ.⁴⁰ To K. Hrdlička samozřejmě odmítl. Byl nahrazen opět Ing. Aloisem Hrdličkou jako v říjnu 1941, který zůstal v čele podniku až do roku 1951.⁴¹ Ten za své proněmecké působení za války měl „máslo na hlavě“ a po válce téměř okamžitě vstoupil pro jistotu do KSČ.⁴² Karel Hrdlička a Alois Hrdlička nejsou v žádném příbuzenském vztahu, jedná se pouze o shodu jmen.

1.5. KSČ a politická situace v závodech po konci války

Před válkou nehrála KSČ v Mladé Boleslavi a ASAPu žádnou výraznou roli. Město i továrna patřila spíše k baště národních socialistů.⁴³ Těsně po válce se nacházelo mezi pracovníky 26 předválečných komunistů.⁴⁴ Po osvobození aktivita KSČ, v čele s Gustavem Součkem, v oblasti kolem Mladé Boleslavi rapidně stoupla.⁴⁵ Závod i město dokonce 27. května navštívil Klement Gottwald a v březnu 1946 vyslanec SSSR Zorin.⁴⁶ V roce 1946 navštívil obnovený závod také prezident republiky Edvard Beneš.⁴⁷ Ten přijel s delegací 9. října. Promluvil k davu a poté si prohlédl závod a fotografie továrny po náletu z 9. května 1945, viz fotografie č. 4.

Od konce války popularita KSČ všeobecně v ČSR rostla a Mladoboleslavsko, a ani prostředí továrny nebylo výjimkou. Komunisté postupně obsazovali od května

³⁷ KRÁLÍK, Jan. *Stavební růst společnosti ŠKODA AUTO 1895-2015*. Moto Public, 2015. s. 36

³⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond ASAP č. 42. - Deníky Ing. K. Hrdličky č. 31-34

³⁹ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

⁴⁰ KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 34

⁴¹ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

⁴² KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 34

⁴³ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

⁴⁴ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípu*. Praha: Motorpress, 1995. s.80

⁴⁵ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

⁴⁶ Tamtéž

⁴⁷ MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Praha: Paseka, 2011. s. 40

1945 důležité pozice v NV a dalších správních orgánech.⁴⁸ Volby z 26. května 1946 do ÚNS vyhrála KSČ.⁴⁹ V Mladé Boleslavi vyhrála také KSČ ovšem jen s nepatrným náskokem nad národními socialisty. Z 13 844 hlasů získala KSČ 5 426 a národní socialisté 5 032.⁵⁰ Je to pozoruhodné, že na území s velkou základnou dělnictva nedokázala KSČ jednoznačně zvítězit. Mladou Boleslav a její továrnu bychom v té době mohli označit za ostrůvek konzervatismu v „Rudém moři“. To se ale mělo velmi rychle změnit.

1.6. Prostředí továrny

Odklizení trosk a obnova závodu po náletu probíhala již od 9. května 1945.⁵¹ Vidina nového a svobodného rozvoje továrny a společnosti vedlo k rychlé obnově výroby. Jako první začala vyrábět bývalá letecká dílna, která nebyla nijak zvlášť poškozena.⁵² Dne 24. června vyjela ze IV. brány první malá nákladní auta – Škoda 256.⁵³ Ta se vyráběla v Mladé Boleslavi až do roku 1947.⁵⁴ Vláda ČSR rozhodla, že se v Mladé Boleslavi budou vyrábět jen osobní auta pro širokou veřejnost.⁵⁵ To byla dost utopická představa, protože po 2. světové válce automobilový průmysl u nás nedosahoval kvalit, které měl před ní. Domácí trh pocítoval neustálý nedostatek nových automobilů. Sehnat osobní vůz představovalo i pro rodiny 70. let 20. století gordický uzel.⁵⁶ Situace na trhu se však pohybovala v příznivějších sférách než po roce 1918. O automobily z mladoboleslavské továrny byl zájem jak na domácím trhu, tak na tom zahraničním. Omezujícím faktorem se stalo později direktivní řízení automobilového průmyslu v levicově orientované totalitě.⁵⁷

⁴⁸ MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Praha: Paseka, 2011. s. 41

⁴⁹ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 509

⁵⁰ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

⁵¹ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 153

⁵² KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípku*. Praha: Motorpress, 1995. s.80

⁵³ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 153

⁵⁴ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípku*. Praha: Motorpress, 1995. s.83

⁵⁵ Tamtéž

⁵⁶ MORAVA, Milan, DOKOUPIL, Miroslav a BERGER, Boris. *Škoda Popular: zapomenutá legenda okřídleného šípku*. 1. vyd. Olomouc: Rubico, 2004. s. 5

⁵⁷ VAVREČKA KEMPŇÁ, Lucie. *Škodovky do celého světa: export automobilů L&K a Škoda v letech 1905-1991*. [2. vyd.]. Praha: Národní technické muzeum, 2013. s. 26

V prvních poválečných měsících se osobní vozy kompletovaly především z dílů vyrobených ještě za války. Jednalo se zejména o Škodu Popular 995.⁵⁸ Škoda Popular byla neoficiální vlajkovou lodí ASAPu od roku 1934, kdy se poprvé objevila.⁵⁹ Popular továrna modernizovala už v roce 1935 a vyráběla ho v omezeném množství i za 2. světové války.⁶⁰ Od května 1945 se vyrobilo i několik předválečných Superbů a Rapidů, ale jejich počet je zanedbatelný. Rok po válce prodělal Popular další modernizaci. Tentokrát však zamířil na trh pod označením Škoda 1101. Od květnu 1946 se vozy prodávaly podle pořadníku Ministerstva dopravy za 67 700 Kčs.⁶¹ Automobil nikdy nedostal oficiální jméno, ale motoristé mu říkali Tudor (z angl. Two door – dvoudvéřový). Do července roku 1947 se vyrobilo 5000 Tudorů.⁶² Vedení AZNP rozhodlo o výrobě primárně pouze „nové“ Škody 1101.⁶³ AZNP bude v následujících letech vyrábět pouze osobní automobily určené pro domácí a zahraniční trh. Distribuci aut v poválečném období dost omezoval nedostatek pneumatik. Monopol na tuto součástku v poválečné Evropě držela v ruce americká armáda. V Československu se to řešilo omezením provozu automobilů o 30 % a motocyklů dokonce o 50 %, nebo se odebíralo či omezovalo vydávání technických průkazů a povolení k jízdě.⁶⁴

Život pracovníků továrny, ale i obyvatel v celém ČSR ovlivňoval přidělový systém. Ten u nás fungoval až do vyhlášení měnové reformy na přelomu května a června 1953.⁶⁵ Ve stínu přidělového systému se rozmohl černý trh a spolu s ním se objevovalo padělání a šmelení potravinových lístků.⁶⁶ AZNP a její pracovníky také dost tížila špatná bytová situace v Mladé Boleslavi. Závod dával téměř veškeré finance do obnovení výroby. Díky dvouletému plánu obnovy po válce továrna dokázala

⁵⁸ PROCHÁZKA, Hubert. *Klasické automobily Škoda: příručka pro renovace vozidel (r. v. 1934-1964)*. Brno: ComputerPress, 2007, s. 55

⁵⁹ MORAVA, Milan, DOKOUPIL, Miroslav a BERGER, Boris. *Škoda Popular: zapomenutá legenda okřídleného šípu*. 1. vyd. Olomouc: Rubico, 2004. s. 10

⁶⁰ Tamtéž s. 13

⁶¹ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípu*. Praha: Motorpress, 1995. s.85

⁶² Tamtéž s. 91

⁶³ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 155

⁶⁴ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípu*. Praha: Motorpress, 1995. s.85

⁶⁵ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 539

⁶⁶ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

stabilizovat aspoň zčásti svou výrobu.⁶⁷ Rád bych zmínil zajímavou epizodku z roku 1947, kdy se v AZNP objevil tzv. případ Taub.⁶⁸ Americký občan dr. Alex Taub navštívil ČSR v roce 1947 a přišel s projektem na řešení poválečného průmyslu u nás. Do Československa přijel na pozvání dr. Jaroslava Freie.⁶⁹ Sám Taub navrhl několik řešení restrukturalizace továren, přišel s několika koncepty „lidového vozu“ a také nabídl finanční pomoc z USA. Jeho nápady ve fázi projednávání pohřbil únor 1948.⁷⁰ Je možné, že kdyby příznivé podmínky umožnily naplnění Taubových vizí, měli bychom tu v polovině 20. století americko-československou spolupráci. Automobilce, podobně jako celému československému hospodářství, by ovšem prospělo i přijetí Marshallova planu. Bohužel ČSR a další země v sovětské sféře vlivu tento plán v polovině roku 1947 zamítly.⁷¹ Odmítnutí Marshallova plánu zpomalilo rozvoj ekonomiky a hospodářství v Československu, zároveň i připravilo půdu pro vítězný únor 1948.⁷²

1.7. Požáry

Jelikož je známá možná spojitost mezi kouřením a požáry, vedení závodu neslo dosti nelibě opětovné porušování zákazu kouření na některých pracovištích. Závodní ředitelství vydalo 23. listopadu 1946 znovu vyhlášku o zákazu kouření, která adresně uváděla pracoviště se zákazem kouření.⁷³ Jednalo se o sklady olejů, pohonných hmot, barev a laků, textilií, dřeva, dřevité vlny, sedlárnou, dřevodílny, lakovny, smaltovny, výpravny, expedice vozů, sklady vozů, zkušební oddělení, opravny, šatny, archiv, výdejny výkresů a mnoho dalších jiných míst, kde by mohla dojít ke vzniku požáru.⁷⁴ Požár z května 1945 mělo vedení továrny dost pravděpodobně v živé paměti

Dne 17. prosince 1946 v 18:00 vypukl v závodě menší požár v přízemí budovy č. 69, montáž u p. Kuklínka.⁷⁵ Požár uhasili závodní hasiči díky včasnému zásahu ještě

⁶⁷ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 49

⁶⁸ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů*. Praha: Motorpress, 1995. s.83

⁶⁹ KRÁLÍK, Jan. *Jawa, můj osud: příběh Jaroslava Freie, který zachránil Jawu a útekem zachránil sebe*. 1. vyd. Praha: Grada, 2010. s. 85

⁷⁰ Tamtéž s. 86

⁷¹ NÁLEVKA, Vladimír. *Studená válka*. Praha: Triton, 2003. s. 22

⁷² RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 515

⁷³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Vyhláška závodního ředitelství č. 68/1946

⁷⁴ Tamtéž

⁷⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Hlášení požáru v bývalém leteckém oddělení

v zárodku. Z vyšetřování se zjistilo, že příčinou ohně byl zkrat v elektrickém vedení pro osvětlení. Dílovedoucí pan Steinzem, který tento incident vyšetřoval, uvedl, že požár vznikl vznícením izolace: pravděpodobně následkem nalomení hliníkového drátu světelného vedení, které ve vadném místě kladlo při plném zatížení velký odpor, čímž se tedy úsek natolik zahřál, že vznítil izolaci.⁷⁶ Ani ne po půl roce od vyhlášky závodního ředitelství č. 68/1946 o zákazu kouření se v dubnu naakumulovala hlášení o požárech v továrně, ale i v blízkém okolí. Při šetření příčin se přišlo na to, že zaměstnanci nedbale manipulují s hořlavinami a odhazují nedopalky cigaret. Mnoho objektů bylo poškozeno a škody podle ústřední bezpečnosti šly do desítek milionů.⁷⁷ Pan Umlauf z konstrukce si na kuřáky pamatuje takto: ... „*S kuřáky měl někdo furt problém. Poté co je vyhodily ven na určená místa, začali nekuřáci a někteří vedoucí nadávat, že nepracují.*“⁷⁸

1.8. Bezpečnost závodu a závodní stráž

Závodní rada mladoboleslavského podniku poslala dotazník a žádala 17. ledna 1946 Krajskou odborovou radu o povolení vydání potřebného množství pušek, pistolí a střeliva pro závodní milici a nově vzniklou závodní stráž. Za pomoci ozbrojené závodní stráže chtělo vedení podniku dohlížet a hlídat odklízeče škod po bombardování složených z kolaborantů, zajatců, Němců a Maďarů. Dohromady se jednalo asi o 200 osob rozestých na rozloze 30 000 m².⁷⁹ Zajímavé je, že závod zbraně nevladnil, ale pronajímal si je od vojenského útvaru 223 Mladá Boleslav. Tento vojenský útvar žádal nedoplatky za půjčovní. Z žádosti o doplacení od hospodáře pplk. Antonína Přenosila z 18. prosince 1947 můžeme tedy zjistit, že podnik měl zapůjčeno například 10 pušek Manlicher vz. 95. Taxa činila za jednu pušku na jeden kalendářní den 0,20 Kčs. Poplatek tedy činil celkem 368 Kč za 184 dnů.⁸⁰

Počátkem roku 1947 bylo také všeobecně zpřísněno vypouštění informací do závodních časopisů o podnicích důležitých pro obranu státu. Ministerstvo národní obrany varovalo v č.j. 3685-VIII/1 odd. 1947 ve věci závodních časopisů, které informují přímo či nepřímo o plnění dvouletého plánu. Vydávání těchto

⁷⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Vyšetření požáru v bývalém leteckém oddělení

⁷⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Bezpečnostní – požární

⁷⁸ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosu.

⁷⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Povolení zbraní pro závodní stráž

⁸⁰ Tamtéž, Vyúčtování zapůjčených vojenských zbraní

informací by mohlo vést k porušení zákona o obraně státu č. 131 /36 Sb. Všechny tiskoviny a periodika vydávaná podniky v zemi musela projít zpětnou kontrolou přes pobočky MNO. Na MNO musel být zaslán seznam názvů všech vydávaných tiskovin, seznam lidí zodpovědných za obsah, náklady publikací a zda tiskoviny prošly kontrolou akreditovanými orgány MNO v podniku.⁸¹ Toto nařízení platilo pro mladoboleslavský závodní časopis Ventil. Tato opatření bych chápal v letních měsících roku 1938 či 1945, ale skoro 2 roky po válce mi tato nařízení připadají přetažená za vlasy. Hrozba Werwolfu hrozila teoreticky pár měsíců po válce a vidina nové možné války nebyla ještě přímo hmatatelná, proto bych to osobně nazval zbytečnou a přísnou cenzurou.

Do kompetenci závodní stráže se nepočítalo pouze hlídání zajatců či patrolování v komplexu. V popisu práce měli také prevenci a potírání drobných krádeží a kontrolu dodržování pracovní doby a směn. Víme například, že v říjnu 1947 se v závodě řešilo rozšíření drobných krádeží a nedodržování pracovní doby. Příslušníci závodní stráže tedy museli přísně kontrolovat všechny věci vynášené ze závodu a pracující odcházející předčasně z práce. Všechna podezření a pochybení se musela ihned nahlásit panu Zöldnerovi.⁸²

⁸¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Oběžník generálního ředitele č. 57/47

⁸² Tamtéž - Dohled na vrátnicích

2. Od vítězného února 1948 k projektu NOV

Únor roku 1948 měl v Mladé Boleslavi a AZNP podobný průběh jako v celém ČSR. Od roku 1945 získala KSČ ve městě i továrně silnou základnu a mnoho následovníků, kteří zastávali důležité funkce.⁸³ V samotném AZNP popularita KSČ vzrostla od voleb v roce 1946. Únorové dny se nesly ve znaku manifestací, proslovů, stávek a shromáždění pracovníků, viz fotografie č.5. Není tedy divu, že převrat z 25. února 1948 přijali zaměstnanci v závodu podobně kladně jako ve zbytku republiky.⁸⁴ V ČSR nastalo dlouhé období nesvobody a monopolu KSČ.

2.1. Výroba

Výrobu v AZNP po únoru 1948 ovlivňoval silně nově vyhlášený pětiletý plán (1949–1953). K oznámení první pětiletky došlo 27. října 1948 a její primární poslání spočívalo v zaměření na těžký průmysl.⁸⁵ Tento hospodářský nápad se nezrodil v hlavách funkcionářů KSČ, ale přišel z SSSR.

Z linky na začátku 50. let stále sjížděly Škodovky řady Populár 1101 a 1102. Nový model spatřil světlo světa v roce 1952 a dostala označení Škoda 1200.⁸⁶ Ta se vyráběla až do roku 1956.⁸⁷ Jednalo se o první vůz, který měl celokovovou karoserii. Tato technologicky náročnější novinka ale způsobovala zaostávání výroby. Potřebných investic do inovací se nedostávalo. Velkých investic ze státní pokladny se mladoboleslavský závod dočká teprve na zbudování nového komplexu pro výrobu Škody 1000 MB v samém závěru 50. let. AZNP přišla s projektem racionalizace, jejímž úkolem byla částečná modernizace, bohužel jen nejnужnějších komponentů výroby. Výsledkem se stala například první automatická linka na obrábění válců v ČSR, kterou zkonstruovali zaměstnanci AZNP úplně sami.⁸⁸ Bylo to nezbytné, protože východní blok zaostával v nových technologických inovacích nejen ve výrobě osobních automobilů. Poslední a nejnovější „západní technologie“ v továrně můžeme

⁸³ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 50

⁸⁴ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 515

⁸⁵ Tamtéž s. 521

⁸⁶ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 156

⁸⁷ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípku*. Praha: Motorpress, 1995. s. 93

⁸⁸ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 156

označit americké stroje Gleason na výrobu ozubených kol, dovážené do ČSR do roku 1948.⁸⁹

Další nový vůz byla Škoda 440, lidově známá jako Spartak. První prototyp kompletně zkonstruoval závod 19. prosince 1953 na narozeniny druhého dělnického prezidenta Antonína Zápotockého, který slavil 69 let. Veřejnost 440 oficiálně spatřila 1. května. O její výrobě rozhodla vláda ČSR 7. června 1954 a první vozy sjížděly z linky v polovině následujícího roku.⁹⁰ O distribuci na domácím trhu se starala Mototechna, která disponovala pořadníkem.⁹¹ Pořizovací cena Škody 440 „Spartak“ byla 27 450 Kčs, což v té době představovalo zhruba 23 průměrných platů.⁹² Vyrobené vozy nekončily jen na domácím nebo zahraničním trhu. Některé vozy se rozdělily různým institucím státní moci. Příkladem nám může být dokumentace z 6. května 1954, kdy 25 prototypových vozů Spartak po domluvě s ministrem strojírenství Poláčkem získali různí uživatelé. Vozy poskytnul závod bezplatně k užívání na dobu neurčitou těmto institucím a soukromým osobám:

- Kancelář prezidenta republiky – ved. sekretariátu prezidenta Ladislav Novák
- Ústřední výbor KSČ Praha – ved. tajemník Antonín Novotný
- Ústřední výbor KSS Bratislava – ved. tajemník Karol Bacílka
- Úřad předsednictva vlády – předseda vlády RČS Viliam Široký
- Sbor povereníků Bratislava – předseda R. Strechaje
- Státní úřad plánovací Praha – ministr Ing. Josef Púčík
- Ústřední rada odborů Praha – ved. tajemník J. Tesla
- ROH: Ústřední svaz zaměstnanců ve strojírenství – předseda František Čihák
- Československý svaz mládeže Praha – ved. tajemník Ladislav Lisa
- Státní úřad pro tělesnou výchovu a sport – generála Janda (2 kus)
- Ministrovo strojírenství – garáže (2 kus)
- Ústav pro výzkum motorových vozidel Praha – ředitel František Horák
- AZNP Mladá Boleslav (3 kus)

⁸⁹ KRÁLÍK, Jan a HRDLÍČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 47

⁹⁰ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípu*. Praha: Motorpress, 1995. s. 101

⁹¹ Tamtéž s. 102

⁹² HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 158

- Motokov, podnik zahraničního obchodu Praha – ředitel Nun
- Mototechna národní podnik Praha – ředitel Korecký
- Okresní sekretariát KSČ Mladá Boleslav – ved. tajemník Jaroslav Pospíšil
- Ministerstvo národní obrany – Dr. Alexej Čepička⁹³

Na seznamu figurují důležité osobnosti v ČSR 50. let. Mezi nejzajímavější patří budoucí 6. prezident A. Novotný nebo zeť zesnulého prezidenta Gottwalda - A. Čepička. Vozy mohla tedy užívat politická elita. Rozdělení se zatím týkalo pouze 22 prototypových vozů. Zbylé tři na své uživatele čekaly a nesměly být používány AZNP ke zkouškám. Mladoboleslavský závod dostal nejvíce vozů Spartaku 990. Bohužel 13. září o jeden z přidělených vozů přišel. Ten byl přidělen „obyčejnému smrtelníku“ Františkovi Hamrovi, nositeli Řádu republiky z brněnského závodu Jana Švermy.⁹⁴ Pana Františka bychom mohli brát jako „zástupce z lidu“, který mohl využívat nového prototypu Spartak.

Myšlenka lidových vozů pro každou rodinu z konce 40. let se opravdu ukázala jako utopická. Osobní automobily se staly výsadou především funkcionářů režimu. V roce 1952 si z 12 milionů obyvatel ČSR koupilo vůz pouhých 53 osob.⁹⁵ Pan Umlauf vzpomíná: ... „*Na konci 50. let byly osobáky docela vzácné. Při dojíždění do Česany stálo na parkovišti před továrnou jediné auto. Byl to bílo – černý Spartak pana Velebného, který byl ještě z části ohořelý.*“⁹⁶ Další rok se prodeje zlepšily a do května si pořídilo nový vůz 73 rodin. Tento nárůst prodeje, ale zastavila v červnu měnová reforma.

Víme, že po válce padlo rozhodnutí shora o produkci osobních automobilů v Mladé Boleslavi. Nebylo tomu vždy tak. Od roku 1952 se výroba nákladních Tater 805 přemístila z Kopřivnice do Mladé Boleslavi a o rok dříve se v mladoboleslavském podniku začal vyrábět osobní automobil Tatra 600.⁹⁷ V Kopřivnici se tímto uvolnila linka pro výrobu vojenské Tatrovky 128.⁹⁸ Není se čemu divit, vojenská produkce hrála v sovětské sféře svůj prim. AZNP MB se sama pokoušela o vojenská terénní

⁹³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Rozdělení 25 ks lidového vozu Spartak

⁹⁴ Tamtéž - Přidělený vozu Spartak 990 soudruhu F. Hamrovi

⁹⁵ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 156

⁹⁶ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

⁹⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.21 – Smlouva o převezení výroby Tatro 600

⁹⁸ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 157

a obojživelná vozidla pro armádu.⁹⁹ Nákladní Tatra 805 sjížděla z boleslavské linky až do roku 1955, kdy se její výroba přesunula do Závodu Vladimíra Iljiče Lenina v Plzni.¹⁰⁰ Tyto přesuny a odebrání výroby vlastních typů vozidel nesly značky velmi těžce. Tatra se nechtěla vzdát svých modelových řad a předat je své „konkurenci“. Ani Škodovka nejevila z tohoto projektu nadšení. Sama musela zastavit přípravy na zavedení výroby nové Škody 1200, jejíž výroba musela být posunuta na následující rok. Vedení obou podniků si ovšem neuvědomovala, že v socialistické hospodářství direktivně řízeném státním aparátem, konkurenční boj a zdravé soupeření neexistuje, a navíc ve státě vzniká i jistá monopolizace značek a jejich produktů. Tohle považují za jednu z největších nevýhod v levicovém hospodářství – odstranění konkurenčních bojů, které jsou především výhodné pro spotřebitele a zákazníky. Výroba modelové řady 1200 se naplno rozběhla tedy až od roku 1952. Jako všechny předešlé vozy prošla Škoda 1200 v průběhu let modernizacemi – 1201 a 1202. Produkce této Škodovky pokračovala až do roku 1958.¹⁰¹

2.2. Aféra Bílek

Jaroslav Bílek byl dílčí a místní předseda organizace KSČ, předsedou výrobního výboru, předsedou zlepšovatelů, člen krajské odborové rady a lidovým soudcem. Na první pohled se jednalo o člena společnosti plně zapojeného do levicové ideologie. Jaroslav Bílek krom výše zmíněných funkcí zastával AZNP pozici vedoucího pracovní skupiny v odd. klempírny, která měla na starosti šití sedaček. Sedačky nevyrobila jen klempírna, ale také externí firma Kovana v Ústí nad Orlicí.¹⁰² Klempírna nedodávala požadované počty sedaček a jejich nedostatek kryla zmíněná firma Kovana. Jeho postavení, ale podřývaly neustálé stížnosti. Počáteční výtky na provádění své práce Bílek tlumil svou pověstí. Stížnosti nepřestaly, naopak se nakumulovaly, že vedoucí výroby Soukup se pustil do vyšetřování. Ten zjistil, že výkazy z klempírny neodpovídají skutečnosti a konfrontoval tímto zjištěním dílovedoucího tohoto oddělení – Kašpárka a sdělil mu, že má na pracovišti nepořádek a pracovníci mají peníze asi „vyžrané“.¹⁰³ Bílek nedodržel správný postup

⁹⁹ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípu*. Praha: Motorpress, 1995. s. 97

¹⁰⁰ Tamtéž s. 96

¹⁰¹ CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. *Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. s.13

¹⁰² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.21 - Zápis ze šetření z 29.12. 1949

¹⁰³ Tamtéž - Zápis ze šetření z 29.12. 1949

při zapisování a likvidaci mezd a dopustil se falšování výkazů. V klempírně pracovalo 144 zaměstnanců, z toho k Bílkově skupině náleželo 13 dělníků, tato skupina měla v kompetenci pouze výrobu sedaček. Kontrolor s hlavním vedoucím potvrzovali doklady bez řádného převzetí výrobků. Bílkova četa měla ve svém okolí pověst nedostatečně výkonné skupiny. Průměrné výdělky se u této čety pohybovaly kolem 21–28 Kčs na hodinu, což odpovídalo za práci, kterou udával ve zprávách. Vaculík, Bílkův nadřízený, vytýkal Bílkově skupině nedostatečné pracovní vytížení, ale neprovedl důsledné kroky či šetření. Pochybil i plánování výroby, které chybějící sedačky automaticky odebíralo z Kovany. Bílek svou skupinu zaměstnával realizací svých zlepšovacích návrhů. Za rok 1949 Bílek získal za dva zlepšovací návrhy 18 000 Kčs, což představovalo víc než dvojnásobek platu vedoucího oddělení.¹⁰⁴ Třetí zlepšovací návrh se nacházel ještě v projednávacím procesu, a navíc vyšetřování zjistilo, že iniciátor těchto návrhů byl jistý Šimek. Své počínání s falšováním výkazů prováděl Bílek celý rok a padělání informací nepřestalo ani, když odjel na třítydenní reakci do Polska, protože vše připravil a odevzdal před nástupem na rekreaci.

Dne 28. prosince 1949 vzala SNB do vazby dílovedoucí Bílka a Kašpárka, kontrolory Najmana a Kubálka, ale také vedoucího dílny Vaculíka. Sbíraly se důkazy a připravovalo se soudní líčení s aktéry. Odhad škod z 30. prosince téhož roku se vyčíslil na astronomických 227 693, 55 Kčs.¹⁰⁵ Dne 25. ledna se konal v kantýně závodů čestný soud. Tento soud se skládal z pracovníků AZNP – Nečeda K., Kříž J., Havlíček K., Jeřábková J., Neuhäuser L., Boček J. Sedmým soudcem měl být ještě Katoušek, ale ten onemocněl. Přelíčení trvalo od 14:15 do 19:30 a na lavici obžalovaných stanuli tyto aktéři:

- Jaroslav Bílek – skupinář, prohlášen za hlavního viníka, doporučení vyloučení z ROH, přerazení na 5 let do hutnického průmyslu, odebrání továrního bytu, odebrání zásluh za zlepšovací návrhy a převést je na pana Šimka, vymáhání procentuální části způsobené škody
- Antonín Kašpárek – přímý nadřízený J. Bílka, doporučení odejmutí pozice dílovedoucího, přerazení do hutnického průmyslu na 3 roky, vymáhání procentuální části způsobené škody

¹⁰⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.21 - Zápis ze šetření z 29.12. 1949

¹⁰⁵ Tamtéž - Bílek – AZNP, vybrání peněz za nehotovou práci

- Ladislav Najman – kontrolor, udělena pokuta 500 Kčs
- Jan Kubálek – kontrolor, přeřazení na méně odpovědné místo, udělena pokuta 500 Kčs
- Ervín Vaculík – vedoucí oddělení, odebrání vedoucí funkce, přeřazení na manuální práci na 2 roky, vymáhání procentuální části způsobené škody
- František Herčík – pomocný kontrolor, napomenutí a povinná účast na školení o SPH
- Stanislav Starý – dílenský plánovač, udělena pokuta 500 Kčs
- Bedřich Studničný – oblastní plánovač, doporučeno udělit důtku a pozastavit platový růst na jeden rok
- Josef Hartman – vedoucí kontrolorů, navržení na zbavení vedoucí pozice a zaplacení pokuty ve výši 1 000 Kčs ¹⁰⁶

Čestný soud dále doporučil případ předat okresnímu soudu. První soudní líčení se konalo 24. května 1950 od 9:45 v budově Okresního soudu v Mladé Boleslavi.¹⁰⁷ Rychlého vyřešení případu se dožadovala jak AZNP, tak nadřízená organizace – Československé závody automobilové a letecké, národní podnik, Praha. Soudní přelíčení trvalo několik dní a 1. června byl vynesena rozsudek:

- Jaroslav Bílek – uznán vinným z podvodu, dopustil se škody 127 18,46 Kč na AZNP, přečin vůči § 38 zákona č. 231/48 Sb. - Zákon na ochranu lidově demokratické republiky: Ohrožování jednotného hospodářského plánu z nedbalosti.¹⁰⁸ Odsouzen k trestu 1 roku těžkého žaláře s doplněním čtvrtletně tvrdým ložem nepodmíněně.
- Antonín Kašpárek – uznán vinným přečinem vůči § 38 zákona č. 231/48 Sb. Odsouzen k trestu 4 měsíců vězení s tvrdým lůžkem. Trest mu byl odložen podmíněně na 2 roky.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.21 - Průběh přelíčení konaného 25. ledna 1950

¹⁰⁷ Tamtéž - Povolání svědka k případu J. Bílka

¹⁰⁸ Zákony pro lidi.cz. Zákon č. 231/1948 Sb. [online]. AION CS, 2019 [cit. 2019-05-15]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-231>

¹⁰⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.21 - Jaroslav Bílek a spol. trestní řízení

Všichni další obvinění: Najman, Kubálek, Vaculík, Herčík Starý, Studničný a Hartman byli zcela zproštěni obžaloby. Bílek si ponechal lhůtu na odvolání, to samé i státní zástupce. Kašpárek trest přijal. Aféra Bílek patří k nejzajímavějším událostem, které jsem v mladoboleslavském archívu Škoda Auta a.s. našel. Zní to neuvěřitelně, že Jaroslav Bílek, osoba tak vážená v socialistické kolektivu, byla schopna poskytovat falešné údaje o provedené práci. Napadá mě hypotéza, že tato aféra mohla vyplout na povrch díky jedincům, kterým Bílek překážel v karierním růstu. Určitě se, ale nejednalo o odstraňování politických odpůrců či nepohodlných jedinců ve vlastních řadách KSČ. To byla otázka politických procesů až 50. let 20. století.¹¹⁰

2.3. Požáry

Požáry se podniku nevyhnuly ani po únoru 1948. Nejničivější požár AZNP MB za vybrané časové období mé práce vypukl 13. března 1948. Kolem sedmé hodiny ranní zachvátil oheň první poschodí bývalé letecké dílny, kde se nacházela lakovna. Z vyšetřování vyšlo najevo, že ohnisko požáru se nacházelo v posledním stříkacím boxu. Dělnice Sedmíková pomáhající lakýrníkovi Futerovi zavinila zkrat ve voze č. 314209. Futera se pokusil požár uhasit ručním hasicím přístrojem. Oheň se ale šířil velmi rychle a přibývajícím dýmem znesnadňoval zaměstnancům kročení katastrofy. Tovární hasičský sbor dorazil do dvou minut a za pomoci městského hasičského sboru zlikvidoval oheň do půl hodiny. Neuvěřitelná je skutečnost, že podnikoví hasiči dostali vodu až po příjezdu městského sboru. Tím byly ztraceny cenné minuty a konečná škoda se zvýšila. Bezpečnostní technik Jaroslav Najman varoval před skutečností vzniku požáru z příčin zkratu na baterii vozu. Žádná zabezpečení však nebyla přijata. Případu se ujala SNB a hned odvezla dělnici Sedmíkovou a lakýrníka Futera k výsledku. V odpoledních hodinách si přijela ještě pro bezpečnostního technika Najmana a dílovedoucího Pavlíka.¹¹¹ Konečná škoda byla trochu nižší než první odhady, ale stejně se vyšplhala na 1 790 000 Kčs.¹¹² Největší podíl na škodě mělo poškození 46 automobilů, které se v lakýrně nacházely.¹¹³ Pouze dva vozy utrpěly fatální poškození a další dva značné. U zbylých 42 se poškození podepsalo na laku a polštářování.

¹¹⁰ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 532.

¹¹¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Požár v lakýrně

¹¹² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Škody vzniklé požárem 13. března 1948

¹¹³ Tamtéž - Požár v lakýrně

V roce 1948 také zazněla v podniku exploze. K detonaci došlo v kupolové peci ve slévárně v sobotu 13. listopadu. Výbuch v blízkém okolí vysklil okenní tabule.¹¹⁴ Příčinou se ukázalo být vhození rozbušky, náboje či zápalného střeliva do pece. Zdroj exploze mohl být skrýt v dutině staré zlomkové litiny, které se do pece házely na tavení.¹¹⁵ Od té doby se všechny kusy vhažované do pecí kontrolovaly. Trochu mě zaráží, že toho ihned nevyužila propaganda v závodě a nesvedla vinnu na sabotéry.

2.4. Nespokojenost z vyšších míst

V roce 1954, přesněji 29. června, odsoudil Náměstek ministra strojírenství zapůjčování vozů s červenými továrními čísly zaměstnancům pro zájezdy na rekreaci a dovolenou.¹¹⁶ Vyhodnotil stav jako nepřijatelný a musel být okamžitě zrušen. Ředitel závodu S. Císař musel ihned toto jednání zarazit.

Ministerstvo těžkého průmyslu v témže roce zase poukázalo 6. listopadu na rozdíly ve výkazech z výroby. Během roku 1954 tomu bylo již pro třetí, co se tato chyba objevila a revize ministerstva potvrdila chybnost údajů posílaných z Mladé Boleslavi. Závodu ministerstvo udělilo písemnou důtku a žádalo potrestání viníků.¹¹⁷ Podnik v srpnu 1954 byl zařazen za své výrobní zásluhy do soutěže o Rudý prapor.¹¹⁸ Naskytuje se otázka, zda tyto údaje uměle někdo neupravoval, aby se podnik AZNP MB do této soutěže dostal. Jedná se pouze o mé spekulace, které vyplývají z dokumentace z roku 1954. Tuto mou hypotézu také podporuje, zamítnutí o přejmenování továrny na Závody Antonína Zápotockého. Jednání o přejmenování se pozastavilo právě v lednu 1954, protože závod nesoucí tak významné jméno by měl být nejlepším v zemi. AZNP v Mladé Boleslavi o tuto změnu názvu velmi stál a cesta k němu vedla přes získání Rudého praporu, kdy vyhodnocení soutěže bralo v potaz právě výrobní výkazy. Údaje o výrobě se udávaly povětšinou v procentech. Socialistická éra je známa svými údaji v procentech, které zpravidla vždy byly nad 100 %. Matematicky se jedná o nereálný údaj, který je nad domluvenou maximální hodnotu.

¹¹⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - - Exploze ve slévárně

¹¹⁵ Tamtéž - Výbuch v kupolové peci

¹¹⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Používání továrních vozů

¹¹⁷ Tamtéž - Statistické hlášení výroby – rozdíly

¹¹⁸ Tamtéž - Soutěž o Rudý prapor

2.5. Zmetkovitost

Od roku 1948 se v hlášení a různých vyhláškách objevuje často pojem zmetkovost. Ve fondech ASAP jsem se s tímto termínem setkal mnohem méně než ve fondech AZNP, kde je této problematice věnována zvýšená pozornost. S tímto termínem se pracuje až na vládní úrovni. Důkazem je tomu Usnesení předsednictva KSČ a vlády z 27. dubna 1953 o opatření k upevnění technologické kázně, ke snížení počtu zmetků ve výrobě a ke zvýšení kvality výroby. Zmetkovitost se v dokumentacích objevuje jako kaňka na úspěších probíhající první pětiletky.¹¹⁹ Vláda ČSR tímto „vyhlásila válku“ špatným pracovním postupům a zmetkům a vynaložila tlak na všechny výrobní podniky ve státě.

2.6. Bezpečnost závodu

Bezpečnost a styk s tajnou poštou zaznamenalo po převratu 1948 také jisté změny a zpřísnění. Ovšem největší změny přišly až v 50. letech, o kterých vypovídá podniková dokumentace. První dokument k této problematice obsahuje jména osob, která mohou přijít do styku z tajnými spisy v továrním komplexu Česana. Osoby jsou rozděleny do tří kategorií:

- I. kategorie – obsahuje jména čtyř pracovníků s povolením pracovat s veškerou tajnou dokumentací
- II. kategorie – obsahuje jména šesti pracovníků s částečným povolením pracovat z utajenými dokumenty
- III. kategorie – obsahuje jména pěti pracovníků, kteří mají přístup pouze výjimečně¹²⁰

Dále 15. června 1952 vyšel seznam utajovaných skutečností v oboru ministerstva strojírenství.¹²¹ Jen některé položky se týkaly závodu, a to skupina B *Skutečnosti povahy hospodářské z části I. Skutečnosti tvořící předmět státního tajemství*. V dokumentu ve II. části: *Skutečnosti tvořící předmět hospodářského nebo služebného tajemství*, kterou jsem zkoumal, byla červenou pastelkou podržena část o věcech osobních a kádrových, která obsahovala čtyři odrážky. Kádrové oddělení

¹¹⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 – Usnesení předsednictva KSČ a vlády z 27. dubna 1953

¹²⁰ Tamtéž, Fond AZNP č.25 - Styk s tajnou poštou

¹²¹ Tamtéž - Seznam utajovaných skutečností v oboru ministerstva strojírenství

patřilo ve své době k pracovištím s vysokou mírou utajení. To nyní ale neplatí a dále ve své práci uvádím samostatnou kapitolu zabývající se tímto oddělením. Posledním důležitým dokumentem, který bych tu chtěl zmínit je *Příkaz podnikového ředitele č. 38/1954*.¹²² Ten se zabýval záležitostmi vládního usnesení č. 1546. To doplňovalo a schválilo seznam z 15. června 1952, který jsem zmínil výše. Utajování mělo především v kompetenci zvláštní oddělení s vedoucím Michálkem. Toto pracoviště dostalo za úkol zkontrolovat vydaná povolení všech osob a doplnit ho o nové nejnutnější pracovníky. Je zvláštní, že hlavní vlna utajování od konce války přichází v závodě až v 50. letech. Možná je to tím, že na počátku právě 50. let končí první fáze studené války a přichází k přiostrůvání konfliktů západu a východu. Na mezinárodním poli hraje největší roli v této době Korejská válka.¹²³

2.7. Závodní milice a stráž

Podle stanov vydaných ÚRO se zařadilo AZNP do průmyslových komplexů, které nesly označení – závody důležité pro obranu státu. Měl tedy za povinnost utvořit závodní milici o síle 300 zaměstnanců. Víme to z žádosti zaslané na Krajskou odborovou radu z 23. března 1948, kdy AZNP žádalo potřebné množství látky na vytvoření stejnokrojů.¹²⁴ Domníval jsem se, že ÚRO bylo v roce 1946 transformováno v ROH, z tohoto důvodu je nepochopitelné, proč se 2 roky po změně objevuje tato zkratka. Na závodní milici si vzpomíná paní Umlaufová: ... „*Říkali jsme jim „vlčáci“. Nikdo je neměl moc rád. Často zneužívali svou pozici k zbytečné buzeraci a ponižování. Jednou při krádeži v šatnách nahnali na korbu nákladáku několik mladíku, některé jen ve spodním prádle, a odvezli je na svou služebnu, která byla vedle hospody U Měšťáku. Po výslechu je poslali zpět do továrny pěšky ve sněhu, byl totiž leden.*“¹²⁵ Nové stejnokroje požadovala i závodní stráž. ZS tento problém vyřešila použitím šatů ze skladu ÚSM, které tam ležely od pořádání autosalonu v Praze. Jako první novou uniformu ZS získal pan Kvapil na III. bráně.¹²⁶ K hlavním úkolům závodní stráže na vrátnicích patřila kontrola pohybu osob. Ze vzpomínek pana Umlaufa se dovídáme toto: ... „*V budkách na vrátnicích seděly většinou starý báby,*

¹²² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Příkaz podnikového ředitele číslo 38/1954

¹²³ NÁLEVKÁ, Vladimír. *Studená válka*. Praha: Triton, 2003. s. 54

¹²⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Závodní milice

¹²⁵ Paní Umlaufová V. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

¹²⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Stejnokroje

který byly už v důchodovém věku.“¹²⁷ Bezpečnostní referent Jan Kupec však v únoru 1950 uváděl ve svém hlášení, že stráž na vstupech do továrny neplní své povinnosti.¹²⁸ Nekontrolují údajně dostatečně příchozí a ani odchozí osoby. Tato poukazování na neplnění pracovních povinností se stalo poměrně běžné. Stížnosti nejen na závodní stráž, ale na kohokoliv, kdo své pracovní povinnosti neplnil podle tabulek na „110 %“. Tyto stížnosti někdy neměly ani reálný základ, dle mého názoru se z pravidla jednalo jen o zviditelnění nějaké malé ryby, která toužila po karierním postupu.

Ve sboru závodní stráže také vznikla menší aféra kolem osoby pana Měkuty. Ten byl spolu s Kvapilem 14. října 1952 vyslán na Ministerstvo všeobecného strojírenství za panem Hunáčkem z důvodu pochybností či nesouhlasem Měkuty a jiných pracovníků stráže s novou platovou vyhláškou o neplacení přesčasových příplatků. Nesmířili se s vysvětlením od závodu a jeli na MVS pro zjištění platnosti této nové vyhlášky. Druhý den ráno volal telefonicky Měkuta Kvapilovi a ptal se ho na placení „cestovních výloh“. Měkuta si totiž přechozího večera dal v Praze „do nosu“ a utratil 700 Kčs. Kvapil mu odpověděl, že dostane zaplacení jenom do 14:00 hodiny, a že výlohy po tomto časovém termínu mu proplaceny nebudou. Ve stejný den musel velitel závodní stráže Niesner „na kobereček“ k tajemníku KSČ Burdovi, který si stěžoval na chování Měkuty v Praze.

*„Soudr. Měkuta se dle informací opil, pokřikoval na soudruhy do autobusu, v tomto stavu se dostavil na aktiv, kde se jednalo o ostrážitost a zvýšené bezpečnosti na závodech, podřimoval tam a později zvracel.“*¹²⁹

V autobuse Měkuta údajně dle svědků mňoukal, řval všelijaké poznámky a ve Staré Boleslavi pokřikoval na jednu soudružku, aby mu sedla na klín, že jí svezí. Stížnosti v minulosti na Měkutu nebyly. Teprve až na schůzi o nové platové vyhlášce, kde měl jako komunista hájit státní nařízení, přerušoval řeč velitele stráže Niesnera výkřiky: „Ty nekecej, sám sis plat uměl udělat.“ apod.¹³⁰ Měkutovo odvolání z pozice závodní stráže přišlo rychle. Měkuta se následně přišel zeptat na důvod jeho odvolání. Po sdělení důvodů – opilství a provinění proti hodnotám člena KSČ, Měkuta odvětil,

¹²⁷ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy

¹²⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Zpráva bezpečností referenta Jana Kupce

¹²⁹ Tamtéž - Zpráva o provinění s. Měkuty proti dobrému jménu závodní stráže

¹³⁰ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Zpráva o provinění s. Měkuty proti dobrému jménu závodní stráže

že i jiní se opíjejí, proč on by nemohl, a že si to zařídí jinde a odešel. Žil v přesvědčení, že bude vše vyřízeno v kruhu závodní stráže, ve kterém už došlo k úpravě zápisu ze schůze, kde Měkuta podřimoval a zvracel. Za svá provinění a pro zvýšení kázně si Měkuta vysloužil přeřazení na 3 měsíce na jiné pracoviště s možností získání jeho původního pracovního místa, pokud se bude chovat, jak se na straníka sluší. Lapálie soudruha Měkuty vypadaly jako ukázky z chystaného scénáře k filmu.

Členství v milici v mladoboleslavském závodě se ukázalo 22. února 1949 jako nebezpečná práce. Po 22. hodině člen závodní milice Jiří Zajíček zpozoroval neznámou osobu v prostoru mezi V. branou a odd. Hangáru. Zajíček pronásledoval podezřelou osobu. Najednou však v prostoru železniční dráhy neznáma osoba po Zajíčkově 2x vystřelila. Celý incident ZS předala urychleně StB.¹³¹ Další neuvěřitelná příhoda se stala v noci 22. listopadu 1953, kdy byl napaden člen závodní stráže Josef Mašek.¹³² Po půl jedné v noci zazvonil na III. bráně nákladní vůz z Vrchlabí. Řidič a spolujezdec požádali Maška o doplnění vody do chladiče. Natočili vodu do dvou konví, doplnili chladič a odjeli. Při zavírání brány si Mašek všiml neznámé osoby: 170 cm vysoké, přibližně 25 let, blond nečesané vlasy, na sobě „baolňák“. Muž požádal Maška o přespání na vrátnici z důvodu, že má daleko domů a ráno musí nastoupit včas do zaměstnání. Mašek mu sdělil, že to není možné a otočil se, aby zavřel vrata. Toho pachatel využil a udeřil Maška kamenem do hlavy. Napadený se pokusil útočnicka zpacifikovat. Ten však hodil kámen a trefil Maška do obličeje, který následně zavrával. Neznámý pachatel se dal na útěk. Mašek se vzpamatoval a rozhlédl se po okolí. Spatřil osobu vzdálenou asi 150 m východně od III. brány (směrem k Bičíkům). Po zvolání: „stůj“, osoba neuposlechla výzvu, proto Mašek po osobě jednou vystřelil. Výstřel uslyšel člen ZS, který patroloval po závodě v okolí III. brány a přispěchal k vrátnici, kde našel zraněného Maška. Začal volat na ulici, že je někdo postřelen. Zanedlouho přijela závodní sanitka řízená podnikovým hasičem Grůšou. Ten naložil Maška a na ulici postřeleného Grůse a dovezl oba do nemocnice. Grůs měl čistý průstřel na levém stehnu. Grůs s kolegou Janatou z kotelny odcházeli domů ze zaměstnání a Maškovu výzvu nezaznamenali. Celá událost byla ohlášena na SNB, která se pustila do vyšetřování. Při tomto incidentu naštěstí nedošlo ke smrti či jiné vážné újmě na zdraví. Doplňuji, že postřelený Grůs a závodní hasič Grůša mají podobná příjmení. Nejedná se o chybu v interpretaci

¹³¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Střelba v noci 23.2. 1949

¹³² Tamtéž - Hlášení /0-32/06

pramene. Celý incident zní hrůzostrašně a je obrovské štěstí, že Mašek kotelníka Grůse vážněji neohrozil či nezastřelil. Grůs měl tedy štěstí v neštěstí. Skutečný pachatel však nebyl nikdy dopaden.

Závodní stráž postupně zbrojila už od počátku roku 1947. Po převratu došlo k zintenzivnění tohoto procesu. V dubnu převzal závod 200 osobních pistolí¹³³ ráže 7.65 mm s příslušenstvím, kartáčem na čištění a pouzdra v hodnotě 155 000 Kčs.¹³⁴ K tomu ještě 5 000 nábojů za cenu 8 500 Kčs.¹³⁵ Pouzdra pro všechny pistole dostal závod později, protože sklad nedisponoval takovým množstvím.¹³⁶ Zmocněnec závodu bednu s objednávkou přebal 6. dubna 1948 v Praze na Ústřední radě odborů.¹³⁷ Zbraně příslušník závodní stráže mohl využívat až po obdržení příslušného průkazu. Počet 200 ks pistolí se mi zdá jako zbytečně velký počet na mladoboleslavský závod a navíc, když se jedná jen o výzbroj pro ZS bez milice. Má nyní předhozená připomínka se vyřešila 7. června téhož roku, kdy na Ústředí rady odborů do Prahy odeslala ZS 140 ks pistolí a půlku dodaných nábojů z dubna.¹³⁸ Dále se v dokumentaci píše, že si závod ponechal 30 ks. Matematicky mi to ale nevychází, když v dubnu obdrželi 200 ks. O chybějících 30 ks jsem našel v dokumentu poznámku psanou ručně, že jich nebylo posláno 140 nýbrž 170.¹³⁹ O zbraně umístěné v závodě se dělilo 35 zaměstnanců ZS. Ti hromadně v srpnu požádali o vydání zbrojního průkazu.¹⁴⁰

2.8. Krádeže

Drobné krádeže se objevovaly v závodě běžně. Za předchozí období jsem nenašel dokumentaci o dopadení nějakého zloděje. Během roku 1948 však došlo k zpřísnění ostražitosti v závodě a několik osob ZS bylo chyceno s podnikovým majetkem. Dne 1. února byl například chycen na III. bráně v 11:30 řidič Josef Poživil. U sebe ve voze měl součástky v hodnotě 175,65 Kčs. Při následné domovní prohlídce SNB našlo další součástky za celkovou cenu 3 134,44 Kč.¹⁴¹ Zlodějíčků se v témže roce chytilo ještě několik: Javůrek zcizil součástky za 361,35Kčs¹⁴² či Miloslav

¹³³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Dodací lístek za pistole a náboje

¹³⁴ 775 Kč za kus

¹³⁵ 1,70 Kč za kus

¹³⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Závodní stráž 5.4. 1948

¹³⁷ Tamtéž - Závodní stráž 9.4. 1948

¹³⁸ Tamtéž - Závodní stráž 9.6. 1948

¹³⁹ Tamtéž - Seznam čísel pistolí, které jsou ponechány v závodě

¹⁴⁰ Tamtéž - Žádost 7.8. 1948

¹⁴¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Hlášení Poživil

¹⁴² Tamtéž - Hlášení Javůrek

Vokoun, který ukradl věci za 1 732, 21 Kč.¹⁴³ Zcizovalo se především nářadí a součástky do osobních, tak i nákladních aut.

2.9. Pracující a služby v AZNP

Kolem roku 1951 pracovalo ve fabrice v Mladé Boleslavi 4 253 dělníků a 1 337 dělnic. Dělníci měli za rok 1951 nahlášeno 166 nemocí a 3 úrazy. Dělnice ohlásily 84 nemocí a také 3 úrazy. Úřednictvo čítalo celkem 1 314 zaměstnanců, z toho 253 žen. Celkem ohlášeno 49 nemocných a 1 úraz.¹⁴⁴ Na podzim 1951 čítala tedy továrna celkem 7 395 pracovníků.¹⁴⁵

Do pracovního procesu v AZNP se zapojili i vězni. Vězni a zajatci se už v minulosti podíleli na práci v továrně. Konkrétně na odklizení trosk v komplexu továrny již v roce 1945, jak bylo zmíněno v kapitole 1.8. Bezpečnost závodu a závodní stráž. Tentokrát se nejednalo o zajatce či kolaboranty, nýbrž o trestance. Ministerstvo průmyslu v roce 1948 přísně připomnělo, že zaměstnání trestanců musí doprovázet přísná bezpečnostní opatření.¹⁴⁶ V květnu 1949 nastoupilo plnit pracovní závazky do AZNP 40 vězňů. K dozorčí službě k panu Hlaváčkovi byli přiděleni řadoví zaměstnanci: Poláček z dřevodílny, Sluka z mechanické dílny, Knotek a Buben z klempírny.¹⁴⁷ Tito zaměstnanci dostávali průměrnou mzdu. Pracovní doba pro trestance a dozorce se stanovila od 7-12 a od 13-16 hodin s možností prodloužení v případě potřeby. Stravování probíhalo v kantýně, kde ovšem trestanci byli odděleni od řadových zaměstnanců. Probíhala jednání o vyřešení dozoru nad vězni. Po 6. květnu 1949 padlo rozhodnutí, že dozorem nad trestanci se pověří závodní stráž, kdy se vyčlení čtyři její členové na tuto pozici.¹⁴⁸ K nim se přidal ještě pátý dozorce mimo ZS, který ale musel splňovat podmínku služby v armádě či SNB. Na tuto pozici závod vybral Antonína Švermu, který kdysi působil jako vrchní strážmistr u četnictva. Platové ohodnocení činilo 18 Kčs na hodinu. Přes veškerá opatření se podařilo 23. července 1949 dvěma trestancům uprchnout při převozu mezi

¹⁴³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Hlášení Vokoun

¹⁴⁴ Tamtéž, Fond AZNP č.5 - Zpráva závodu Mladá Boleslav za I. závodní měsíc

¹⁴⁵ Tamtéž - Zpráva závodu Mladá Boleslav za IX. závodní měsíc

¹⁴⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Opatření proti útěku trestanců zaměstnaných v prům. závodech

¹⁴⁷ Tamtéž - Věžňové

¹⁴⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Zápis o předchozím jednání o zaměstnání vězňů

věžnicí a továrnou¹⁴⁹ – Emilu Janíkovi a Theodoru Binderovi. ¹⁵⁰ Za jejich útěk byl shledán odpovědný člen ZS Jan Niesner. Niesnera za toto jednání propustili ze služeb ZS a AZNP dostalo pokárání, že pokud se situace bude opakovat, přijde o možnost zaměstnávat trestance. To závod rozhodně nechtěl připustit. Přišel by o pracovní sílu, která musela bezvýhradně poslouchat zadané pracovní instrukce. V listopadu provedl kontrolu zabezpečení trestanců příslušník S.V.S. Kvasníček.¹⁵¹ Ten uvedl, že 36 vězňů hlídá 6 strážníků plus velitel, ale bez legitimací pro ZS. Na nápravu dostalo vedení AZNP 10 dní. Dále Kvasníček uvedl ve zprávě, že členové ZS jsou vyzbrojeni automatickými pistolemi ráže 7,65 mm, ale postrádali opasek a označení viditelnou páskou. Ve výše zmíněné lhůtě 10 dní musely být dozorcům zajištěny opasky a označení – žluté pásky s černými písmeny Z.S., které budou muset nosit během vykonávání služby na levém předloktí. Vězni pracovali ve skupinách po 8–10 pod dohledem jednoho dozorce. Trestanci denně dojížděli do AZNP z věznice, kde si je přebírali příslušníci ZS a zodpovídali za ně až do jejich navrácení. Mimo úspěšného útěku Janíka a Bindera, při převozu došlo v továrním pouze k jednomu pokusu o útěk, který byl zmařen příslušníky ZS. Ve zprávě se dále psalo, že si velitel a členové ZS počínají svědomitě a zodpovědně.

Novinkou, se kterou se zatím vedení továrny nesešlo a nemuselo ji v minulosti řešit, se stalo rapidní zvýšení využívání až zneužívání osobních vozů k dopravě z pracoviště, i když uživatelé těchto vozů mohli využít řádných autobusů či vlaků. Osobní tovární vozy měly totiž následující den problém na vrátnicích vpouštět zpět do závodu. V dubnu se tento problém rozhodlo vedení omezit. Upozornilo na stále platné směrnice, kdy jízdu osobním továrním automobilem z první směny může povolit pouze sekretariát podnikového ředitele – paní Kratochvílová. Pokud se vůz používá na dopravu v časech II., III. či na nedělní směny, musí se vyžádat povolení a jízdní rozkaz také u paní Kratochvílové, která kooperovala s pracovníky dispečerství jízdy.¹⁵² Dnes by se jistě vedení AZNP divilo, kolik služebních vozů poskytuje některým svým zaměstnancům Škoda Auto a.s. Nyní se služební vůz může využívat kýmkoli, kdo má trvalé bydliště stejné jako pracovník firmy, kterému je vůz poskytnut k užívání.

¹⁴⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Hlášení velitele S.V.S.

¹⁵⁰ Tamtéž - Útěk trestanců

¹⁵¹ Tamtéž - Zpráva příslušník S.V.S.

¹⁵² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.280 - Směrnice podnikového ředitele č. 3/1953

Módním trendem v socialistickém hospodářství se staly údernické směny. Pojmem úderník se mohl honosit pracující, který podával abnormální výkony na svém pracovišti. Sestavovaly se i celé údernické směny. O prvních směnách můžeme najít dokumentaci z podzimu 1949.¹⁵³ Pověštinou se pořádání těchto směn pojilo s významnými událostmi na domácí, ale i světové úrovni, např. na počest sjezdu Československých obránců míru, narozeniny J. V. Stalina, narozeniny K. Gottwalda, den horníků, 30. výročí založení KSČ, výročí osvobození Rudou armádou, na počest pracujícího lidu Španělska, MDŽ, únorové vítězství lidu etc. Rád bych uvedl nejlepšího úderníka, kterého se mi podařilo v kartotékách najít: soustružník Stanislav Říha s pracovním č. 7382, jehož pracovní nasazení se vždy pohybovalo nad 380 % a jeho maximum se stalo neuvěřitelných 542 %, které splnil na počest únorového vítězství lidu v roce 1951,¹⁵⁴ v té době mu bylo 26 let.¹⁵⁵ O problematice procent jsem se již vyjadřoval výše, ale opět můžeme vidět jejich nesmyslné využití. Tyto čísla zní neuvěřitelně, ale lze jich snadno docílit, pokud se nastaví nízký cíl. Například je stanoven úkol vyrobit 10 papírových skládaček za den, ale vyrobím jich 50, tak má výkonnost tedy činní 500 %. Takže tyto číselné údaje o plnění jsou zcela zcestné. Dělníci, kteří byli označeni za úderníky, dostali knížku úderníka, viz fotografie č. 6 v příloze. Záměrně jsem vybral knížku ženské pracovnice, abych ukázal, že honosným titulem úderníka se nemusel pyšnit pouze muž.

Své zaměstnance, především dělníky, závod vysílal během kalendářního roku i na různé brigády, nejvíce do hutí. Do Kladna do místních hutí nastoupilo 29. června 1951 celkem 40 brigádníků vyslaných z Mladé Boleslavi.¹⁵⁶ AZNP následně v roce 1951 vyzvala vláda k odeslání brigádníků i do OKD. Ministr Klimenta žádal 11. července 5 brigádníků na délku jednoho roku. Počátkem srpna přípisem GP/V-697/51 se požadavek zvýšil na 37 brigádníků a 7. září přípisem GP 301/51 byl požadavek zvýšen na 110 zaměstnanců AZNP na brigádu trvající půl roku v OKD.¹⁵⁷ Závod na tyto žádosti o pomocnou pracovní sílu do dolů reagoval takto: odeslal 56 zaměstnanců do Ostravy, 22 do Rakovníku, 5 do Kladna. Dále poslal na podzim 1951 celkem 89 brigádníků, zbylých 21 měl v plánu přidělit na brigádu do konce

¹⁵³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.33 - Přehled údernických směn 1949

¹⁵⁴ Tamtéž - Celkový přehled údernických směn na počest únorového vítězství lidu

¹⁵⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.33 - Seznam zaměstnanců, odměněných učednickými knížkami k 1. máji 1950

¹⁵⁶ Tamtéž - Seznam brigádníků do Kladna z 29.6 1951

¹⁵⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Plnění brigád do OKD

roku 1951. Všichni tito zaměstnanci pracovali na těchto brigádách na dobu určitou. Dva zaměstnance přemístilo vedení továrny do Ostravy na trvalo. Mohlo se jednat o přeřazení za trest.

Mimo jiné na AZNP vzneslo politické vedení státu požadavek odeslání 3 elektromontérů a 4 zámečníků na výstavbu Nových hutí Klementa Gottwalda v Kunčicích. Zámečníci odjeli do Kunčic 22. října 1951. Elektromontér nebyl poslán ani jeden, protože sama mladoboleslavská továrna jich měla nedostatek.¹⁵⁸ Z přehledu brigád z léta 1952 můžeme vidět, kam dále závod poslal na dobu určitou své zaměstnance na brigády:

- Stavba – NHKG Kunčice, celkem 66 brigádníků, návrat od srpna do prosince 1952
- Uhelny doly
 - Kladno, celkem 2 brigádníci, návrat 30. června 1952
 - Rakovník, celkem 2 brigádníci, návrat 13. října 1952
 - Ostrava, celkem 5 brigádníků, návrat 22. září 1952
- Hutě
 - Kladno, celkem 6 brigádníků, návrat od října do prosince 1952
 - Ostrava, celkem 9. brigádníků, návrat 7. září 1952
 - Králův Dvůr, celkem 2 brigádníci, návrat 29. ledna 1953
- Rudny doly – Jáchymov, celkem 1 brigádník, návrat 28. ledna 1953
- Zemědělství – celkem 3 brigádníci, návrat do skončení žni
- Loděnice – Komárno, celkem 7 brigádníků, návrat 12. října 1952¹⁵⁹

Lze vidět, že pracovníci AZNP měli možnost plnění brigády v různých sférách primárního a sekundárního sektoru hospodářství. Jsem názoru, že se většinou tyto brigády přidělovaly jako trest problémovým pracovníkům, protože málokdo by chtěl opustit, i jen na dobu určitou, výhodnou pozici v mladoboleslavském AZNP. Finanční ohodnocení brigád nemohlo konkurovat platu z jedné nejlepších fabrik ČSR.

Mladoboleslavská automobilka měla velký hospodářský a ekonomický význam pro celé své okolí. Z dokumentu *Mladá Boleslav, Složení obyvatelstva*

¹⁵⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Plnění brigád do OKD

¹⁵⁹ Tamtéž - Přehled o stavu vyslaných brigádníků srpen 1952

podle druhu zaměstnání v okruhu do 20 km můžeme zjistit, že valná většina produktivních osob v polovině 50. let pracovala v průmyslu a zřejmě tedy i v AZNP. V roce 1955 měla Mladá Boleslav a Kosmonosy dohromady 25 146 obyvatel, z toho 6 661 pracovalo v průmyslu.¹⁶⁰ Z celé Mladé Boleslavi docházelo za práci do místních průmyslových závodů 25,2 %. Například v zemědělství bylo zaměstnáno pouhých 589 osob (2,48 %). Podíváme-li se na celý okres Mladá Boleslav čítající 56 404 obyv., tak v celém okrese pracovalo v průmyslu 23,1 %, viz tabulka č.2. Do zaměstnání v AZNP dojíždělo ale i plno osob ze sousedních okresů.

Práce kolem vánočních svátků v roce 1951 zaznamenala změnu. Z vyhlášky č. 182/51 o přesunutí svátků a památných dnů v roce 1951 se 26. prosinec stal normálním pracovním dnem a volno připadající na tento den se přesunulo na 24. prosince 1951. Poslední den roku 1951 se stal dnem pracovního klidu.¹⁶¹ Náhradu zaměstnanci AZNP odpracovali 29. prosince a neměli nárok na zaplacení práce přesčas. To pracovníky podniku zřejmě asi moc nepotěšilo, protože i za německé okupace v době války se kolem vánočních svátků omezila výroba a zaměstnanci měli více volných dní.¹⁶² Němci si totiž byli vědomi, že spokojený dělník pracuje nejlépe. Změny se aspoň nedotkly hromadné letní závodní dovolené. Ta zůstala téměř stejná. Například pro rok 1955 ji vedení AZNP naplánovalo na termín od 1. do 14. srpna.¹⁶³ Během této dovolené se připravila fabrika na zahájení výroby Škody 440 Spartak, a proto několika oddělením ředitelství závodu omezilo či zcela zrušilo letní dovolenou. Podobně jedná i dnešní Škoda Auto a.s., kdy v období závodní dovolené zpravidla probíhají nutné velké rekonstrukce výroby či nutného zázemí.

K důležitým faktorům určující spokojenost pracujících bezpochyby patří jídlo, a tím i logicky závodní kantýna. Připravované obědy a jiné pokrmy si držely v 50. letech úroveň z let válečných, především z důvodu stálé existence přidělového systému. V listopadu 1950 závod odebral více potravin, než měl určeno z přidělových kvót. Neprávem obdržela závodní kantýna 416,44 kg masa, 39,67 kg umělého tuku a 68,32 kg syrového sádla navíc. Krajský národní výbor

¹⁶⁰ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Mladá Boleslav, Složení obyvatelstva podle druhu zaměstnání v okruhu do 20 km, 1955

¹⁶¹ Tamtéž - Vyhláška podnikového ředitele č. 36/51

¹⁶² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond ASAP č.9 - Vyhláška závodního ředitele 1943 č. 10.

¹⁶³ Tamtéž, Fond AZNP č.30 - Dovolená na zotavenou v roce 1955

v Praze nakonec upustil v prosinci téhož roku od trestního oznámení a rozhodl, že neprávem získané množství odečte z následujícího nároku.¹⁶⁴ Zaměstnanci AZNP někdy obviňovali personál závodní jídelny z toho, že kradou potraviny. Vedení závodu chtělo tyto pomluvy eliminovat, a proto v listopadu 1951 dalo pokyn ZS, aby kontrolovala odcházející pracovníky ZJ. Kontrolovat měli zejména ty, kteří odcházejí v pozdních hodinách. Pouze tři zaměstnanci jídelny měli povoleno vynášet z továrny večere: Lízler B., Martáková F. a Vojtěchová R.¹⁶⁵ Kritika ZJ v prostředí AZNP MB stále pokračovala a přibývala na síle, a tak se vedení závodní jídelny rozhodlo vydat pojednávání o třech stranách. V dokumentu se odpovídalo na nejčastější dotazy: „*jakost jídel, malý výběr, nedostatečná péče, hnusné svačínové polévky, proč to šlo dříve a proč to nejde dnes* etc.“ V celém dokumentu se ZJ brání a hází vinu na přidělový systém a také částečně na své strážníky, kteří jí záměrně škodí pomluvami. V závěru se vedoucí ZJ Oldřich Horák tvrdě ohradil nad tím, že by zaměstnanci jídelny kradli:

„...Soudruzi v závodní kantýně nemají totiž krást z čeho. Co dostanou, to stačí tak, tak k tomu, aby obědy uvařili...“¹⁶⁶

Z textu je patrné částečné zoufalství z neustálých stížností strážníků AZNP a jídelna se snažila tímto prohlášením jednou pro vždy zastavit vlnu kritiky. To se ovšem nestalo. Vedoucí ZJ Oldřich Horák musel například v roce 1954 řešit nespokojenost pracovníků lisovny, svařovány a mechanické dílny III. Ti si stěžovali na obědy vydávané v kantýně mechanické dílny III. za 3,60 Kč. Podle nich změna postupu při vaření obědů zhoršila kvalitu jídla v jejich jídelně a uvádí tyto nedostatky:

- moučníky se podávají jen zřídka, i když by měly být denně
- cigarety stojí více než v hlavní kantýně
- příkrmy byly podle strážníků monotónní – zpravidla vždy konzerva
- denně v závodě mají ostatní strážníci na výběr alespoň ze dvou obědů

¹⁶⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Výsledek kontroly v závodní kuchyni

¹⁶⁵ Tamtéž - zaměstnanci ZJ – prohlídky

¹⁶⁶ Tamtéž - Prohlášení závodní jídelny

- v kantýně mechanické dílny III. je pouze jeden jídelní lístek a v jídelně se nenachází vůbec, takže strážníci nevědí, co bude následující den k obědu ¹⁶⁷

Situace se po této stížnosti zlepšila, protože dělníci hrozili, že povedou stížnost výše, tj. až nad rámec závodu. V létě 1952 proběhla v závodní kantýně navíc kontrola z pražské hygienicko-epidemiologické stanice. V protokolu se poukazovalo na těsnění varných kotlů z asbestu, které se trhalo a mohlo by spadnou do jídla. Dále se psalo, že některé talíře nejsou dostatečně umyty.¹⁶⁸ Toto byly jediné dvě výtky, jinak byla kontrola s vedením ZJ spokojena. Kontrolor Bayerle odebral ještě několik vzorků potravinových náhražek, které se nacházely ve skladě. Výsledky z laboratoře poslala hygiena druhý den. Ve výsledcích všechny zkoumané suroviny prošly, tedy až na jablečný sirup Děčanka. U něj test zjistil napadení plísní.¹⁶⁹

Stále trvající přidělový systém ZJ moc nesvědčil. Ohledně přidělů a jejich omezení na počátku roku 1952 závodní jídelna pozastavila vyváření svačinových polévek. Sociální oddělení navrholo dvě řešení:

- I. účtovat za polévku stále týdně 14 Kčs a odběratelé budou odevzdávat potravinové lístky na 10 dkg masa a 3 dkg tuku měsíčně
- II. ZJ bude získávat suroviny na volném trhu a polévka bude stát 21 Kčs ¹⁷⁰

V týdnu od 17. 3. do 22. 3. se polévky vyvářely dle II. možnosti.¹⁷¹ Strážníci měli možnost rozhodnout, jakou ze dvou možností vyváření chtějí využívat. V roce 1952 se otevřela zaměstnancům možnost kupovat potraviny do domácností díky AZNP přes tzv. odběrní lístky, které sháněly zvolené položky na volném trhu. Tímto způsobem si mohli objednat na zakoupení: kroupy a ovesné vločky, dětskou krupici, strouhanku, droždí, mouku, těstoviny, mák, praženou kávu, čaj a dětskou výživu. Navíc ještě v samotném závodě fungoval volný trh, kde se daly koupit tyto suroviny: mouka, kroupy a ovesné vločky, cukr, rýže, pražená káva, čaj, margarín, jedlý olej, olejovky, trvanlivé pečivo, luštěniny,

¹⁶⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Stížnost v kantýně mechanické dílny č.

III.

¹⁶⁸ Tamtéž - Protokol hygienické kontroly ZJ

¹⁶⁹ Tamtéž - Výsledky odebraných vzorků

¹⁷⁰ Tamtéž- Vyvařování svačinových polévek

¹⁷¹ Tamtéž - Vyvařování svačinových polévek

alaburky,¹⁷² sójová mouka, víněnky, rozinky, škrob, sůl, Lipo želé, koření, prášek na pečení, vanilkový cukr, skořicový cukr, lihoviny, přírodní víno, šumivé víno, řezané destiláty, kyselé zelí, ocet, marmelády, povidla, ovocné kompoty, rajský protlak, kečup, konzervovaná zelenina, polévkové koření, hořčice, uzené marinované ryby, ovocné nekvasy a minerální vody.¹⁷³ Jedná se o velký výčet položek na volném trhu. Pravda ovšem je, že ZJ disponovalo nízkým počtem těchto položek a prodávaly se na základě rozdělovníku – tedy na způsob přidělového systému. Jednou za čas se objevilo na závodním volném prodeji limitované prodávání některé potraviny. V lednu 1953 se jednalo například o mléko. Půl litru se prodávalo za 4 Kčs.¹⁷⁴ Přednost k nákupu stejně dostali zaměstnanci, kteří na něj měli nárok díky rozdělovníku. Opět se tedy nedá mluvit o tom, že by se jednalo o pravý volný trh, protože opět došlo k vypracování pořadníku. Mléko se objednávalo přes svačičárky a vydávalo se v kantýně. Pokud odběratel nedisponoval vhodnou nádobou, tak si mohl zapůjčit v dílně ve skladu u pana Šípa.

Přídělový systém se nevztahoval pouze na potraviny, ale na i spotřební zboží. Existovaly tzv. šatenky. Výdej pracovních oděvů na poukázky AZNP se vydával hromadně například 25. března 1952 mezi 9. a 17. hodinou. Fungovalo to tak, že se odstříhával při výdeji ústřížek označený římsou číslicí v levém horním rohu. I. se odstříhávala za dvoudílné pracovní oděvy: kalhoty s náprsenkou, pracovní plášť a kalhoty, sukně se zástěrou. U obuvi s koženou podešví se stříhala II. K dalším spotřebním zbožím na přiděl patřilo dále třeba mýdlo.¹⁷⁵ Po měnové reformě,¹⁷⁶ která zrušila přidělový systém trvající od války, se musely změnit ceny účtované v závodní jídelně:

- | | |
|--|----------|
| • normální oběd zaměstnance AZNP | 2,80 Kčs |
| • příplatek závodu | 1,40 Kčs |
| • normální oběd pro cizí/ostatní zaměstnance | 4,20 Kčs |
| • dietní oběd pro zaměstnance AZNP | 3,60 Kčs |
| • příplatek závodu | 1,40 Kčs |

¹⁷² Sójové oříšky

¹⁷³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Velkoobchod potravin, NP: pobočka Nymburk závodu AZNP

¹⁷⁴ Tamtéž - Prodej volného mléka v závodě

¹⁷⁵ Tamtéž - Přídavkové lístky na mýdlo

¹⁷⁶ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 539

• dietní oběd pro ostatní	5,00 Kčs
• svačínová polévka	0,60 Kčs
• šálek kávy	0,25 Kčs
• houska 60 g	0,40 Kčs
• 1 kg chleba	2,80 Kčs
• 1 kg kabanosu	27 Kčs
• 1 kg šunkového salámu	32 Kčs
• 1 kg buřtů	23 Kčs
• 1 kg buřtů – špekáčků	28 Kčs
• 1 kg sekané – lidová	15 Kčs
• 1 kg sekané – domácí	20 Kčs
• 0,5 l piva 7° v lahvi	0,80 Kčs
• 0,5 l piva 7° točené	0,70 Kčs
• 0,3 l limonády	0,46 Kčs
• 0,5 l sodovky	0,30 Kčs ¹⁷⁷

Zaměstnanci platící starou měnou platili v kurzu 1:50 k nové. Starými penězi šlo platit v ZJ do 3.června 1953. Strávníkům se také od 2.6. otevřela možnost výběru ze čtyř obědů a také možnost za zvláštní příplatek dostat přílohu navíc. S tím souvisela důležitá skutečnost, že vedení závodu se rozhodlo platit provozní náklady přímo a závodní kuchyně všechny své finance mohla investovat do zlepšení kvality i kvantity podávaných jídel. S touto novou kvalitou jídla strážníci z kantýny III. mechanické dílny spokojeni nebyli, viz výše.

V seznamu uvedeného výše jsme si mohli povšimnout položky piva. To do závodu dodávaly Pojizerské pivovary, národní podniky Klášter Hradiště nad Jizerou. AZNP se nechávalo zásobovat skutečně ve velkém, jak můžeme vyčíst ze smlouvy o dodávkách piva pro rok 1954: za rok odebrala továrna 100 hl lahvové 7° světlého a tmavého piva a 4 300 hl sudového. Celková cena činila 465 900 Kčs.¹⁷⁸ Není se čemu divit, v AZNP pracovalo přes 6 000 zaměstnanců a spotřeba nebyla vysoká pouze u piva. Z rozpisu objednaných 37 potravin a surovin pro III. čtvrtletí 1954 pro ZJ můžeme vyčíst průměrnou spotřebu ZJ na 3 měsíce: 80 kg cukroví a čokolád, 40 tun zmrzliny, 240 kg koňského masa, 200 kg ryb, 43 tun brambor etc.

O všechny své zaměstnance se AZNP MB staralo i po zdravotní stránce a vycházelo vstříc i specifickým genderovým potřebám. V lednu 1951 se dozvídáme

¹⁷⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Vyhláška sociálně hospodářské správy

¹⁷⁸ Tamtéž - Smlouva pro rok 1954 na odběr a dodávky piva

o poskytované pomoci porodních asistentek v Mladé Boleslavi, kdy dokument informuje dělnice o porodnických okresech:

- Mladá Boleslav I. – město část cca 6 000 obyv., porodní asistentka Fořtová
- Mladá Boleslav II. – město část cca 4 000 obyv. a obce Krnsko, Zámostí, Písková Lhota, Bezděčín, Chrást, Jemníky, Neuberk, zatím neobsazeno, zastupuje Fořtová
- Mladá Boleslav III. – město část cca 4 000 obyv. a obce Čejetice, Dalovice, Podlázky, Bukovno, pomocná praxe Würtichová
- Mladá Boleslav IV. – město cca 6 000 obyv., pomocná praxe Štrojsová
- Kosmonosy – obce Bradlec, Hrdlořezy, Josefův Důl, Debr', porodní asistentka Literová ¹⁷⁹

Tyto porodní asistentky poskytovaly bezplatnou pomoc v mateřství pojištěným ženám v daném okrsku. Gynekologické prohlídky se konaly v závodní ordinaci. Z vyhlášky sociálního oddělení č. 4 se dozvídáme, že prohlídky v září 1953 probíhaly v pondělí, úterý, čtvrtek a pátek od 13. do 15. hodiny dvěma doktory, kteří se střídali: MUDr. Loula a MUDr. Pírek.¹⁸⁰ Doktor Pírek patřil u nás mezi významný gynekology 20. století. V roce 1930 otevřel v Mladé Boleslavi soukromou praxi a zbudoval zde sanatorium, které funguje dodnes a nese jeho jméno.¹⁸¹ Dále matky malých dětí a všechny zaměstnance, kteří by měli zájem, informovalo sociální oddělení v dubnu téhož roku o možnosti ponechat děti v závodních jeslích. Zájemci o tuto službu si museli vyzvednout žádanku. Jesle se měly otevřít 15. května pro děti od 3 měsíců do 3 let. Platilo se pouze jídlo a cena se pohybovala od 2 do 12 Kčs denně na dítě.¹⁸² Zbylé výdaje hradilo AZNP. O děti se staral školený personál pod lékařským dozorem. Jesle byly vybaveny moderními koupelnami, ložnicí, hernami, terasou a zahradou. Pro děti závod získal dostatek vhodné textilie pro zhotovení stejnokrojů, viz fotografie č.7. Zájemci mohli také volat na sociální oddělení, tj. na linku 370 nebo 103. Divím se, že se s budováním jeslí v mladoboleslavském podniku tak otálelo, ale nakonec se ho pracovníci dočkali. O tuto službu byl veliký zájem obzvláště, když podnik většinu nákladů platil.

¹⁷⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Okrsky porodních asistentek

¹⁸⁰ Tamtéž - Vyhláška sociálního oddělení č. 4/1953

¹⁸¹ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. s. 195

¹⁸² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Otevření závodních jeslí

V samotné továrně také fungovala závodní ambulance. Na počátku 50. let zde ordinovalo pět doktorů: Eliška V., Bohuslavová B., Menšík J., Kleisner M., Novák J. Ordinační hodiny se pohybovaly denně od 6. do 16. hodiny. V AZNP MB se nacházela také závodní zubní ordinace s lékaři: Havlík A., Hrdý J. a Novák J, viz fotografie č. 8. Jejich ordinační hodiny se pochybovaly od 6. do 12. hodiny. Zaměstnanci se museli objednat do závodních ordinací vždy alespoň 7 hodin před příchodem na telefonu 264.¹⁸³ Koncem ledna 1951 proběhla akce *zkoušky krve*. První se konala na začátku ledna, ale mnoho pracovníků se jí neúčastnilo, poté hromadně žádali závod o její opakování. Vedení tedy pořádalo dodatečně tuto akci 24. a 25. ledna od 8 do 11 hodin v místnosti první pomoci v mechanické dílně.¹⁸⁴ K dalším podobným akcím patřily i *tuberkulínové zkoušky*.¹⁸⁵ Těch se povinně účastnili pracující obojího pohlaví do 30 let dle vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 390 z roku 1952. Ten, kdo s neúčastnil prvního kola, se musel dostavit na druhé, které probíhalo 14. a 15. července 1953. O průběhu vyšetření Tbc z 60. let mi vyprávěl i pan Umlauf: ... „*Ráno přijel speciální autobus s rentgenem. Postupně na něj chodila různá oddělení a dílny. Vždy před ním byla hrozná fronta. Tato vyšetřený byla vždy povinná a kladl se důraz, aby se jich všichni zúčastnili.*“¹⁸⁶

¹⁸³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Ordinační hodiny závodních lékařů

¹⁸⁴ Tamtéž - Vyhláška sociálního oddělení č. 4/1951

¹⁸⁵ Tamtéž - Tuberkulínové zkoušky

¹⁸⁶ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy

3. Dlouhá cesta k zahájení sériové výroby Škody 1000 MB

Veškeré dění v mladoboleslavském AZNP ovlivňoval od roku 1955 do roku 1964 především vývoj a příprava výroby nového lidového vozu Škody 1000 MB. S tím také souvisí největší stavební expanze závodu za komunistickou etapu, ale o tom všem a o dalších skutečnostech budou pojednávat následující kapitoly.

3.1. Výroba

Sérii Škoda 1200 uvádělo AZNP na trh roku 1958. Do stejného roku se vyráběly i Škody Spartak – 440, 445, 450.¹⁸⁷ Škoda 450 se stala jediným sériově vyráběným kabrioletem v dějinách Škodovky, pokud Škodu 450 a Felicii považujeme za jeden model. Spartak prošel velkou modernizací v roce 1959 a tato vylepšená řada se dočkala plnohodnotného názvu a rozdělení na dva hlavní typy: Octavia a Felicia, viz tabulka č.1 v příloze. Ve stínu těchto výrob vznikal úplně nový model vozu, který neměl být modernizací stávajících řad – jednalo se totiž o úplně nový automobil.

3.2. Vývoj Škody 1000 MB

Před sériovým vyráběním Škody 1000 MB musel vůz projít dlouhými roky vývoje. První zmínky o něm můžeme objevit už v prosinci 1954 v usnesení vlády o novém lidovém vozu.¹⁸⁸ Vláda ČSR ukázala ochotu uvolnit investice na vývoj a zakoupení potřebné technologie. Projekt na začátku nesl název NOV – nový osobní vůz.¹⁸⁹ První prototypy spatřily světlo světa během roku 1955.¹⁹⁰ Ve hře se nacházelo spousta různých variant provedení: umístění motoru, způsob chlazení – vzduchem či kapalinou, náhon na přední nebo zadní nápravu etc. Vůz musel plnit především základní „vládní metr“: čtyřmístný vůz, pohotovostní hmotnost pod 700 kg a spotřeba kolem 6 - 7 l na 100 km.¹⁹¹

¹⁸⁷ CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. *Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. s. 13

¹⁸⁸ HERČÍK, Karel a KRÁLIK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 159

¹⁸⁹ TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 5

¹⁹⁰ Tamtéž s. 14

¹⁹¹ HERČÍK, Karel a KRÁLIK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 160

O rok později vypracovali konstruktéři 4 prototypy.¹⁹² Prototypům se začalo říkat Favorit.¹⁹³ Od toho názvu bylo časem upuštěno a sériové vyráběné vozidlo se s tímto jménem vyrábělo až v roce 1988.¹⁹⁴ S montováním prototypů měl zkušenost i pan Umlauf z konstrukce: ... „*Při montování prototypu hotové konstrukce jsem běhal po celém závodě a sháněl díly, abychom ho mohli dokončit. Nejhorší bylo sehnat šroubky. Šroubky jsme používali jen normální, protože křížáky měly americkou licenci. U jiných projektů jsem pro některé díly musel projet celou republiku.*“¹⁹⁵ Hlavní terénní zkoušky budoucí Škoda 1000 absolvovala v SSSR ve dvou fázích. První se konalo v okolí Moskvy a Lvova. Fáze II. se odehrála ve svazových republikách: Gruzii, Arménii a Ázerbájdžánu.¹⁹⁶

3.3. „Embéčko“

„Embéčko“ není jediný lidový název pro Škodu 1000 MB.¹⁹⁷ Mezi motoristy měla ze začátku i označení: 1000 malých bolestí, protože trvalo déle než dva roky, než byly vycyhtány všechny mouchy na novém voze.¹⁹⁸ Sériově vyráběné auto mělo nakonec čtyřválcový motor umístěný vzadu, chlazení kapalinou a pohon zadních kol. Zajímavé je, že se motor skládal z celohliníkového bloku litého pod tlakem do kokily (v Evropě první tohoto druhu).¹⁹⁹ Škodu 1000 MB představil oficiálně v sobotu 21. března 1964 na tiskové konferenci AZNP ministr strojírenství Karel Poláček.²⁰⁰ Na této tiskovce došlo i k slavnostnímu představení nového závodu. Výroba začala hned v dubnu téhož roku a nová Škodovka stála 44 000 Kčs. Čekací doba na 1000 MB se bohužel v Mototechně pohybovala mezi 3 a 4 roky a nabízela se ve čtyřech barvách: tmavošedá, tmavomodrá, slonová kost a oranžově červená.²⁰¹ Umlaufovi vzpomínají: ... „*Tisícovka byla naše druhé auto. Získali jsme ji v roce 1967 a část peněz jsme*

¹⁹² TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 19

¹⁹³ CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. *Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. s. 141

¹⁹⁴ KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípů: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 123

¹⁹⁵ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

¹⁹⁶ TUČEK, Jan. *Legendární Škoda 1000 MB*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. s. 44

¹⁹⁷ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 160

¹⁹⁸ TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 56

¹⁹⁹ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 160

²⁰⁰ TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 51

²⁰¹ Tamtéž s. 72

získali z prodeje našeho prvního. První naše auto byl Trabant za 27 000 Kčs. Žádanku manžel podal už v roce 1961 a na první auto jsme čekali 4 roky.“²⁰² V prvním roce výroby se pracovalo pouze na jednu směnu a vyrobilo se 18 334 ks. V následujících letech výroba vozů za rok stoupala: 1965 - 63 484 ks, 1966 - 78 434 ks, 1967 - 96 348 ks, 1968 - 110 571 ks. V roce 1969 vyjelo z AZNP MB posledních 74 718 ks a výroba Škody 1000 MB skončila.²⁰³ Nahradila jí téměř identická Škoda 100. Největší konstrukční chyba Škody 1000 MB spočívala v tom, že se vůz nemohl vyrábět v provedení combi či pick-up – v zemi chatařů a chalupářů se to ukázala jako obrovský handicap.²⁰⁴

3.4. Vybudování nového závodu

Nová Škoda 1000 MB vyžadovalo nové technologické postupy a prostory, a tak tedy vznikl „nový závod“. Původní komplex AZNP MB významně územně neexpandoval od počátku 20. století. Od roku 1947 se stabilně území fabriky vymezovalo na severu železniční dráhou, na jihu dnešní Laurinovou ulicí (od r. 1949 1989 Englova ulice),²⁰⁵ na západě třídou Václava Klementa (od 50. let do r. 1989 třída Rudé armády)²⁰⁶ a na východě plynárnou, viz fotografie č.9.²⁰⁷ Projekt zpracovával Státní ústav Projekta Praha. Na starost výstavbu dostali architekti F. Kroupa a Z. Nohl.²⁰⁸ Nová výstavba započala koncem roku 1960 na druhé straně kolejí na ploše přes 80 ha a dělila se na IV etapy.²⁰⁹ Na tomto území se zbudovalo 40 nových objektů, viz příloha fotografie č. 9. Mezi největší patřila mechanická dílna 60 000 m² a karosárna 75 000 m². Jednalo se o největší haly v ČSR.²¹⁰ Na výstavbě se podílelo 300 dodavatelských firem. V novém komplexu se nacházelo 11 km dopravníků, 13 km betonových komunikací a 10 km železničních kolejí. Dále nové

²⁰² Pan Umlauf J. a Paní Umlaufová V. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

²⁰³ Tamtéž s. 142

²⁰⁴ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 162

²⁰⁵ MĚSTECKÁ, Sylva. *Boleslavský uličník*. Vyd. 1. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2006. s. 78

²⁰⁶ Tamtéž s. 50

²⁰⁷ CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. *Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériově automobily vyráběné od roku 1934*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. s. 89

²⁰⁸ KRÁLÍK, Jan. *Stavební růst společnosti ŠKODA AUTO 1895-2015*. Moto Public, 2015. s. 41

²⁰⁹ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů*. Praha: Motorpress, 1995. s. 124

²¹⁰ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 161

rozřazovací nádraží, protože se plánovalo, že většina vyrobených automobilů opustí závod po kolejích.²¹¹ Páteří nového továrního komplexu se stala 1,5 km dlouhá centrální komunikace, která si vysloužila označení u zaměstnanců „Václavák“, viz fotografie č.10.²¹² Pan Umlauf z konstrukce vzpomíná na „Václavák“ takto: ... „*Je to pořádný plácek. Já však nikdy nezapomenu na to, když jsme při stavbě v 60. letech pod Václavákem tahali ručně kabeláž. Byla to strašná dřina.*“²¹³ Technologie dodalo 134 výrobců ze 14 zemí, včetně států z kapitalistického „Západu“.²¹⁴ Například se jednalo o nových obráběcích strojích se západoněmeckými zástupci americké firmy Gleason, Od této americké firmy měla AZNP MB stroje dovážené do roku 1948 (viz kapitola Zprava doleva – Od diktatury k diktatuře). Těchto jednání se účastnil, díky znalosti němčiny, i Petr Hrdlička, syn slavného Karla Hrdličky. Delegace doufala, že Američané povolí dovoz nových strojů z USA, bohužel k tomu nedošlo.²¹⁵ Nakonec se zakoupily stroje ze Švýcarska od firmy Oerlinkon z Curychu. AZNP jich zakoupilo 11.²¹⁶ Od francouzského Renaultu podnik získal zařízení na obrábění hliníkových bloků motoru, tlakové stroje byly zakoupeny od italské firmy Triulzi, elektrické indukční pece k tavení kovů dodal německý Siemens a belgická firma ACEC.²¹⁷ Celá slévárna šedé litiny se vystavěla podle vzoru továrny Ford v britském Dagenhamu.²¹⁸ Díky tomu všemu se spousta zaměstnanců AZNP dostala k technologiím a postupům západního automobilismu. Ti se je poté snažili částečně aplikovat v tuzemsku.²¹⁹

Továrna oficiálně zahájila výrobu a provoz v březnu 1964 při oficiálním představení Škody 1000 MB. Továrna se ale dostavovala ještě v následujícím roce, kdy vrcholila poslední - IV. etapa výstavby.²²⁰ Po dokončení se jednalo o nejmodernější závod za železnou oponou, který mohl konkurovat jakékoli automobilce v tehdejší Evropě.²²¹ Základní koncepce nového výrobního provozu

²¹¹ TUČEK, Jan. *Legendární Škoda 1000 MB*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. s. 67

²¹² Tamtéž s. 66

²¹³ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

²¹⁴ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 161

²¹⁵ KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 52

²¹⁶ Tamtéž s. 53

²¹⁷ TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 52

²¹⁸ Tamtéž s. 53

²¹⁹ HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. s. 161

²²⁰ TUČEK, Jan. *Legendární Škoda 1000 MB*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. s. 63

²²¹ TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 52

se opírala o uzavřený výrobní cyklus s plynulým tokem materiálu a výrobků a také o moderní metalurgické provozy.²²² AZNP MB za tohle všechno vděčilo státnímu aparátu ČSR, který uvolnil rozsáhlé investice, která byly v sovětské sféře vlivu enormně vzácné. Mladoboleslavská automobilka si však svůj „*finanční příspěvek*“ vybrala až do rozpadu bipolárního světa. Pan Drábek ze stavebního oddělení vzpomíná: ... „*Peníze a materiál byl pouze na stavby, které nesly označení – státem sledované. To obojí být prostě muselo, když se však nejednalo o tento typ stavby, tak chyběly peníze nebo materiál. Stavby, které šly jen přes Škodovku, byly na papíře pěkně dlouho*“²²³

3.5. Mezinárodní návštěvy v AZNP

Od konce války navštívilo závod spousta delegací z tuzemského prostoru, ale i ze zahraničí. Od poloviny 50. let navštívila mladoboleslavský podnik velká řada mezinárodních delegací z exotických zemí nejen z východního bloku, ale i neutrálních států: Indie, Brazílie, Kuby, Číny a Severní Korey, viz fotografie č. 11 až 15 v příloze. Se Severní Korejí zaměstnanci AZNP MB velmi soucítili. Dokazuje to například článek v závodních novinách Ventil: *S korejským lidem za mír, za vlast, za socialismus*. Pracovníci z *Lisu mladých* uspořádali, ještě před návrhem vedení, o prodloužení svých směn o 2 hodiny, aby ukázali podporu korejskému lidu. Této směně se začalo říkat korejská a například pracovník Kažmír odpracoval 16 hodin pro korejskou armádu.²²⁴ V závodě se konalo i velké množství manifestací na podporu korejského lidu v boji proti imperialistům. Nezůstalo ale jen od těchto morálních podpor – závod „*se staral*“ o pohodlí několika korejských dětí vychovávaných během korejské války u Staré Boleslavi, viz fotografie č. 16.

Závod od roku 1955 navštívila i řada významných osobností. V první řadě musíme jmenovat nejvyššího představitele SSSR Leonida Iljiče Brežněva, viz fotografie č. 17. Ten závod poctil návštěvou v průběhu roku 1964, aby si prohlédl novou linku. Jedná se o jediný moment, kdy hlava SSSR navštívila mladoboleslavskou fabriku. Jeho návštěvu si pamatuje paní Umlaufová: ... „*Od Prahy přijela kolona aut. Jeho doprovod byl obrovský. Beneš přijel prý s třemi auty a s doprovodem pár lidí,*

²²² TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. s. 51

²²³ Pan Drábek K. na základě rozhovoru 5. července 2019 Kosmonosy.

²²⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.609 - Ventil č. 16, 25. srpna 1950

ale Brežněv s sebou přitáhl masu lidí. Dostal jako dar model Š 1000.“²²⁵ Z prohlídky byl nadšen, proč by ne, když se procházel po nejmodernějším závodě v sovětském bloku. Jeho nadšení však také pramenilo z toho, že viděl jen to, co měl. Pan Umlauf může říci o zavodním komplexu toto: ... „*Všude byl hrozný bordel. Nejhorší byl jednoznačně rozlitý olej na podlahách, který z některých hal dělal veřejná kluziště.*“²²⁶ Tuto skutečnost podpořil i pan Drábek: ... „*Nejhorší byla M2. Podlahu té haly tvořily litinové dlaždice a spolu z olejovými skvrnami to bylo o hubu přes ní chodit.*“²²⁷ Tato návštěva tak významné politické osobnosti nepřebila pouze návštěvu Američanky Charlotte Sheffield v průběhu roku 1957, viz fotografie č. 18, ale i řadu dalších návštěv. Tato půvabná mladá žena se pyšnila titulem Miss Utah a USA pro rok 1957. Její význam pro AZNP MB byl takový, že se stala mediální tváří v reklamní kampani Škody 450 na americkém trhu, viz fotografie č. 19. Škoda 450 se po modernizaci přejmenovala na Felicii. Do třetice bych tu rád zmínil návštěvu bývalého kapitána Sadka, za války příslušníka 98. gardové divize Sovětské armády, viz fotografie č. 20. Ten se účastnil osvobození Mladé Boleslavi. Z tohoto setkání a rozhovoru závodní časopis Ventil vydal 14. května 1960 článek.²²⁸ Všechny tyto uvedené návštěvy, ale i mnohé další, silně využívalo propagandistické oddělení AZNP MB. Během 50. a 60. let navštívilo závod i mnoho osobností politického či kulturního života z ČSR. Ze všech osob bych vyzdvihl sportovce E. Zátopka, viz fotografie č. 21. Ten byl pracovníky ze všech tuzemských návštěv nejsrdečněji přijat.

3.6. Smrtelné nehody

Úrazy při práci jsou statistickou veličinou, která je přirozená. Tato kapitola poukazuje na smrtelné nehody v mladoboleslavském AZNP. K prvnímu úrazu oficiálně došlo 8. února 1956. Bohuslav Prkno, zaměstnanec slévárny, ukončil svou práci pro nevolnost v 21 hodin. Odebral se do umývárny, a poté co nevolnost stále pokračovala, vyhledal pana Sýkoru. Ten mu nabídl kapky, které Bohuslav odmítl. Bohuslav vyšel následně ven na nádvoří, aby se nadýchal čerstvého vzduchu. Tam zkolaboval a byl přenesen spolupracovníkem Zámečnickem do kulturní místnosti slévárny. Zaměstnanec Prkno si stěžoval stále na nevolnost, proto kolegové zavolali

²²⁵ Paní Umlaufová V. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

²²⁶ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

²²⁷ Pan Drábek K. na základě rozhovoru 5. července 2019 Kosmonosy.

²²⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.609 - Ventil č. 20, 14. května 1960

závodní sanitku, která dorazila do 7 minut. Svědci si všimli, že si poškozený svíral křečovitě pravou rukou prsa. Do příjezdu sanitky odpovídal a komunikoval se svým vedoucím panem Veselým. Od naložení do sanitky už nepromluvil a upadl do bezvědomí. V sanitce s ním jel kolega Zámečník, který si v polovině cesty povšiml „smrtného“ chrapotu. Po příjezdu do nemocnice v Kosmonosech lékařka Vedralová konstatovala smrt.²²⁹ První spekulace o příčině smrti uváděly otravu plynem. Nařízená pitva uvedla, že příčinou smrti Bohuslava Prkna byl srdeční záchvat. I přes tuto skutečnost se zkontrovaly všechny pece v závodě. Nejednalo se o smrt způsobenou pracovním úrazem, ale v podniku se stala tato událost jistě na nějakou dobu tématem rozhovorů. K dalšímu úmrtí došlo 7. dubna 1959 v 10 hodin při výbuchu kotle č. 3. Při této nehodě zemřel topič kotle č. 4 Josef Franka, osobní číslo 8152. Kotel č. 3 měl od rána potíže s měřicí jednotkou vody v kotli. Franka se sám pokoušel o opravu a poté asistoval opraváři Jiřímu Langovi. Těsně před výbuchem byla výměna měřicí jednotky hotova a Franka se šel podívat na zadní vodoznak. Po explozi kotle Franka nejevil zprvu známky vážného zranění a měl v úmyslu pokračovat v práci. Spolupracovník Krupička si na něm všiml krvavé skvrny na čele a nose, a proto ho vedoucí poslal s doprovodem na ošetrovnu. Na ošetrovně lékař našel na těle popáleniny a Franku nařídil okamžitě převést do oblastní nemocnice na chirurgii, kde následující den podlehl svým zraněním – popáleniny až III. stupně. Z vyšetřování nehody se zjistilo, že kotel vybuchl z důvodu prasknuté várnice.²³⁰

Nejstrašnější smrtelná nehoda se stala dlouhodobému brigádníku Bohumilu Zemánkovi, osobní číslo 1201. Tento úraz se udál 2. března 1959 u rampy sloužící k zauhlování kotelny. Kolem 13. hodiny zajížděl vůz Škoda 706, SPZ 97-41, s řidičem Františkem Mlejnkem s nákladem uhlí. Při couvání se řidič vyklonil na levé straně vozidla a nevšiml postiženého Bohumila Zemánka, který odhazoval uhlí a stál zády k nákladnímu vozu. Vůz Zemánka povalil a přejel nešťastníka pravým předním a zadním kolem. Řidič si všeho všiml až po zastavení a zabezpečení vozu. Poté vystoupil a uviděl pod vozidlem tělo s vyhrěznutým mozkiem. Mlejnek popojel s vozidlem, aby sjel s předním kolem ze Zemánka.²³¹ V návalu nervů se řidič vzdálil od místa. Zavolaná lékařka Kraumanová mohlo konstatovat již pouze Zemánkovu smrt, viz fotografie č. 22. V místech kotelny zemřel i Václav Jiránek, topič,

²²⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.259 - Protokol o úmrtí – Bohuslav Prkno

²³⁰ Tamtéž - Zápis o smrtelné nehodě Josefa Franka

²³¹ Tamtéž - Zápis o smrtelné nehodě Bohumila Zemánka

22. března 1960 zadušením. Po čtvrté hodině ráno nákladních výtah nedovázal do kotelný uhlí. Jiránek šel zjistit důvod závady. Při odstraňování uhlí bránící fungování výtahu ztratil Jiránek rovnováhu a spadl do násypky, následně se uvolnilo uhlí ze spadového potrubí a zasypalo ho.²³² Hasiči ho následně vyprošťovali přes 30 minut. Hlavní chybou se stalo nedodržování bezpečnosti práce a sám kolega zemřelého Mrkvička ve své výpovědi uvedl, že se bezpečnostní předpisy obcházejí z důvodu urychlení práce. Je pozoruhodné, že všechny smrtelné nehody, které jsem našel a byly způsobené během pracovní činnosti, se udály kolem závodní kotelný.

3.7. Pracující a služby v AZNP

V září 1955 se všeobecně v závodě řešila práce v noci, zejména u žen a otázky kolem odpolední směny v sobotu. Z dostupných pramenů vedení zjistilo, že práce v noci nepovolil hromadně nikdo ze zákona či nařízení ani mužům. Práce žen ve III. směně není v AZNP MB povolena. Výjimku tvoří pouze pracovnice v ZJ, zdravotní zařízení a telefonní ústředny. U těchto pracovišť bylo možno v extrémně důležitých případech zaměstnat ženy v noci, ale jen na omezenou dobu. Ženy měly zakázané pracovat i v sobotu po 14. hodině s platnými výjimkami zmíněnými výše.²³³ Určitě je dost zajímavá skutečnost, že práci III. směny nikdo přímo závazně neukotvil v dokumentaci závodu. Ve své bakalářské práci jsem se s prací v noci v ASAPu běžně setkával. V průběhu podzimu 1960 si státní aparát uvědomil potenciál a všeobecné nedohodnocení nočních pracovních směn, proto ministr strojírenství vypracoval zvýhodnění pro tyto směny, a to příplatkem na hodinu ve výši 0,80 Kčs.²³⁴

Na podzim roku 1956 se zavedl pracovní týden z rozhodnutí celostátní konference KSČ a vlády ČSR s platností od 1. října 1956 na 46 hodin. Při zavedení toho zkrácení se muselo zajistit plnění všech úkolů jako doposud. Spočítalo se, že toto zkrácení každého pracovního dne o 20 minut, se musí nahradit produktivitou zvýšenou o 4,2 %. V AZNP MB dali na doporučení a rozhodli se zkrátit sobotní směnu o celé 2 hodiny. Vedení také připomnělo, že přestávky v provozu trávající do 15 minut jsou součástí pracovní doby. Závod k tomuto vydal 22. srpna dokumentaci o pěti

²³² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.259 - Zpráva o smrti Václava Jiráka

²³³ Tamtéž, Fond AZNP č.30 - Práce v noci všeobecně, zejména práce žen v noci a práce v sobotu odpoledne

²³⁴ Tamtéž, Fond AZNP č.280 - Směrnice podnikového ředitele č. 16/1960

stranách.²³⁵ O zkrácení pracovní doby se jednalo i na počátku 60. let. AZNP vypracovalo návrh ve dvou etapách. V první se jednalo o zkrácení od 1. ledna 1962 na 44 hodin týdně a o rok později o další dvě hodiny.²³⁶

Kultura a sport se v závodu začaly koncem 50.let více projevovat. Za rok 1959 vedoucí Štítec, odpovídající za kulturu v podniku, slavil úspěch s estrádou „*Sto nápadů*“ a s tanečnými zábavami pro mládež. Hojně se angažoval v závodním rozhlase a úzce spolupracoval s Ventilem. Vedení závodu i místní KSČ s jeho prací bylo nanejvýš spokojeno. Zatímco s Bělohradským odpovídajícím za sport nikoliv. Pořádal několik turnajů ve stolním tenise, vybíjené, kopané či v lehké atletice. Nepodařilo se mu však sehnat muže do skupiny na pořádání druhého ročníku spartakiády.²³⁷

Ve stravování zaměstnanců v průběhu roku 1955 došlo k reorganizaci. Jedním z hlavních důvodů bylo neustále narušování pracovní morálky kvůli vstupu do jídelny přes vnitřek závodu. V mnoha případech pracovníci nedodržovali stanovenou pracovní dobu. To se projevovalo hlavně tím, že odcházeli z pracovních pozic na oběd ještě před přestávkou bez řádného odpíchnutí. Novinka spočívala v tom, že do jídelny se začalo chodit novým vstupem přímo z venku. To znamenalo, že při cestě do jídelny na oběd či večeři museli využívat strážníci jediné VI. bránu. Vchody z jídelny do závodu se od té doby zamykaly. Zaměstnanci se prokazovali vrátnému při vstupu do jídelny odpíchnutým lístkem a zvláštní průchodkou. Všem zaměstnancům se následně také připomnělo, že ZJ vydává obědy od 12:30 do 15 hodin v tomto rozčlenění:

- 12:30 - 13:15: zaměstnanci pracující ve dvojité frekvenci
- 13:15 - 13:45: zaměstnanci pracující ve II. směně, cizí strážníci a důchodci
- 13:45 - 14:00: zaměstnanci, kteří mají povoleno předčasný odchod z I. směny
- 14:00 - 15:00: zaměstnanci pracující v I. směně²³⁸

Změna zasáhla i dietní obědy, které nově měly vydávat strážníkům, kteří měli doporučení od doktora, v malé jídelně od 11:30 do 12:45. Odnášet obědy mohli pouze zaměstnanci z pracovišť, kde nešlo přerušit provoz, a navíc museli mít povolení od závodního výboru. Večeře se vydávaly od 17:30 do 18:30 hodin. Změnila se i otevírací doba bufetu v kantýně č. I. Ten měl novou otevírací dobu od 6 – 10 hodin a pak od 12-

²³⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Zavedení 46hodinového pracovního týdne

²³⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Návrh závodu AZNP na zkrácení pracovní doby

²³⁷ Tamtéž - Zpráva pro CZV KSČ

²³⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Vyhláška podnikového ředitele č. 21/1955

18:30 hodin. V kantýně číslo II. se prodávaly nápoje. Otevírací doba byla jako u bufetu, navíc měl také otevřeno od 22-23 hodin s možností koupě polévky. Všechny zmíněné změny vstoupily v platnost 21. listopadu 1955. Šlo o logické upravení podmínek stravování. Je pochopitelné, že vedení vadilo utíkání zaměstnanců z jejich pozic na jídlo v pracovní době. Ale i zaměstnanci se chtěli vyhnout frontě. Vyvodit z toho můžeme i to, že spokojenost se ZJ musela rapidně stoupnout, když podnik musel řešit tuto problematiku. Jistě vedoucí jídelny pan Horák musel mít radost.

Se zdravotní péčí jde v ruku v ruce i nemocenská dovolená. Ta se od začátku 50. let velmi zlepšila. Výdaje na pojištění zaměstnanců v nemocenské od roku 1953 stoupaly spolu s mateřskou, podporou při narození dítěte, přídavkem na děti i pohřebné. Navíc v roce 1957 do těchto služeb přibyla podpora při ošetřování člena rodiny.²³⁹ Mladoboleslavské AZNP pořádalo v polovině roku 1955 velké šetření a zjišťování druhů onemocnění u svých zaměstnanců. Vedly k tomu především výtky státního aparátu, že továrna v Mladé Boleslavi má vyšší procento absencí než jiné podniky. Šetření probíhala za pomoci dotazníku a nakonec se zpracovávaly výsledky od 6 003 respondentů.

• Pracovní úraz	213 případů
• Nepracovní úraz	43 případů
• Tělesné vady	72 případů
• Přijetí na lehčí práci ze zdravotních důvodů	495 případů
• Přeložení na lehčí práci ze zdravotních důvodů	470 případů
• Invalidní důchod	143 případů
• Starobní důchod	54 případů
• Srdeční onemocnění	335 případů
• Onemocnění oběhového systému	109 případů
• Onemocnění nervového systému	266 případů
• Tuberkulóza	62 případů
• Onemocnění průdušek – plic	167 případů
• Onemocnění žlučníku – jater	127 případů
• Onemocnění zažívání	40 případů
• Cukrovka	27 případů
• Onemocnění sluchu	48 případů
• Onemocnění zrakové	154 případů
• Onemocnění hrtanu, hltanu, hlasivek	28 případů
• Kýla	55 případů

²³⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Nemocenská 1960

• Křečové žíly	62 případů
• Reumatizmus	198 případů
• Onemocnění páteře	104 případů
• Obrna	22 případů
• Ploché nohy	22 případů
• Ekzém	20 případů
• Astma	97 případů
• Rozedma plic	86 případů
• Onemocnění kloubů	30 případů
• Štítná žláza	54 případů
• Onemocnění ledvin	58 případů
• Ženská onemocnění	19 případů
• Bürgerova nemoc ²⁴⁰	4 případy
• Onemocnění zubů	4 případy
• Hemeroidy	4 případy
• Epilepsie	4 případy
• Poruchy klenby lebeční	7 případů
• Poruchy horní končetiny	39 případů
• Poruchy dolní končetiny	67 případů
• Opožděný duševní vývin	3 případy
• Malárie	1 případ
• Ochrnutí poloviny těla	2 případy
• Úrazy bez následků	33případů ²⁴¹

Celkem mělo pracovní úraz mírně nad 5 % osob. Výsledky zpracované z dotazníků jsou velmi zajímavé, ale nejsou úplně věrohodné. Respondenti mohli při vyplňování otázek lhát nebo nemuseli otázku pochopit. Dost zajímavý je případ malárie u jednoho ze zaměstnanců či případy Tbc a obrny. V roce 1957 se vypracoval i komplexní plán na zdravotní péči v podniku.²⁴² Každý měsíc se následně prováděly rozborů absencí, kontroly hygieny dílen a ostatních prostor, kontroly dodržování bezpečnostních předpisů. Jednou za čtvrt roku kontrola hygieny stanic první pomoci, sanitek, léků, obvazů a všech lékárníček na pracovištích, ale také umýváren, záchodů a šaten. Každé 3 měsíce se museli dostavit zaměstnanci, kteří pracovali s jedovatými látkami, na pravidelnou preventivní kontrolu. Pracoviště se ztíženými podmínkami, musela své zaměstnance posílat na prohlídky dvakrát do roka. Ostatní pracující

²⁴⁰ vzácné a závažné onemocnění cév a nervů.

²⁴¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Zjištění různých druhů onemocnění u zaměstnanců v závodě 1955

²⁴² Tamtéž - Komplexní plán zdravotnických opatření

docházeli na prohlídku 1 – 2krát do roka. Konaly se i namátkové testy potravin v ZJ. Všichni nově přijatí pracovníci se podrobovali vstupní lékařské prohlídce. Měsíčně se za pomoci rozhlasu, přednášky, proslovu či Ventilů informovali zaměstnanci o aktuálních chorobách v AZNP MB, a jak se proti nim bránit. Zdravotní zařízení podniku se velmi aktivně podílelo na hledání dárců krve. Zaměstnanci tyto komplexní řady opatření museli brát pozitivně. Jednalo se o základní prevenci, ale vedení chtělo především zamezit absencím, a ve výsledku dalším výtkám politického aparátu za nadprůměrné absence.

V prosinci 1961 se poprvé vyskytl problém v tovární kanalizační síti. Docházelo k ucpání a velkému znečištění kanalizace vyléváním olejů. Vedení vydalo 22. prosince 1961 směrnici, ve které upozorňovalo na tuto problematiku, a vyhlásilo s tím související opatření. Vzniklo k účelu sběru kapalného odpadu pracoviště „Odpadní hydrol“. Ten měl za úkol shromažďovat odpad kapalné konzistence v upravené nádrži u mechanické dílny č. I.²⁴³ To je poprvé, kdy je v dokumentaci AZNP zmínění likvidace odpadu či cokoli související s ekologií.

S novým závodem, který je zmíněn v kapitole výše, se otevřela cesta k přijímání velkého množství nové pracovní síly. Pro nové prostory se hledali pracovníci na pozice: automechanik, cidíč²⁴⁴ odlitků, skladník, dispečer, elektrikář - údržbář, instalatér, jádrař, kontrolní dělník, kovář, manipulátor, mazač, operátor, potrubář, řidič, seřizovač, stříhač na strojních nůžkách, strojník, tavič, vedoucí skladu olejů, zámečnick, zedník, žílač.²⁴⁵

Závod pamatoval i na bezpečnost pracovníků v případě vypuknutí nové války, i když pouze na papíře. Civilní obrana dostala z nařízení ministra strojírenství č.j. 111/59 za úkol vybudovat kryt pro lisovnu. V květnu 1962 tento úkol CO, a tím i AZNP, ještě nesplnili. Kryt nebyl dostavěn, natož odzkoušen a předán. CO stanovila nový termín dokončení na 15. července 1962.²⁴⁶ Průmstav, n.p., který kryt stavěl, se bránil, že chtěl dílo předat postavené z kvalitních materiálů a bez závad.²⁴⁷ Rok předtím CO vypracovalo pro AZNP MB operační plány pro výjimečné situace:

²⁴³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.280 - Směrnice podnikového ředitele č. 27/1961

²⁴⁴ brusič

²⁴⁵ Tamtéž, Fond AZNP č.32 - Prozatímní tarifní kvalifikační katalog 1964

²⁴⁶ Tamtéž, Fond AZNP č.22 - Základní úkoly, z CO na rok 1962 - nesplnění termín

²⁴⁷ Tamtéž - Lisovna – akce č. 2092 – zařízení CO, dokončení a odevzdání

- Plán spojení a plán odstranění následků napadení jadernými zbraněmi
- Plán rozvinutí sil a prostředků CO
- Plán likvidace biologického ohniska zásahu, plán ukrytí zaměstnanců a osazenstva
- Plán opatření v provozu závodu a signály CO
- Plán důležitých snadno zničitelných zařízení, technických sítí a staveb
- Plán průzkumu CO AZNP
- Plán likvidace chemického ohniska zásahu
- Plán zatemnění závodu ²⁴⁸

Paní Umlafová si vzpomíná: ... „*Nedělali jsme žádné nácviky. Nebyl na to čas. V závodě se o nějaké možné válce ani nemluvalo*“ ²⁴⁹

²⁴⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.22 - Příkaz podnikového ředitele č. 19/61

²⁴⁹ Paní Umlafová V. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

4. Kádrové oddělení

Počátek tohoto pracoviště můžeme najít ve zřízení bezpečnostního oddělení 9. října 1948.²⁵⁰ Z toho později v kooperaci s personálním oddělením vzniklo kádrové oddělení. To mělo za úkol shromažďovat materiály pracovní kázně, ale i morálních či politických zásad pracovníků AZNP MB. Přicházely zprávy z různých výborů o osobách, které by se mohly ucházet o práci v AZNP MB.

„11.541/V/Z/Ko

Oblastní úřadovna státní bezpečnosti v Mladé Boleslavi informovala nás přísně důvěrně, že z československé branné moci byl propuštěn štábní kapitán Emil Fusek, nyní bytem Turnov, který má naprosto záporný postoj k dnešnímu lidově-demokratickému státnímu zřízení. Jeho bratr, býv. poslanec Lidové strany, má být v zahraničí.

Emil Fusek má v úmyslu nastoupit jako učeň v AZNP v Mladé Boleslavi, případně v jiném automobilovém závodě. Lze mít za to, že tímto způsobem, by sledoval možnost prováděti hospodářské nebo jiné sabotáže. Doporučujeme, aby z výše uvedených důvodů jmenovaný nebyl přijat do jakéhokoli zaměstnání v našem závodě, resp. v našem národním podniku.“²⁵¹

Takto se nenápadně ničily a ovlivňovaly tisíce životů. Někdy i po přijetí do zaměstnání mohlo být nepohodlným osobám znemožňováno konání jejich práce a mohlo dojít k vyhození či přeřazení na těžší práci. Manželé Umlaufovi vypověděli, že v 50. a 60. letech měly i stěny uší. Několik lidí za své názory čekal vyhazov.²⁵²

„Okresní akční výbor národní fronty Mnichova Hradiště

Dne 18. ledna 1950

Do Vašeho závodu byla tento týden přijata sl. Kániková, dcera pekaře z Bakova n/Jizerou, a ihned přidělena do kancelářské práce. Jmenovaná při podpisování pozdravných archů J.V. Stalinovi v Bakově prohlásila, “že neumí psát“ a podpis odmítla. To je vliv rodinné výchovy, která je zaměřena proti lidově

²⁵⁰ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů*. Praha: Motorpress, 1995. s. 92

²⁵¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 - 11.541/V/Z/Ko

²⁵² Pan Umlauf J. a Paní Umlaufová V. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

*demokratickému režimu Upozorňujeme Vás na tento případ a žádáme o přeřazení do výroby...“*²⁵³

U obou těchto dokumentů se jednalo o příchozí sdělení. Tedy první funkce kádrového oddělení spočívala v přijímání a evidování posudků zvenčí. Pro hodnocení kádrového materiálu vznikla v závodě funkce sociálně politického náměstka.²⁵⁴ Další kompetence oddělení se týkala sepisováním a posíláním vlastní kádrové dokumentace jiným úřadům. To se stalo třeba v případě trestního řízení proti mravnosti s dělníkem Štěpánem Sigmundem. Ten 10. března 1953 na továrních záchodech jednou rukou uchopil St. Janáka za přirození a druhou pod krkem.²⁵⁵ Jeho kádrové materiály si vyžádala SNB. Kádrové materiály vždy obsahovaly tyto informace: celé jméno, pracovní pozici, datum narození, zda je členem komunistické strany a od kdy, zda je politicky a třídně uvědomělý, vzdělání/vyučení, pracovní výkon. U všech starších se evidovaly i jejich aktivity za okupace. Tyto kádrové materiály se vedly o všech zaměstnancích od dělníků, úředníků až po vedení závodu. Toto oddělení archivovalo o pracovnících nejrůznější informace a zprávy po velmi dlouhou dobu. Například v kádrové dokumentaci Petra Hrdličky, syna nejoblíbenějšího a nejuznávanějšího ředitele ASAPu Karla Hrdličky, nalezneme založenou fotku otce s Hitlerem až do roku 1982.²⁵⁶ Sám Karel Hrdlička AZNP pomáhal v 50. letech překládat cizojazyčné dokumenty a literaturu převážně z francouzštiny.²⁵⁷ Jeho syn neměl lehkou cestu už při vzdělání a ani v pracovní sféře. Do AZNP nastoupil P. Hrdlička v roce 1959. Vypočítal rozvodovku pro Škodu 1000 MB a následně opravil nepovedený projekt převodovky téhož vozu.²⁵⁸ Účastnil se i jednání s německými a poté i se švýcarskými dodavateli. I přes jeho velký pracovní přínos z hledáček kádrového oddělení nikdy nezmizel.

Oddělení se staralo i o dodržování morálky na pracovišti. Při porušení pracovní morálky docházelo k přeložení dotyčných na jiná oddělení. To se stalo například

²⁵³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 - Zpráva o Kárníkové, 18. ledna 1950

²⁵⁴ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípu*. Praha: Motorpress, 1995. s. 92

²⁵⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 - Šetření provinění, Štěpán Sigmund

²⁵⁶ KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 34

²⁵⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 – Ing. K. Hrdlička, překlady a výtahy z cizojazyčné literatury.

²⁵⁸ KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. s. 46

jistému Šlesingerovi. V lisovně se opíjel, rozšiřoval různé pomlavy snižující pracovní morálku, chodil si na oběd, jak chtěl, a v pracovní době se poflakoval. Z těchto důvodů ho kádrové oddělení přeložilo do lisovny, kde se údajně polepšil. Jediná stížnost na Šlesingera přišla z mechanické dílny, kde údajně šermoval před jednou zaměstnankyní nožem těsně u hlavy při krájení svačiny.²⁵⁹ Jindy musel být pracovník zbaven své funkce, jak se málem stalo instruktorovi závodní autoškoly Podsedníčkovi. Na jeho jednání upozornil časopis Ventil č. 6 v roce 1955. Podsedníček údajně nedával dobrý příklad svým žákům, holdoval alkoholu, sprostě nadával a dožadoval se úplatků. Za jeho setrvání ve funkci se postavila velká řada žáků s vyjádřením, že si u učitele Podsedníčka nikdy nevšimli vlastností a jednání zmíněných v článku.²⁶⁰ Jednalo se pravděpodobně o pomluvu od neúspěšných učňů, kteří měli na Podsedníčka z nějakého důvodu zlost a chtěli se mu pomstít. Vyhození z práce se však nevyhnul Zdeněk Král a Josef Rudolf. Ti už měli špatnou pověst na svém pracovišti z důvodu opilství a pracovní nekázně. Poslední kapka v jejich počínání se stalo hrubé napadení spolupracovnice Velanové.²⁶¹

Nejvíce se pracovní morálka porušovala nadměrným požíváním alkoholu, s tím jsem se setkával nejčastěji, ale někteří pracovníci ji porušovali i spánkem. O spaní v pracovní době vypovídá dokument od členů ZS Niesnera a Kvapila. Ti v létě 1956 provedli kontrolu pobočného závodu Česana, ta se dodnes nachází v MB u Jizery. Na ošetřovně našli spící zdravotní sestry Součkovou a Sedlákovou a dělníka Volmana. Členové ZS poté zamířili do rámovny, kde byli přítomni pouze 2 muži a jedna žena z dvanácti pracovníků – čtyři spali v šatně a další čtyři vůbec nenašli. Jednoho dělníka se nepodařilo ani probudit. Při dotazu ZS o normách odvětil v polospánku: „*Když spím, tak se nemohu bavit o normách a konečně máme svačinu, ne.*“ Dílovedoucího rámovny Niesnera s Kvapilem zastihli vzhůru, ale všimli si díry na čele od podložené pěsti, takže také před chvilkou spal. Na konci kontroly proběhla ještě návštěva acetylenové stanice, kde tvrdého spáče probudili až silné rány na plechová vrata. Spáče vykřikl na členy ZS: „*Co blázníte!*“²⁶² Česana se nacházela na druhé straně města mimo hlavní závod AZNP MB a tato kontrola jen potvrdila občasnou nedůslednost při práci, o které si povídali zaměstnanci hlavního závodu.

²⁵⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 - Kádrové oddělení, Šlesinger

²⁶⁰ Tamtéž - Vyjádření učňů o obvinění Podsedníčka

²⁶¹ Tamtéž - Hrubé násilí, Z. Král a J. Rudolf

²⁶² Tamtéž - Kontrola pracovního střediska v pobočném závodě Česana

Pracovníci kádrového oddělení řešili i milostné aféry na pracovišti. K jedné došlo mezi slečnou Chalupckou a p. Hájkem. Dívka utekla z domova a pravděpodobně se přestěhovala k Hájkovi. Sám otec dívky adresoval dopis, ve kterém Hájka žádá, aby zanechal svého jednání, jinak se svou dcerou, která nemá žádný majetek, přeruší veškeré styky. O personálním řešení informuje otce Josefa Chalupckého kádrové oddělení, že provedlo s milenci již dva pohovory, ale bez odpovídajícího výsledku i po přeložení Chalupcké na jiné pracoviště.²⁶³ AZNP mohlo pouze poukázat na špatnost jejich vztahu, nemohlo však jinak proti tomuto vztahu zasáhnout.

V kádrovém oddělení se nacházelo i plno zajímavých dopisů. V jednom je popsána cesta vlakem jednoho z pracovníků AZNP. Dopis pojednával o mládeži docházející do továrního učiliště či už do zaměstnání. Jízda vlakem jednu březnovou sobotu se stala pro pisatele špatnou zkušeností s mládeží a rozhodl se o této jízdě informovat kádrové oddělení. Mladí učňové a dělníci jedoucí z továrny domů pokřikovali na celý vlak a obsadili všechna kupé a místa k sezení. Jeden z chlapců vytáhl karty a vyzval své kamarády ke hře. Ti ke zděšení pozorovatele vytáhli peníze a začali hrát hazardně hru oko. Během chvíle jeden z chlapců prohrál 600 Kčs. Ostatní mladiství bavili celý vagon sprostými vtipy a příběhy doprovázenými vulgární mlouvou. Autor dopisu žádal o nutném zakročení proti tomuto vystupování.²⁶⁴ Myslím, že tento zásadový občan by měl ze současné jízdy s mládeží daleko větší hrůzu než v březnu 1950. Další stížnosti se zabývaly protekcí některých lidí, kteří měli známé na důležitých pozicích buď v AZNP nebo KSČ.²⁶⁵

O své pracovníky a jejich chování se kádry staraly i při konání základní vojenské služby. Vojín Beránek z AZNP plnil svou vojenskou službu nezodpovědně. Kádrové oddělení mu adresovalo dopis, kde Beránka vybízeli za závod, rodinu a jeho děvče, k příkladné službě v armádě.²⁶⁶ Ani vojín Novák se nechoval příkladně. Novákův velitel adresoval AZNP dopis, ve kterém prosil vedení a kádrové oddělení o uveřejnění toho dopisu na nástěnkách. Novák podle něj nejevil zájem o zlepšení bojeschopnosti „naší“ dělnické armády, aby se vyrovnala té sovětské etc. Kádrové oddělení odeslala 24. dubna 1953 Beránkovi odsuzující dopis a varovali ho, že pokud

²⁶³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 - Případ Hájka a Chalupcké

²⁶⁴ Tamtéž - „Takhle se mládež chovat nemá“

²⁶⁵ Tamtéž - Stížnost na protekci Vávrové a Kytkové

²⁶⁶ Tamtéž - Dopis Beránkovi

se jeho chování nezlepší, nemá se po skončení služby znovu hlásit v AZNP.²⁶⁷ V další řadě dopisů se jednalo o žádosti na pracovní pozice v AZNP. V archívu můžeme naleznou řadu životopisů, zde bych vyzdvihl curriculum vitae o třech stranách od Jedlky. Jedlka detailně píše o svém životě a zmiňuje, že dostal uznání od General Motors a byl členem American Society of Automotive Engineers od roku 1946 a má bohaté zkušenosti z práce v Německu, Anglii, Francii, Švýcarsku a Belgii.²⁶⁸ Jedlka měl velké množství zkušeností, ale bohužel v socialistickém prostředí nedoceněných.

Kádry měly také v kompetenci zařizování pasů pro zaměstnance. To muselo oddělení řešit s ministerstvem zahraničí, ale i s SNB. Ze soupisu pasů si můžeme udělat představu do jakých zemích se zaměstnancům vydávaly pasy v roce 1950: všechny evropské země, SSSR, Francie, Mexiko, Kanada, Rakousko, Německo či Švýcarsko.²⁶⁹ Z rozhovoru s panem Umlaufem jsem se dozvěděl, že trvalý pas v oddělení konstrukce měli pouze dva lidé.²⁷⁰

²⁶⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.29 - Dopis Mirku Novákovi

²⁶⁸ Tamtéž - Curriculum vitae Jedlka

²⁶⁹ Tamtéž - Přehled cestovních pasů léto 1950

²⁷⁰ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

5. Propaganda v AZNP

Pro totalitní režim s monopolem vlády jedné strany je vždy nutné udržet si přízeň široké veřejnosti. Cesta k tomu je různá a využívá se k tomu škála mnoha aspektů v každodenním životě i pracovním procesu. Komunistická strana Československa například 20. listopadu 1954 informovala své stranické funkcionáře v závodě a vedení podniku o nutnosti aspoň 1x za ¼ roku promluvit v rozhlasu o plnění plánů v závodě a výrobních problémech v samostatné relaci. KSČ také kladla v dokumentu důraz na popularizaci socialistického soutěžení v továrně.²⁷¹ K důležitým propagačním aparátům patřil i zavodní tiskovina Ventil, která byla po vítězném únoru silně ideologicky ovlivněna, viz v samostatné kapitole věnující se časopisu Ventil.

5.1. Kolektivní smlouva

Kolektivní smlouva v závodě fungovala už několik desetiletí, a komunistický režim ji plně podporoval. Můžeme to pozorovat na jejím znění, například v roce 1952, kdy v jejím úvodu silně pracuje levicová propaganda: heslo K. Gottwalda – „*Směleji vpřed k socialismu*“ či řeči o kapitalismu a vykořisťovateli.²⁷² Komunisté dobře věděli, že se o kolektivní smlouvu zajímají veskrze všichni pracovníci AZNP MB. Byl tedy chytrý tah uvést propagandu do této dokumentace, protože tento dokument si přečetla valná hromada všech zaměstnanců závodu. Pravdou ovšem určitě je, že si nedůležitý ideologický úvod přečetl jen zlomek. Pronikání propagandy do KS se postupně prohlubovalo. V roce 1962 obsahovala kolektivní smlouva informace o XXII. Sjezdu KSS, kde se pracovník AZNP mohl dovědět o plánech v SSSR.²⁷³ Dále, že ČSR následuje příkladně dění v SSSR a plno dalších pro zaměstnance zbytečných skutečností.

5.2. Plakáty a hesla

Nástěnka s plakáty a hesly se nacházela na každém pracovišti, proto se vytvářela řada plakátů s hesly či obrázky podporujícími KSČ či SSSR. Některé bych tady rád zmínil. Mezi vděčná témata i v roce 1963 patřila zmetkovitost.

²⁷¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Zpráva od KSČ pro AZNP MB z 20.listopadu 1954

²⁷² Tamtéž, Fond AZNP č.128 - Obsah Kolektivní smlouvy 1952

²⁷³ Tamtéž, Fond AZNP č.129 - Kolektivní smlouva pro rok 1962

Jeden z plakátů informoval, že za rok 1962 se za zmetky vyplatilo 9,2 mil Kč, za což by se mohlo zbudovat 140 bytových jednotek. O tom, že by se postavilo tolik ubytovacích prostor za tuto částku rozebírat netřeba, jistě by se jich vytvořilo méně než 140, ale přesto tento plakát udeřil hřebík na hlavičku.²⁷⁴ Problematika bydlení netrápila pouze okolí Mladé Boleslavi, ale i celé ČSR. AZNP vynaložilo nemalé finance a energii na budování ubytování pro své zaměstnance, viz následující kapitola.

Některé plakáty lákaly i na filmové projekce. Stalo se tomu kupříkladu k 40. výročí založení KSČ, kdy pracovníky plakát zval v pátek 19. května 1961 do závodu na promítání filmu *Socialismus vítězný*.²⁷⁵ Promítání začínalo v 14:15 a můžeme předpoklad dle názvu, že po celou dobu se oslavovalo v dokumentu dobové směřování společnosti. Plakáty se ve valné většině opíraly o jednoduchost a údernost. Nástěnky v AZNP však zdobily i velmi komplexní, až přeplácené kousky, u kterých se čtenáři museli zastavit a studovat je minimálně polovinu přestávky, aby vstřebali informační hodnotu, viz fotografie č.23. Na tomto plakátu je znázorněn vývoj spotřeby a mezd od poloviny 30. let. Hlavní cíl a smysl plakátu usiloval o vysvětlení růstu cen v obchodech a snížení výplat.²⁷⁶ Uvedl bych zde i některá hesla. Nejdříve jejich obecná charakteristika: Jednalo se o krátká spojení, která se rýmovala a po většinou se snažila čtenáře motivovat či nadchnout pro danou věc.

- „Do konce roku každý den, jeden vůz ze závodu ven.“
- „Přidej se k nám, plnit státní plán.“
- „Kdo má závod rád, postaví se do předních řad.“²⁷⁷

Aktuálním tématem ve všech možných sférách zůstával nálet z konce války. To dokládá například báseň z konce 50. let:

„Padaly bomby a k nebi rozsvícenému jásotem slunce vznášel se vzlyk umírajících, před ztemnělými očima se bořily zdi továrny a do duší padal zármutek nad lidskou zlobou a nenávistí. To byl 9. květen 1945 u nás.“²⁷⁸

²⁷⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.36 - Plakáty na nástěnce

²⁷⁵ Tamtéž

²⁷⁶ Tamtéž

²⁷⁷ Tamtéž

²⁷⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.546. - Plakáty na nástěnce

Báseň doprovázel i fotografický materiál továrního komplexu po náletu, který byl však dost tmavý až nečitelný. Takže to vypadala spíše jako expresivní doprovodná ilustrace.

5.3. Oslavy

Mezi nejvýznamnější oslavy a svátky v levicově orientovaných společnosti patřil 1. květen. Svátek práce v ČSR patřil k důležitým mezníkům roku a příprava na něj probíhala s předstihem ve všech věkových či společenských kategoriích. Nejdůležitější faktory těchto oslav bylo ohlédnutí se za úspěchy v pracovním nasazení, výrobě etc. V mladoboleslavském závodu tomu bylo také tak. Například z Ústředního výboru KSČ v Praze přišel 29. dubna 1952 dopis. Obsah dopisu nemusím složitě interpretovat. Jednalo se o ódu na dosažené pracovní a výrobní mezníky, všeobecná oslava nové socialistického společenství, oslava míru a vize do „růžové“ budoucnosti.²⁷⁹ Naopak třeba 28. říjen se dost opomíjel a povětšinou se jednalo o normální pracovní den jako každý jiný.²⁸⁰ Svátky nepolitického charakteru nezůstaly ve stínu. Na první pohled zůstaly nedotčeny, ale stejně byly politicky a ideologicky ovlivněny. Můžeme to vyčíst z příkladu přání, kdy vedení podniku Automobilové závody Klementa Gottwalda, závodní organizace Komunistické strany Československa a Revolučního odborového hnutí, přálo mladoboleslavskému AZNP úspěšné zakončení roku 1954 a mnoho úspěchů při plnění plánů v novém roce a s vidinou přání užší spolupráce ve prospěch pětiletky. Přáním nového roku je umístěno do pozadí. Hlavní důraz je kladen na socialismus. Mezi oslavy bych rád zařadil i nejrůznější manifestace. Během roku se jich pořádalo několik. Měly za úkol oslavovat práci, mír, socialismus etc. Rád bych uvedl příklad manifestace: *Za bezpečnost vlasti proti válce*.²⁸¹ Ta se konala ve středu 25. května 1955 od 14:30 na Stalingradském náměstí,²⁸² dnes náměstí Míru v Mladé Boleslavi.²⁸³ Jeden z hlavních řečníků se stal poslanec Národního shromáždění Zapadlo a primárně mluvil o boji za rozšíření Varšavské smlouvy. Této manifestace se účastnila i zahraniční

²⁷⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Dopis z Ústředního výboru KSČ z 29. dubna 1952

²⁸⁰ Tamtéž, Fond AZNP č.30 - Vyhláška podnikového ředitele č. 18/1955

²⁸¹ Tamtéž, Fond AZNP č.2 - Velká mírová manifestace pracujících proti válce

²⁸² MĚSTECKÁ, Sylva. *Boleslavský uličník*. Vyd. 1. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2006. s. 30

²⁸³ REDEK, Daniel. *Mladá Boleslav – minulost a současnost*. Liberec, 2010. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci. Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická. Vedoucí práce Jaroslav VÁVRA. s. 23

delegace. Manifestace bývaly na svou dobu dosti aktuální a snažily se rychle reagovat na dění ve světě i ve státě. Důkazem je právě zmíněna manifestace z 25. května na oslavu Varšavské smlouvy, která vznikla teprve 14. května téhož roku.²⁸⁴

Neoslavovaly se pouze zavedené svátky výše uvedené, ale i jubilea zaměstnanců AZNP. V archívu existuje několik fotografií osob pracujících v závodě 50, 55 nebo 60 let. Bohužel tito pracovníci nejsou identifikováni. Ví se pouze, že se jeden z „oslavenců“ jmenoval Vocetka. Fotografie se pořizovaly na mladoboleslavském Výstavišti, kde jubilanti mají za zády sochu J.A. Komenského, Sokolovnu a část dnešního Gymnázia Dr. Josefa Pekaře, viz fotografie č. 24. Tento trend oslav dlouhodobých zaměstnanců se udržel v Mladé Boleslavi i po roce 1989 a dodnes jsou fotky s krátkým článkem publikovány v závodních novinách. Dnes je k němu přidán i často generační faktor, kdy je prezentována celá rodina, která je po celé 3 generace zaměstnána ve Škodovce. Všechny oslavy nepatřily do kategorie veselých. V závodě se pořádaly smuteční obřady či piety. Ty se konaly kupříkladu smrti K. Gottwalda 1953²⁸⁵ či Zápotockého 1957.²⁸⁶ V závodě se zbudovala tribuna, u které stála čestná stráž a zaměstnanci stáli fronty, aby mohli do smuteční knihy napsat svou kondolenci zesnulému, viz fotografie číslo 25.

Důvodem oslav se stalo i navázání přátelství, spolupráce a podepsání socialistické smlouvy s Moskevským závodem malolitrážních automobilů. Smlouva spočívala v předávání zkušeností výrobně-technických a politicko-mravních.²⁸⁷ Tuto přátelskou smlouvu závody mezi sebou podepsaly v lednu 1959.²⁸⁸ V obou podnicích se propagandistická oddělení postarala o popularizaci a ukázání důležitosti této začínající spolupráce. Zajímavě tato smlouva působila na papíře, ve skutečnosti neměla takový velký význam, jak se o ní tvrdilo.

5.4. Vyznamenání a uznání

Vyznamenání v socialistickém Československu nebylo už jen výsadou ozbrojených složek, ale i pracovní třídy. Ukázalo se to jako poměrně úspěšná forma propagace KSČ, kdy nejlepší pracovníci získávali, kromě dobrého pocitu z práce,

²⁸⁴ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 649

²⁸⁵ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 539

²⁸⁶ Tamtéž s. 544

²⁸⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.280 - Směrnice podnikového ředitele č. 1/1959

²⁸⁸ Tamtéž - Přátelská smlouva

prémii či uznání, ještě vyznamenání. Jedním z nejrozšířenějších ocenění za práci se stal – Řád budování socialistické vlasti, viz fotografie č. 26. Tento řád byl zaveden nařízením vlády v roce 1953 a uveden ve sbírce zákonů č. 14/1953.²⁸⁹ Řád propůjčoval prezident republiky a uděloval se za vynikající zásluhy při budování státu, v boji za mír na poli politickém, hospodářském, sociálním a kulturním, při zvyšování branné schopnosti státu nebo za boj proti vnitřním nepřátelům. Nosil se na levé straně prsou. Mezi další vyznamenání a řády udělovány pracovníkům AZNP MB patřily:

- Trustové vyznamenání
 - Zasloužilý pracovník ČAZ
 - Nejlepší pracovník ČAZ
- Rezortní vyznamenání
 - Zasloužilý pracovník FMVS
 - Nejlepší pracovník FMVS
 - Vzorný mistr FMVS
- Řády a státní vyznamenání
 - Řád práce
 - Za zásluhy výstavby
 - Za vynikající práci
 - Řád Rudého praporu KLDR
 - Za služby vlasti
 - Za obranu vlasti
 - Za zásluhy v boji proti fašismu
 - Za upevňování přátelství ve zbrani
 - Za zásluhy LM (I. a II. stupeň)
 - Za pracovní věrnost
 - Průkopník socialistické práce
 - Za obětavou práci pro socialismus
 - Řád Rudé hvězdy²⁹⁰

²⁸⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Sbírká zákonů republiky Československé č. 14/1953

²⁹⁰ Tamtéž, Fond AZNP č.135 - Přehled o udělených vyznamenání v podniku AZNP

Můžeme vidět, že zaměstnanci AZNP mohli získat celou řadu ocenění. Většina z nich jsou však podobného rázu. Za nejzajímavější bych označil Řád Rudého praporu KLDR, protože problematika Korejského poloostrova a následně Korejské války tovární kolektiv velmi zajímala, jak jsme mohli vidět v předchozích kapitolách. Vyznamenání nemusel získat pouze jednotlivec, ale také z dnešního pohledu právnická osoba. Mladoboleslavský závod byl 14. srpna 1954 nominován do soutěže o Rudý prapor.²⁹¹ Soutěž nevyhrál, a navíc se objevila nesrovnalost ve statistikách výroby za rok 1954.²⁹² Víme, že AZNP už jeden prapor za výhru v jedné soutěži měl. V roce 1950 vyhrál soutěž o nejlepší podnik v kategorii automobilové či letecké výroby a získal standartu.²⁹³

AZNP v Mladé Boleslavi projevil na podzim 1953 přání, aby závod nesl jméno druhého dělnického prezidenta – Antonína Zápotockého.²⁹⁴ Nestalo se tak a zůstalo tak pouze u žádosti. Ta byla v ledu 1954 pozastavena z důvodu, že závod nosící takovéto významné jméno musí patřit k nejlepším ve státě.²⁹⁵ Bylo zmíněno, že k možnosti přejmenování by přidalo váhu získání Rudého praporu, o kterém píše v odstavci výše. Pojmenování závodů po významem funkcionáři se stalo po únoru 1948 velmi oblíbeným. Jako plno jiných nápadů tohoto druhu, pocházel i tento ze SSSR. Podnikům, kterým se dostalo pocty získat jméno významného funkcionáře, vzrostla prestiž. AZNP se již dostalo takové pocty 8. května 1948.²⁹⁶ Továrna získala do názvu generála Ludvíka Svobodu, a poté celý název podniku zněl – Automobilové závody, národní podnik – závod generála Ludvíka Svobody. Je jasné, že o tento „predikát“ továrna přišla poté, co Ludvík Svoboda upadl v nemilost na počátku 50. let, kdy měl být jeden z obžalovaných v politickém procesu s Rudolfem Slánským.²⁹⁷

Zařadil bych sem i dopisy adresované závodu od významných osobností té doby. První bych uvedl dopis od ministra obrany – generála Svobody, jehož jméno AZNP mělo dlouhou dobu v názvu. V dopise děkoval za dosavadní práci zaměstnanců továrny a uvedl možnost, že je brzy poctí svou návštěvou.²⁹⁸ Generál Svoboda napsal

²⁹¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.2 - Soutěž o Rudý prapor

²⁹² Tamtéž - Statistické hlášení výroby – rozdíly

²⁹³ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 25. - Dopis gen. L. Svobody z 25.8. 1950

²⁹⁴ Tamtéž, Fond AZNP č.2 - Česné označení závodu 14.11. 1953

²⁹⁵ Tamtéž - Přejmenování závodu

²⁹⁶ KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů*. Praha: Motorpress, 1995. s.92

²⁹⁷ RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. s. 532

²⁹⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 25. - Dopis gen. L. Svobody z 6.4. 1948

ještě 25. srpna 1950. Tento vzkaz již nebyl stručný jako ten první. Tentokrát se více rozepsal, především proto že jako patron závodu, jimž se stal od 8. května 1948, byl pyšný, že AZNP MB zvítězil v soutěži pražského kraje a získal standartu nejlepšího závodu v sektoru výroby automobilů a letadel.²⁹⁹ Gratuloval všem zaměstnancům. Jmenovitě pracovníkům Prskavcové, Mackovi, Tondrovi, Eršilovi, viz dokument č. 1. Dále zmiňuji dopisy prezidenta Gottwalda. Ten osobně napsal podniku 2 vzkazy. V prvním děkuje prezident Gottwald 11. března 1949 za slib, který AZNP MB pronesl k příležitosti IX. sjezdu KSČ. Mladoboleslavské závody se zavázaly ušetřit státnímu hospodářství 7 960 194 Kčs.³⁰⁰ Tato astronomická částka je smělym důkazem iracionality a nadhodnocení fungování socialistického hospodářství řízeném shora. Druhý dopis je pouze poděkování za blahopřání k prezidentovým narozeninám.³⁰¹ Oba dopisy obsahují Gottwaldův podpis. Z období prezidenta Antonína Zápotockého jsem našel pouze jeden dopis, který byl odeslán z prezidentské kanceláře. V něm děkuje Dr. Paleček ve jménu prezidenta za splnění úkolů první Gottwaldovi pětiletky.³⁰² Daleko lépe blahopřála AZNP za splnění pětiletky Marie Majerová, která se vrátila v prosinci 1953 z Číny a ihned gratulovala podniku ke splnění.³⁰³ Dopis je mnohem osobitější díky ručně psané formě, viz dokument v příloze č. 2.

5.5. Brožurky a knihy

Podnik vydával vlastní brožurky, které informovaly stávající pracovníky o stavu továrny a novinkách v ní, ale měly i za úkol přilákat nové uchazeče o zaměstnání. Jedna z takových brožur vyšla v roce 1953: *Rady a doporučení novému zaměstnanci pracovního kolektivu AZNP*. Úvodní strany se věnovaly přivítání nováčků a přání úspěšného startu v nové práci. Následovala stručná historie sepsaná tak, aby vyhovovala levicovým poměrům ve společnosti. Zajímavá část v tomto historickém výtahu mluví o tom, jak továrna krátce po náletu vyráběla desetitisíce vozů.³⁰⁴ Toto tvrzení je zcela scestné už pouhým logickým uvažováním o možnostech výroby v roce 1945 a navíc na začátku této práce jsou uvedena fakta podporující nepravdivost tohoto argumentu. Další stránky propagovaly závod a obsahovaly

²⁹⁹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 25. - Dopis gen. L. Svobody z 25.8. 1950

³⁰⁰ Tamtéž - Dopis prezidenta ČSR z 11.3. 1949

³⁰¹ Tamtéž - Dopis prezidenta ČSR z 7.12. 1949

³⁰² Tamtéž - Dopis kanceláře prezidenta republiky z 3.12. 1949

³⁰³ Tamtéž - Dopis Marie Majerové z 13.12. 1953

³⁰⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.30 - Rady a doporučení novému zaměstnanci pracovního kolektivu AZNP s. 4

základní informace o něm. Knížečka obsahovala i několik obrázků a karikatur, viz dokument č. 3. Mimo jiné vyšlo v továrně i pár knih. Zmínil bych tu největší z nich: *Závod v čele, o socialistickém soutěžení v AZNP Mladá Boleslav*.³⁰⁵ Kniha vyšla v roce 1963 v období výstavby nového továrního komplexu a v čase přípravy výroby nové Škody 1000 MB. Kniha měla na svých stranách od začátku do konce propagandistickou rétoriku. Hodně se v knize poukazovalo na socialistické soutěžení, ale i na pokroky výstavby nového závodu, kdy se opět objevila poznámka o náletech z konce války. Tuto skutečnost zneužívala propaganda AZNP již patnáct let a jen tak se neomrzela.

³⁰⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.36. - Závod v čele

6. Ventil

Byl podnikový časopis vycházející pro zaměstnance ASAPu a později pro AZNP.³⁰⁶ První číslo po válce vyšlo 7. srpna 1945 a jednalo se zpočátku o čtrnáctideník, později od roku 1949 o měsíčník a v roce 1958 opět o čtrnáctideník.³⁰⁷ Stávalo se, že první čísla četli pracující v pracovní době, proto se hned v druhém čísle roku 1945 na úvodní straně objevila rubrika: *Nečtěte noviny v pracovní době*. V odstavci se psalo a uvádělo, že když jednotlivec promešká denně půlhodinu čtením, tak ztráta celého pracovního kolektivu za rok může činit až 600 pracovních hodin, za které by se mohlo vyrobit 750 nákladních vozů vzor 256 G za 70 000 000 Kč.³⁰⁸ To mělo na čtenáře jistě ohromující a poučný účinek.

Časopis zprvu vycházel ve formátu novin, kdy se jednalo o jeden velký novinový list, později dostal časopis formát A4 o 12 stránkách. V úvodu dvou stran se objevovaly zprávy z domova a ciziny o tématech všeobecného dění mimo závod nebo úryvky ze světových novin. Následně se v časopisu nacházely příspěvky z různých závodů patřící do AZNP – např. Mladá Boleslav, Vrchlabí, Kvasiny, Avia Letňany, Čakovice, Otrokovice etc. Na posledních dvou stranách se články zabíraly sociálním a převážně kulturním děním v podnicích a také zde byly zveřejňovány úryvky z řad zaměstnanců. Od srpna roku 1945 do 27. března 1946 odpovídal za časopis redaktor časopisu Ing. Karel Pařízek. Toho nahradil soustružník Václav Beneš.³⁰⁹ Změna přišla i ve struktuře časopisu, a to hlavně po únoru 1948, kdy časopis měl plnit následující funkce: popularizace pětiletky s ohledem na vlastní závod, popularizace socialistického soutěžení, pracovní úspěchy, masovou výchovu pracovníků etc.³¹⁰ Stanovila se i redakční rada o třech členech, kdy minimálně jeden musel být členem závodního výboru KSČ a jenom on se mohl podílet na článcích týkající se politiky.³¹¹ Náklad časopisu se postupně rok od roku zvyšoval, začínal na pár desítkách a postupně se vypracoval až na tisícovku vydání na číslo. Na začátku 60. let se Ventil stal týdeníkem, který měl náklad nad 7 000 výtisků.³¹² Na Ventil si

³⁰⁶ SKÁLA, Jan. *Vývoj regionálního tisku na Mladoboleslavsku od roku 1945 do počátku normalizace*. Praha, 2012. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Fakulta sociálních věd. Vedoucí práce Barbara Köpplová. s. 100

³⁰⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.546. - Zpráva pro hlavní výbor KSČ v AZNP

³⁰⁸ Tamtéž, Fond AZNP č.609. - Časopis Ventil: Číslo 2 z 21. srpna 1945

³⁰⁹ Tamtéž - Změna odpovědného redaktora

³¹⁰ Tamtéž - Směrnice k vydávání závodních časopisů

³¹¹ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.546. - Zpráva pro hlavní výbor KSČ v AZNP

³¹² Archiv bezpečnostních složek, Fond Hlavní správa tiskového dohledu ministerstva vnitra č. 318-51-1 - Zpráva o hloubkovém průzkumu okresu Mladá Boleslav z 11. 11. 1960.

pamatuje pan Umlauf takto: ... „Byl jsem jeho čtenář. Vzpomínám si na rubriky zaměstnanců, kteří byli v zahraničí. Ti po návratu ze „Západu“ museli napsat negativní recenzi. Vybavuji si jednu o Velké Británii. Stálo tam, že celý Londýn smrdí po spáleném oleji a rybách.“³¹³

Na závěr bych uvedl příklad několika článků, abych demonstroval, o čem si mohl zaměstnanec AZNP číst. V druhém ročníku časopisu Ventil z 2. dubna 1946 se můžeme dočíst například:

„Železná opona

Moskva. Ilja Erenburg prohlásil, že evropská železná opona skutečně existuje, a že je to opona vytvořená v Americe, která zabraňuje, aby americký občan viděl skutečný Sovětský svaz.“³¹⁴

Zde můžeme vidět, že v polovině roku 1946 je pojem Železná opona terminus technicus vžitý i ve slovníku široké veřejnosti. Články se ale nezaobíraly pouze politickou situací ve světě či u nás.

Ve čtvrtém ročníku Ventilů z měsíce únor v rubrice *Zrcadlo světa*:

„V USA se helikoptéra stává stále více tím, čemu bychom mohli říci letecké taxi, a již dnes američtí inženýři plánují obchodní domy, na jejichž střechách budou přistávací plochy pro helikoptéry.“³¹⁵

V časopise se od vítězného února neustále vychvalovalo a doporučovalo zasílání a hledání zlepšovacích návrhů. Rád bych Vám teď jeden za všechny představil:

„Zlepšovací námět má pomáhat

Dne 17. září 1957 byl podán ve středisku lisovny zlepšovací námět na úplné měřítko oleje. Za týden jej však technologické oddělení v cechu lisovny zamítlo. Když jsem potom na schůzi zlepšovací komise byl proti tokovému rozhodnutí návrh byl předán s. Vignerovi k posouzení. Čas plyne, materiálem se plýtvá, dělník dále vdechuje

³¹³ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

³¹⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.609. - Časopis Ventil z 2. dubna 1946

³¹⁵ Tamtéž - Časopis Ventil z února 1948

onu zvláštní chuť, která podporuje nechud' k jídlu atd. Úspora, která by zavedením návrhu vznikla, je asi příliš nepatrná (4 000 Kčs). Další chuť zlepšovat mě proto opustila. ANTONÍN ZVĚŘINA“³¹⁶

Jsem dost překvapen, že tento lehce negativní vzkaz byl otisknut. Pan Zvěřina zněl velmi rozladěně, ale dovoluji si tvrdit, že otisknutí jeho dopisu ho muselo potěšit, že možná zapomněl na svůj zamítnutý zlepšovací návrh.

Důležitou personou pro tento závodní plátek byl bezpochyby kreslíř Bilský, který pro časopis tvořil kresby v 50. letech. U zaměstnanců se jeho malůvky těšily velké obliby. Měl specifický styl malby, viz fotografie č. 27. Časopis Ventil se už dnes v mladoboleslavské Škodovce nevydává. Má ale důstojného pokračovatele ŠKODA Mobil. Všeobecné zprávy z domova nebo ze světa z prvních stran zcela zmizely. Časopis, nebo spíše podnikové noviny, se zaměřují pouze na věci, které souvisí s firmou nebo s jejími produkty. Poslední stránky obsahují, jako u Ventilu, články čtenářů, a navíc inzeráty prodám/koupím, společenské a kulturní akce na celý měsíc etc. Poslední strana obsahuje rubriku *Lušti, hledej, rozkrývej*: obsahuje nejrůznější prvky k procvičení mozku.

³¹⁶ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.609. - Časopis Ventil č. 45 z 23. listopadu 1957

7. Porovnání pracovníku AZNP MB a ostatních pracujících v zemi

Po nastolení komunistického režimu došlo k nastolení vládě proletariátu, který sliboval dobré podmínky pro každého a postupné zrušení třídního systému. Utopické myšlenky sepsané na papíře narazily na tvrdou realitu. Stejně se někteří měli lépe než ostatní. Na piedestale stáli političtí funkcionáři či vrcholní příslušníci bezpečnosti a armády. Dělník všeobecně na tom špatně nebyl, jistě se měl lépe než člen JZD, ale mladoboleslavský dělník patřil k „dělnické elitě“ v ČSR z několika aspektů, které mu AZNP poskytla.

První bych tu zmínil plat. Mladoboleslavská továrna svým výrobním zaměřením patřila k důležitým závodům, a proto mohla svým zaměstnancům nabídnout lepší mzdové tarify. Průměrný plat v průmyslu v roce 1955 se pohyboval okolo 1 303 Kčs.³¹⁷ Z tabulky výdělků dělníků AZNP za rok 1953 můžeme zjistit, že se průměrný plat bez osobního ohodnocení pohyboval mezi 1 180 a 1 540 Kčs. Osobní hodnocení se pohybovalo mezi 80 až 230 Kčs za měsíc k platu navíc, pokud tedy připočítáme i tuto částku, průměrný plat dělníka v AZNP se pohyboval v rozmezí 1 315-1 880 Kčs.³¹⁸ To dokazuje, že průměrné výdělky dělníků AZNP MB se nacházely výše než průměrný výdělek v průmyslovém sektoru všeobecně v ČSR. Inženýrsko-techničtí zaměstnanci měli mzdy rozřazené k roku 1955 do šestnácti kategorií. Základní mzda činila 680–760 Kčs a konečná 2 880-3 320 Kčs. Tarifní interval administrativních zaměstnanců jsem našel také pro rok 1955. Rozděloval se do 18 kategorií, kdy první začínala na 480–540 Kčs a poslední končila na 2 280 - 2 620 Kčs.³¹⁹ Důležité je říci, že do těchto platů není započítáno osobní hodnocení a jedná se o škálu všech mimo dělnických prací. V roce 1958 nastoupil do konstrukce pan Umlauf: ... „*Můj nástupní plat činil 900 Kčs. Nenastoupil jsem hned po maturitě, ještě jsem musel na vojnu. Plat mi poté postupně zdvihali o 10 Kčs v etapách. To vše skončilo, když moje sestra utekla do Kanady. Nevyhodilo mě, ale zmrazili mi plat, kariéru a nesměl jsem mít žádné podřízené.*“³²⁰ Ke konci 60. let

³¹⁷ Tab. 39 Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v civilním sektoru národního hospodářství podle ekonomické činnosti (sekce OKEČ) a sfér (v Kčs, na fyzické osoby). ČSÚ [online]. 2019 [cit. 2019-06-01]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/documents/10180/35067255/1100251539.pdf/afd4b303-aa1d-42f6-a1e8-8bab1b3f58ae?version=1.1>

³¹⁸ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.31 - Výdělky dělníků v normálních provozech 1953

³¹⁹ Tamtéž - Nová platová úprava inženýrsko-technických a administrativních zaměstnanců 1955

³²⁰ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

nastoupil do AZNP pan Drábek a vzpomíná, že jeho nástupní plat činil měsíčně 1 200 Kčs.³²¹ Pro zajímavost zde uvedu i příklady některých platů ve vedení a jiných vyšších pozic AZNP pro rok 1950:

• St. Císař, ředitel	18 000 Kčs
• J. Boček, vedoucí kádrového oddělení	11 000 Kčs
• J. Veis, vedoucí bezpečnosti závodu	7 500 Kčs
• J. Barton, politické školení	7 500 Kčs
• B. Vik, vedoucí archívu a knihovny	7 000 Kčs
• J. Gryč, ved. kulturního, propagandistického odd. a rozhlasu	7 000 Kčs
• J. Čech, referent pro socialistické soutěžení	6 500 Kčs
• J. Kopřiv, vedoucí kantýny	6 500 Kčs ³²²

Seznam obsahuje celkem 161 vedoucích či významnějších pozic v AZNP s platy bez odměn v rozmezí 5 000-16 300 Kčs.³²³ Na základě těchto informací si dovoluji tvrdit, že platy v automobilovém průmyslu v Mladé Boleslavi patřily k těm lepším u nás, pokud k tomu započítáme různé výhody poskytované závodem zmíněných výše v této práci.

Druhý důležitý faktor pro občana ČSR byla bezpodmínečně otázka bydlení. Špatná bytová situace od konce 40. let netrápila jen Mladou Boleslav, ale i celou zemi. AZNP vynaložilo nemalou energii a zdroje na vybudování nových residenčních oblastí. Započala výstavba velkých bytových jednotek a paneláků, které poznamenaly všechna větší města na našem území. Velká sídliště se začala v Mladé Boleslavi stavět už v 50. letech, kdy investice činily od 1,5 mil. Kčs až přes 6,3 mil. Kčs.³²⁴ Kromě stavby nových obytných domů investice šly i do starých budov, kdy nejstarší z nich pocházela z roku 1901. AZNP postupně, jak měla více a více pracovníků, dostávala stížnosti od zaměstnanců, že nemohou sehnat byt, proto bytová výstavba od poloviny 50. let přibírala na intenzitě a zvyšovaly se investice.³²⁵ Tyto byty následně kádrové oddělení rozdělovalo mezi zaměstnance. Přednost měli spolehliví pracovníci s rodinou a dětmi.³²⁶ V létě 1952 získalo byt 55 zaměstnanců s rodinou a dalších 27 bytů bylo

³²¹ Pan Drábek K. na základě rozhovoru 5. července 2019 Kosmonosy.

³²² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.31 - Přehled mimotarifních zaměstnanců ke dni 1.ledna 1950

³²³ Tamtéž

³²⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.307 - Bytová výstavba AZNP Ml. Boleslav, Přehledová tabulka č. 6

³²⁵ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Vyhláška sociálního oddělení č. 4/1952

³²⁶ Tamtéž - Zaměstnanci navržení do novostaveb AZNP, Hálkova ulice

rozděleno později toho roku.³²⁷ K roku 1952 AZNP vlastnilo 11 starých domů a 60 bytových jednotek, navíc postavilo 9 nových domů o 72 bytech o třech pokojích a kuchyni a 11 novostaveb o 82 bytech o dvou pokojích a kuchyní.³²⁸ O bytové situaci hovoří i pan Drábek: ... „*Já jsem nejdříve pracoval u pardubického Průmstavu, ale tam bych se nikdy bytu nedočkal. Zaměstnanci ve Škodovce byty dostávali, a když jsem si zažádal o místo hned mi ho nabídli. Tak jsem na nic nečekal a vzal to. Dostal jsem nový byt v ulici U Stadionu v úplně nové bytovce. Musel jsem ale podepsat závazek, že budu pro ně pracovat 15 let.*“³²⁹ Pan Umlauf o bydlení v Mladé Boleslavi hovoří takto: ... „*Já jsem závodní byt nepotřeboval. Bydlel jsem u rodičů v Boleslavi a s manželkou jsme pomalu stavěli barák v Kosmonosech*“³³⁰ Manželka jeho povídání doplnila: ... „*Jít z práce domů byla vždy procházka. Jak se neustále stavěly nové paneláky – proměnilo to Boleslav na měsíční krajinu. Člověk musel dávat pozor, aby nespádl do výkopu nebo pod kola nějaké té Tatrovky.*“³³¹ Pro pracovníky bez rodin se budovaly svobodárny. Jedna z prvních se otevřela na podzim 1951 a svobodní zaměstnanci si na ni podávali hojně přihlášky.³³² K roku 1952 továrna vlastnila 4 nemovitosti kategorizované jako svobodárna s kapacitou nad 222 lůžek.³³³ Z vyprávění svého dědy, Stanislava Červenky, vím, že nějakou dobu na svobodárně bydlel. Později však získal přes závod byt, který naše rodina vlastní dodnes. Výstavba sídliště se neustále od poloviny 50. let zvyšovala a její růst pokračoval ještě s větší intenzitou v následujících desetiletích, kdy k tomu přispělo rozšíření závodu na počátku 60. let.³³⁴ Tato výstavba je dnes ve městě dost patrná, více než polovina Mladé Boleslavi je tvořena paneláky vystavěných v komunistické éře.

Dovolím si tvrdit, že tyto aspekty řadí pracovníky AZNP nad většinu zaměstnanců národních podniků v té době u nás. Továrna ale také ovlivňovala kladně všechny ostatní profese a pracovní místa ve městě a blízkém okolí. V současnosti můžeme pozorovat stejný trend. Oblast kolem Mladé Boleslavi patří, co se týká zaměstnanosti a životní úrovně, k těm lepším v ČR, což ale i zapříčiňuje poměrně „drahé žití“ na tomto území.

³²⁷ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Návrh na přidělení bytu

³²⁸ Tamtéž - Různá sociální zdravotní zařízení závodu AZNP

³²⁹ Pan Drábek K. na základě rozhovoru 5. července 2019 Kosmonosy.

³³⁰ Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

³³¹ Paní Umlaufová V. na základě rozhovoru 26. června 2019 v Kosmonosy.

³³² Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.134 - Vyhláška sociálního oddělení č. 8/1951

³³³ Tamtéž - Různá sociální zdravotní zařízení závodu AZNP

³³⁴ Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č.307 - Zajištění bytové výstavby

Závěr

Dle mého názoru tato práce dosáhla všech stanovených cílů, přičemž některé kapitoly jsou v důsledku množství a kvality dostupných materiálů psány s mírnými tematickými přesahy, ale nejedná se dle mého názoru o témata zcela mimo zkoumanou problematiku. Autor prostudoval značné množství dokumentace z různých fondů. V této práci byl však objeven jen vrchol ledovce. Jádro této práce mělo tvořit více než šest desítek fondů. Po postupném procházení se musela téměř polovina vyloučit z důvodu nízké informační hodnoty či tématu zcela mimo rozsah této práce. Nejvíce zajímavé dokumenty byly ve fondu AZNP: č. 29 obsahující kádrovou dokumentaci. Firemní archiv Škoda opět nezklamal obrazovou a fotografickou částí, kdy nejzajímavější snímky jsou k vidění v příloze.

Analýza pramenů a odborné literatury ukazuje důležitost AZNP a jejího zaměstnanců v ČSR. Jejich počínání je v každé sféře života ovlivněno vládnoucí politickou stranou. Osobní případy uvedené v této práci ukazují i na nedokonalosti morálního či hodnotového faktoru, které jsou v naší společnosti i dnes. Lze tedy předpokládat, že lidé mají základní potřeby a jisté vzorce chování svým způsobem zakódované v každé době a aktuální politický systém a fungování dané společnosti už jen dokresluje jejich situace, prožitky a jednání.

Snažil jsem se rozšířit pramennou základnu o další archívy. Kontaktoval jsem na doporučení doc. Jaroslava Pažouta, vedoucího katedry historie Technické univerzity v Liberci, další instituce a osoby. Zaměřil jsem se na Národní archiv a Archiv bezpečnostních složek. V Národních archívu jsem nenalezl nic přínosného pro svou práci. Procházel jsem různou dokumentaci. Například jsem našel zmínky o pořádání schůzek KSČ na státní i okresní úrovni, kde se projednávaly záležitosti kolem mladoboleslavského AZNP. Z těchto dokumentů se dalo vyčíst pouze téma, které bylo projednáváno na této schůzi bez uvedení výsledku. Výsledky těchto jednání a následné postupování jsem našel ve fondech archívu Škoda Auto a.s., proto znovu svou práci opírám především o tovární archiv, který obsahuje primární prameny. Dle mého názoru je tento archiv odbornou veřejností nedoceněný. Ve svých málo probádaných fondech skrývá materiály a dokumentaci na mnoho odborných prací či knih.

V této práci jsem využil i vydanou literaturu, která souvisí s tématem práce. Nejvíce knih související s mým výzkumem napsal Jan Králík. Jeho publikace čtenáři

předloží stručný popis výroby a historie automobilky Škoda v Mladé Boleslavi. Při ale hlubším bádání mi přišlo, že Králík některé okruhy a fakta ve svých dílech zmiňuje jen lehce a navíc předkládá ne zcela jasná fakta, která se mohou vyložit různě. Příkladem může být problematika kolem bombardování ASAPu v květnu 1945. Obecné informace týkající se ASAPu, AZNP i Mladé Boleslavi popisují rovněž knihy Karla Herčíka. Musel jsem pana Herčíka zmínit, protože autora znám osobně. Jeho díla jsou velmi obecná, však slouží jako dobré základy a ukazují směry možného dalšího postupu ve výzkumu a bádání.

Část použitých publikací je zaměřena na modely vyráběných aut v Mladé Boleslavi za vymezené období. Zprvu jsem se snažil vyhýbat použití tohoto typu literatury, protože se v práci nezaměřuju na technické specifikace a postupy výroby. Tyto knihy nakonec však obsahují velké množství informací, které jsou i mimo rámec konstrukce daného typu vozu. Rád bych tu zmínil knihy od Jana Tučka: „*Legendární Škoda 1000 MB*“ a „*Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*“. Názvy napovídají, že se jedná o dvě díla pojednávající o stejném tématu. Základní informace o modelu Škoda 1000 MB jsou v obou knihách totožné, ale každá jednotlivá publikace přidává velké množství svých vlastních faktů. Autor také pracuje s bohatým vizuálním doprovodem od plakátů, technických výkresů po velké množství fotografií.

Hledání a kontaktování vhodných pamětníků se ukázalo být kupodivu těžké. Oslovil jsem dva domovy důchodců a oba případy byly bez úspěchu. Podařilo se mi však zkontaktovat tři pamětníky díky pomoci mého otce, který je současným zaměstnancem Škody Auto a.s. a znal je z dřívější doby. Počet pamětníků jsem chtěl ještě více obohatit, protože tři mi připadalo málo. Na doporučení pana doktora Ulvra jsem se pokusil oslovovat spoluobčany staršího věku i na veřejných místech. Vybral jsem si jeden nejmenovaný obchodní řetězec. Po oslovení několika potencionálních pamětníků, kteří bohužel nebyli bývalí pracovníci AZNP, jsem si všiml, že mě pozoruje minimálně jeden člen ochranky obchodu. Po oslovení ještě dvou milých důchodkyň mi můj pud sebezáchovy doporučil prodejnu raději opustit, před konfrontací s místní bezpečnostní službou. Tři pamětníci však i tak můj výzkum nesmírně obohatili.

Práci doprovázím kritickou analýzou a osobními názory na dobové prameny i rozhovory s pamětníky. Analýza a zkoumání socialisticky laděné dokumentace měla pro mě dva hlavní aspekty. První spočíval v obtížné interpretaci a nalezení sdělení ve změti ideologie. Velká část odborných skutečností a dokumentů měla levicovou

pachut' propagandy, kdy hlavní smysl sdělení byl uložen mnohem hlouběji. Po připomenutí mé bakalářské práce, která se zabývala fungováním ASAPu v době druhé světové války si dovoluji konstatovat, že analyzování nacistické administrativy bylo pro mě daleko srozumitelnější a jasnější, přestože byla psána někdy v německém jazyce,³³⁵ než většina spisů AZNP z období komunistické vlády. Druhý aspekt se nacházel v obohacení mé slovní zásoby o socialistickou terminologii.

Nakonec bych chtěl zhodnotit své hypotézy, které zde opět uvádím:

1. fungování a dění v závodě do začátku 50. let velmi ovlivňovaly události 2. světové války
2. výrazným faktorem ovlivňující běh továrny byly politické okolnosti, režim a ideologie, které mají zároveň nejen vliv na zaměstnance, ale i na zaměření a průběh jejich práce
3. potvrzení či vyvrácení názoru spoluobčanů - „za komunismu bylo líp.“

První úsudek se zcela potvrdil. Události z druhé světové války doznávaly i na počátku 60. let, jak zjistil a potvrdil můj výzkum. Druhá hypotéza se také potvrdila. Celá má práce je plná důkazu o tom, jak dobové události politického charakteru a samotná ideologie zasahovala do pracovního procesu zaměstnanců. Poslední tvrzení se potvrdilo pouze částečně, což jsem předpokládal. Při mém bádání jsem totiž narazil jak na kladné ohlasy komunismu, tak i záporné. Mohu jednoznačně říci, že slepí následovatelé a podporovatelé této ideologie z řad dělnictva AZNP čerpali nemalé výhody poskytované režimem, což se projevilo i na jejich životním standardu.

³³⁵ ČERVENKA, Pavel. *Pracující mladoboleslavského ASAPu v době Protektorátu Čechy a Morava*. Liberec, 2017. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci. Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická. Vedoucí práce Michal ULVR.

Použité prameny a odborná literatura

Prameny

Archív Škoda Auto a.s., Fond ASAP číslo:

- 3. Oběžníky závodního ředitele
- 9. Vyhlášky závodního ředitele/ředitelství
- 42. Deníky ředitele Ing. Hrdličky 26. 7. 1939 - 15. 10. 1941 (č. 31–34)
- 50. Požáry, bombardování
- 65. Propouštění zaměstnanců
- Kroniku Škoda z let 1895-1945

Archív Škoda Auto a.s., Fond AZNP číslo:

- 2. KSC, KSSS
- 5. Sdělení, plány, grafy, tabulky, technické podmínky
- 21. Nájemní smlouvy, pozemková reforma
- 22. Požáry, protipožární ochrana, civilní obrana
- 25. Pošta (korespondence) archivní, spisové řady, věstník
- 29. Personální záležitosti
- 30. Personální záležitosti
- 31. Personální a mzdové záležitosti
- 32. Personální a mzdové záležitosti
- 33. Pracnost, mzdy
- 36. Socialistické závazky a soutěže – III.
- 107. Výstavba – fotografie: objekty a budovy
- 113. Výstavba – fotografie: město Mladá Boleslav, bytová
- 128. KS (kolektivní smlouvy), závodní smlouva – AZNP MB (1952-1959)
- 129. KS (kolektivní smlouvy), závodní smlouva – AZNP MB (1960-1969)
- 134. Péče o zaměstnance
- 135. Nejlepší pracovníci, uspořádání podniku
- 143. Agitace, VŘSR, 1. Máj, 1.-.7.- 9.lvěten, Družba, LM, MDŽ
- 171. Návštěvy po roce 1945
- 259. Úrazy, autonehody
- 280. Vyhlášky podnikového ředitele 1950-1976

- 307. Personální záležitosti – péče o zaměstnance
- 546. Vnitropodniková propagace
- 609. Časopis Ventil

Archív bezpečnostních složek:

- Fond Hlavní správa tiskového dohledu ministerstva č. 318-51-1

Odborná literatura

Boleslavica '13: vlastivědný sborník Mladoboleslavska. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2013. 311 s. ISBN 978-80-86772-75-2.

CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. *Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934.* 1. vyd. Praha: Grada, 2003. 250 s. ISBN 80-247-9052-1.

Československo, JECH, Karel, ed. a KAPLAN, Karel, ed. *Dekrety prezidenta republiky 1940-1945: dokumenty.* 2., opr. a dopl. vyd. Brno: Doplněk, 2002. 1066 s. ISBN 80-7239-115-1.

HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi.* 3., rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. 347 stran. ISBN 978-80-260-4993-7.

HERČÍK, Karel a KRÁLÍK, Jan. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně.* Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. 209 s. ISBN 80-239-5458-X.

KOŽÍŠEK, Petr a KRÁLÍK, Jan. *L&K – Škoda: 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípů.* Praha: Motorpress, 1995. 347 s. ISBN 80-901749-3-0.

KRÁL, Zdeněk. *Motorismus v srdci Evropy, aneb, Slavné, ale i méně známé, leč pozoruhodné události a skutky Čechů a Moravanů počínaje Josefem Božkem před 200 lety roku 1815.* Čestlice: Rebo International CZ spol. s r.o., 2015. 300 s. ISBN 978-80-255-0987-6

KRÁLÍK, Jan. *Jawa, můj osud: příběh Jaroslava Freie, který zachránil Jawu a útekem zachránil sebe.* 1. vyd. Praha: Grada, 2010. 107 s. TEN: technická elita národa. ISBN 978-80-247-2597-0.

KRÁLÍK, Jan. *Stavební růst společnosti ŠKODA AUTO 1895-2015.* Moto Public, 2015. 82 s.

KRÁLÍK, Jan a HRDLIČKA, Petr. *V soukolí okřídleného šípů: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky.* 1. vyd. Praha: Grada, 2008. 160 s. TEN: technická elita národa. ISBN 978-80-247-2415-7.

MĚSTECKÁ, Sylva. *Boleslavský uličník*. Vyd. 1. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2006. 110 s. ISBN 80-254-6284-6.

MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Praha: Paseka, 2011. 73 s., [96] s. obr. příl. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7432-094-1.

MORAVA, Milan, DOKOUPIL, Miroslav a BERGER, Boris. *Škoda Popular: zapomenutá legenda okřídleného šípu*. 1. vyd. Olomouc: Rubico, 2004. 76 s. ISBN 80-7346-022-X.

NÁLEVKA, Vladimír. *Studená válka*. Praha: Triton, 2003. 234 s. ISBN 80-7254-327-X.

PROCHÁZKA, Hubert. *Klasické automobily Škoda: příručka pro renovace vozidel (r. v. 1934-1964)*. Brno: ComputerPress, 2007, 198 s. ISBN 978-80-251-1663-0.

RYCHLÍK, Jan a PENČEV, Vladimír. *Od minulosti k dnešku: dějiny českých zemí*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013. 685 s. ISBN 978-80-7429-387-0.

TUČEK, Jan. *Legendární Škoda 1000 MB*. 1. vyd. Praha: Grada, 2014. 155 s. Retro. ISBN 978-80-247-4167-3.

TUČEK, Jan. *Škoda 1000 MB: historie, vývoj, technika, sport*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. 127 s. ISBN 80-247-1012-9.

VAVREČKA KEMPNÁ, Lucie. *Škodovky do celého světa: export automobilů L&K a Škoda v letech 1905-1991*. [2. vyd.]. Praha: Národní technické muzeum, 2013. 149 s. Práce z dějin techniky a přírodních věd; sv. 36. ISBN 978-80-7037-220-3.

Závěrečné práce

ČERVENKA, Pavel. *Pracující mladoboleslavského ASAPu v době Protektorátu Čechy a Morava*. Liberec, 2017. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci. Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická. Vedoucí práce Michal ULVR.

REDEK, Daniel. *Mladá Boleslav – minulost a současnost*. Liberec, 2010. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci. Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická. Vedoucí práce Jaroslav VÁVRA.

SKÁLA, Jan. *Vývoj regionálního tisku na Mladoboleslavsku od roku 1945 do počátku normalizace*. Praha, 2012. Diplomová práce. Univerzita Karlova V Praze. Fakulta sociálních věd. Vedoucí práce Barbara KÖPPOVÁ.

Rozhovory

Pan Umlauf J. na základě rozhovoru 26. června 2019Kosmonosy.

Paní Umlaufová V. na základě rozhovoru 26. června 2019Kosmonosy.

Pan Drábek K. na základě rozhovoru 5. července 2019 Kosmonosy.

Webové portály

Zákony pro lidi.cz. *Zákon č. 231/1948 Sb.* [online]. AION CS, 2019 [cit. 2019-05-15]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1948-231>

Tab. 39 Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v civilním sektoru národního hospodářství podle ekonomické činnosti (sekce OKEČ) a sfér (v Kčs, na fyzické osoby). ČSÚ [online]. 2019 [cit. 2019-06-0]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/35067255/1100251539.pdf/afd4b303-aa1d-42f6-a1e8-8bab1b3f58ae?version=1.1>

Seznam příloh

Tabulky	90
Tabulka č. 1	90
Tabulka č. 2	90
Prameny institucionální provenience	91
Dokument č. 1	91
Dokument č. 2	92
Dokument č. 3	93
Fotografie.....	94
Fotografie č. 1.....	94
Fotografie č. 2.....	94
Fotografie č. 3.....	95
Fotografie č. 4.....	95
Fotografie č. 5.....	96
Fotografie č. 6.....	96
Fotografie č. 7.....	97
Fotografie č. 8.....	97
Fotografie č. 9.....	98
Fotografie č. 10.....	98
Fotografie č. 11.....	99
Fotografie č. 12.....	99
Fotografie č. 13.....	100
Fotografie č. 14.....	100
Fotografie č. 15.....	101
Fotografie č. 16.....	101
Fotografie č. 17.....	102
Fotografie č. 18.....	102
Fotografie č. 19.....	103
Fotografie č. 20.....	103
Fotografie č. 21.....	104
Fotografie č. 22.....	104
Fotografie č. 23.....	105
Fotografie č. 24.....	105
Fotografie č. 25.....	106
Fotografie č. 26.....	106
Fotografie č. 27.....	107

Přílohy

Tabulky

Tabulka č. 1

Označení osobního automobilu	Výroba v letech
Škoda Popular 995	1946
Škoda Rapid	1945-1947
Škoda Superb	1947-1948
Škoda 1100	1946
Škoda 1101, 1102, (Tudor)	1946-1952
Tatra 600	1951-1952
Škoda 1200	1952-1958
Škoda 1201	1955-1961
Škoda 1202	1961-1973
Škoda 440	1955-1959
Škoda 445	1957-1959
Škoda Octavia, Octavia TS, Octavia 1200 TS, Octavia Super	1959-1964
Škoda Felicia (450, Felicia, Felicia Super)	1957-1964
Škoda Octavia Combi	1961-1971
Škoda 1000 MB	1964-1969

Seznam vyráběných osobních vozů od roku 1946 do roku 1969 (zdroj: CEDRYCH, Mario René a NACHTMANN, Lukáš. Škoda – auta známá i neznámá: prototypy i sériové automobily vyráběné od roku 1934.)

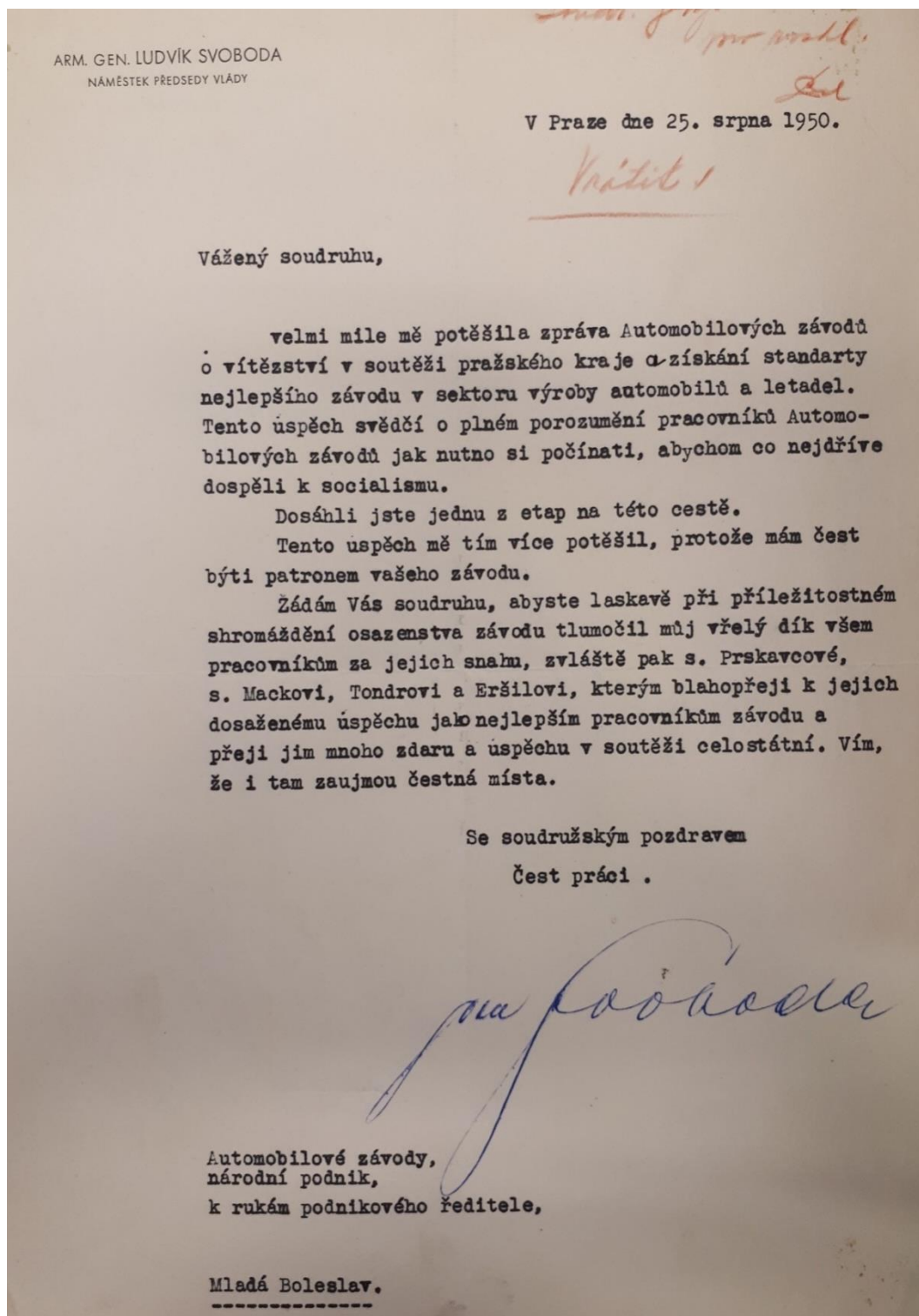
Tabulka č. 2

Okres	Počet obyv.	v průmyslu		v zemědělství		Ostatní		nečinní
		počet	%	počet	%	počet	%	počet
Ml. Boleslav	56 404	13 062	23,1	6 907	12,2	6 853	12,1	29 582
Mělník	4 335	346	7,9	1 185	27,3	386	8,8	2 438
Jičín	3 690	361	9,8	1 209	32,6	177	4,8	1 943
Nymburk	5 004	482	16,7	813	16,2	668	13,3	3 041
Doksy	9 311	1 313	14	2 014	21,6	1 062	11,4	4 922
Mni. Hradiště	28 824	9 247	32	5 880	20,4	1 810	6,3	11 887
	107 588	24 811	25,2	18 008	16,8	10 956	10,2	55 813

Tabulka zobrazující počet a procenta pracujících v jednotlivých sektorech v okrese Mladá Boleslav a v sousedních okresech (zdroj: Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 30 – Mladá Boleslav, Složení obyvatelstva podle druhu zaměstnání v okruhu do 20 km, 1955)

Prameny institucionální provenience

Dokument č. 1



Dopis generála Svobody z 25.8.1950 (zdroj: Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 25. - Dopis gen. L. Svobody z 25.8.1950)

10-52/032/V Praha 13.12.1953

Pracovnímu kolektivu
Automobilový závod^u Mladá Boleslav!

• Drazí soudruzi!
Vrátila jsem se 12.13. z cesty do Lině
a našla Vaš radostný dopis o splnění
pětiletky.
Dovolte mi, abych Vám ze srdce
blahopřála a zároveň poděkovala za Vaši
práci, kterou žijete pro nás pro vždy.

• Přeji Vám k dalšímu úsilí krásný a
čestný úspěch

Vasě
Marie Majerová

Dopis Marie Majerové z 13.12.1953 (zdroj: Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 25. -Dopis Marie Majerové z 13.12. 1953)



Karikatury z brožurky Rady a doporučení novému zaměstnanci pracovního kolektivu AZNP, 1953 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond ASAP č. 30 - Personální záležitosti)

Fotografie

Fotografie č.1



Vnitřek jedné z hal po náletu a požáru 9.5. 1945 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond ASAP č. 50 - Požáry, bombardování)

Fotografie č.2



ASAP po náletu z 9.5. 1945 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond ASAP č. 50 - Požáry, bombardování)

Fotografie č.3



Příjezd Rudé armády do Mladé Boleslavi 10. května 1945, Staroměstské náměstí Mladá Boleslav (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 143 – Agitace, VŘSR, 1. Máj, 1.-7.- 9.lvěten, Družba, LM, MDŽ)

Fotografie č.4



Prezident Edvard Beneš si prohlíží fotografie náletu na ASAP, 9.10 1946 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 – Agitace, VŘSR, 1. Máj, 1.-7.- 9.lvěten, Družba, LM, MDŽ)

Fotografie č.5



Stávka v závodě, únor 1948 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 143 – Agitace, VŘSR, 1. Máj, 1.-7.- 9.lvěten, Družba, LM, MDŽ)

Fotografie č.6



Údernická knížka brusičky Albiny Orbové (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 33 – Údernické knížky)

Fotografie č.7



Jesle na Slovanice 1951 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 134 – Péče o zaměstnance)

Fotografie č.8



Zubní ordinace v AZNP 1953-1957(zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 134 – Péče o zaměstnance)

Fotografie č.9



Mapa AZNP MB po roce 1964 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 113 – Výstavba – fotografie: město Mladá Boleslav, bytová výstavba)

Fotografie č.10



Pohled na „Václavák“, hlavní komunikace nového závodu s délkou 1,5 km, rok 1964-68 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 107 – Výstavba – fotografie: objekty a budovy)

Fotografie č.11



Delegace z Indie na besedě se zaměstnanci AZNP, 1958-59 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 12



Brazílci s pracovníky závodu při debatě, počátek 60. let (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 13



Kubánská delegace s dělnicemi AZNP, počátek 60. let (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 14



Návštěvníci z Číny pozorující karosérii Škody Spartak, 1958 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 15



Proslov ku příležitosti návštěvy Korejců v ZNP, 25. září 1959 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 16



Korejské děti v AZNP vychovávané v ČSR, asi rok 1957-58 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 17



L. I. Brežněv na prohlídce nového závodu AZNP, 1964 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 18



Charlotte Sheffield na návštěvě AZNP MB, 1957 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 19



Miss USA 1957 pózující s Škodou 450 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 20



Kapitán Sadko při rozhovoru pro Ventil, 1960 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č. 21



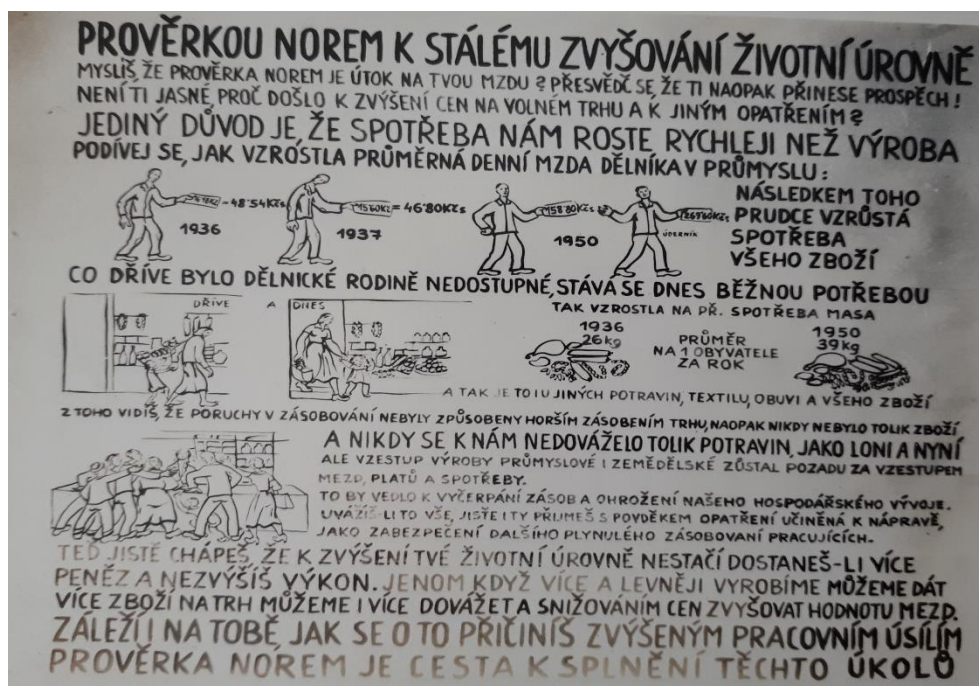
Emil Zátopek v mladoboleslavském závodě, 1962 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 –Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č.22



Škoda 706 a zesnulí Bohumil Zemánek, 2. března 1959 (zdroj: Archiv společnosti ŠKODA AUTO, Fond AZNP č. 259 – Dokumentace o smrtelné nehodě Bohumila Zemánka)

Fotografie č.23



Plakát na nástěnce z 50. let (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 546 – Plakáty na nástěnce)

Fotografie č.24



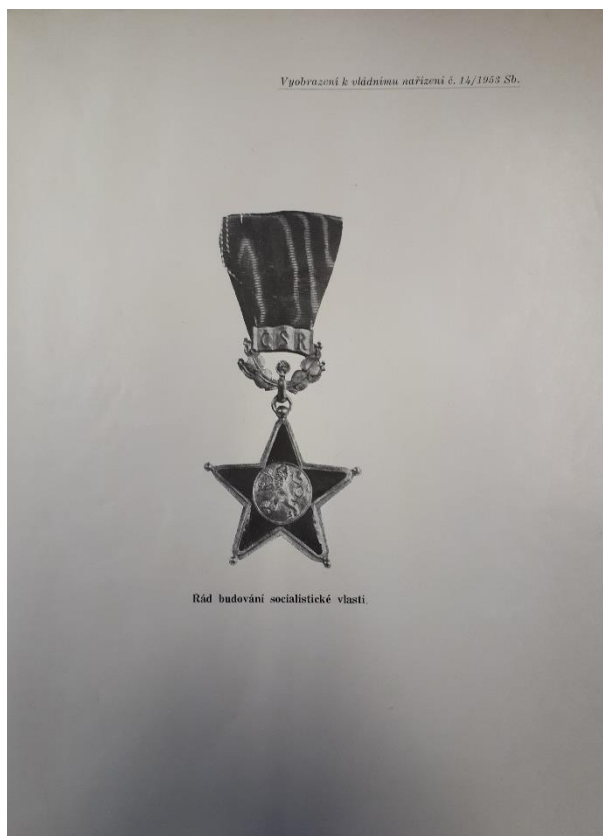
Fotografie jubilanta pracujícího zřejmě 55 let v závodě, rok 1955 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 29 – Personální záležitosti)

Fotografie č.25



Čestná stráž u tribuny k smrti A. Zápotockého s frontou dělníků zapisující do smuteční knihy své kondolence, 1957 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 171 – Návštěvy po roce 1945)

Fotografie č.26



Řád budování socialistické vlasti ((zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 2 – KSC, KSSS)

Fotografie č.27



Kresby Z. Bilského pro Ventil, vpravo z roku 1954, vlevo z roku 1959 (zdroj: Archiv společnosti Škoda Auto, fond AZNP č. 546 – Kresby Z. Bilský)