

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Pracoviště Orální historie – soudobé dějiny



Bc. Lukáš Jouza

Mototechna: případová studie problematiky (ne)dostatku

Diplomová práce

Vedoucí práce: Prof. PaedDr. Mgr. Miroslav Vaněk, Ph.D.

Praha 2014

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci vypracoval samostatně a za použití jen uvedených pramenů a literatury. Tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Současně dávám svolení k tomu, aby byla tato práce zpřístupněna v příslušné knihovně UK a prostřednictvím elektronické databáze vysokoškolských kvalifikačních prací v depozitáři Univerzity Karlovy a používána ke studijním účelům v souladu s autorským právem.

V praze dne 14.05. 2014

.....

Bc. Lukáš Jouza

Poděkování

Touto cestou bych chtěl vyjádřit své velké díky všem narátorům, kteří byli ochotni se mi ve svém volném čase věnovat a umožnili vznik této studie. Vřelé díky za vstřícné přijetí a sdílené vzpomínky tak patří paní Janě Novotné, Marcele Dezortové, Martě Kellerové a pánům Jiřímu Čápovi, Jaroslavu Slavičkovi, Miloši Kosteckému, Pavlu Kolesárovi, Oldřichu Doležalovi, Jiřímu Nedvědovi a Jiřímu Pokornému. Panu Slavičkovi, panu Kolesárovi a panu Karlu Šafaříkovi také děkuji za umožnění přístupu k písemným archiváliím v prostorách bývalého OZ 32 ve Stodůlkách. Zvláštní poděkování patří panu Janu Tučkovi, přednímu autorovi knih s tematikou automobilismu před rokem 1989, a to za jeho názory, emailové “konzultace” a nasměrování k užitečným zdrojům.

Mé díky pak patří v první řadě rodině, díky jejíž nehynoucí trpělivosti a psychické podpoře jsem se dostal až k této metě. V tomto směru bych chtěl rovněž poděkovat své přítelkyni. V náročném úkolu, jaký vysokoškolské studium představuje, jsem uspěl také díky vám.

Rád bych také poděkoval všem vědeckým pracovníkům, se kterými jsem se v rámci svého studentského působení na pracovišti Orální historie – soudobých dějin setkal, a to za inspiraci, skvělé studijní prostředí a podporu. Zvláštní a velké poděkování patří v tomto ohledu panu profesoru Miroslavu Vaňkovi za odborné vedení této práce, cenné rady a projevenou důvěru.

Obsah

Abstrakt.....	6
Úvod.....	7
1. Výzkumný projekt a teoretické zakotvení práce.....	10
1.1 Charakteristika výzkumu.....	10
1.2 Teoretické zakotvení práce.....	11
2. Metodologická část.....	19
2.1 Validita a reliabilita	19
2.2 Technika sběru “dat”.....	21
2.3 Výběr “vzorku” a prostředí výzkumu.....	22
2.4 Analytické a interpretační postupy.....	25
2.5 Etické otázky výzkumu.....	27
3. Empirická část.....	29
3.1 Historie a struktura národního podniku Mototechna.....	29
3.1.A Vznik a vývoj národního podniku Mototechna do roku 1989.....	29
3.1.B Struktura národního podniku Mototechna.....	32
3.1.C “Bývalí lidé” v Mototechně.....	41
3.1.D Specifika automobilového průmyslu v Československu.....	43
3.2 Vývoj způsobů prodeje automobilů v období 1948 – 1989.....	48
3.2.A Povolenky, poukazy a první volný prodej: 1948 – 1962.....	48
3.2.A.1 Povolenky a poukazy.....	48
3.2.A.2 Volný trh.....	52
3.2.B. Jednotné pořadníky a druhý volný prodej: 1962 – 1971.....	53
3.2.B.1 Jednotné pořadníky.....	53
3.2.B.2 Volný trh.....	61
3.2.C Časy kvantitativní saturace: 1972 – 1973.....	64
3.2.C.1 Vozy Lada a jejich “role” v kvantitativní saturaci.....	66
3.2.C.2 Převrat aneb “dostatek pro všechny”.....	67
3.2.D Časy sjednoceného prodeje a záznamů: 1974 – 1989.....	70
3.2.D.1 Záznamy na tvz. úzkoprofilové automobily.....	71
3.2.D.2 Automobily Lada v 80. letech.....	75
3.2.D.3 Záznamy v reflexi narátorů.....	76
3.2.D.4 Cesta automobilu aneb “od výrobce na prodejnu”.....	80

3.2.E Škoda Favorit.....	83
3.3 Náhradní díly na automobily.....	89
3.4 Automobil a společnost.....	96
3.5 Šedá ekonomika – protislužby, všimné a úplatky.....	102
3.6 Nedostatek v období “normalizace”?.....	111
3.7 Automobilový trh a <i>dostatek</i> po roce 1989.....	119
3.8 Státní podnik Mototechna po roce 1989.....	125
4. Závěr.....	129
5. Použité zkratky.....	133
6. Seznam literatury a dalších pramenů.....	134
6.1 Rozhovory.....	134
6.2 Literatura.....	136
6.3 Archivní prameny.....	139
6.4 Internetové zdroje.....	140
7. Přílohy.....	142
7.1 Příloha č.1 – formulář souhlasu se zpracováním osobních a citlivých údajů.....	142
7.2 Příloha č.2 – seznam automobilů prodávaných v letech 1945 – 1989 národním podnikem Mototechna.....	143
7.3 Příloha č.3 – obrazová příloha.....	147
7.4 Příloha č.4 – CD s protokoly o rozhovorech, prepisy rozhovorů a podepsanými informovanými souhlasy (tato příloha není součástí tištěné verze práce).	

Abstrakt

Cílem práce je zachytit složitost a komplexitu problematiky nedostatku v oblasti automobilů a náhradních dílů v letech 1948 – 1989 v Československu, s důrazem na 70. a 80. léta (tedy periodu “normalizace”), která představují ve všech ohledech primárně zkoumané období. “Rámcem” pro tuto studii se stal podnik Mototechna – v inkriminovaných letech téměř monopolní prodejce motorových vozidel a náhradních dílů, jehož historie a struktura je v práci detailně představena. Stěžejní náplní práce je rovněž deskripce vývoje automobilismu a systému prodeje automobilů od prvních poválečných let do roku 1989, s mírným přesahem do 90. let. Součástí studie jsou i kapitoly věnované specifickým problémům, které s tématem práce bezprostředně souvisí - šedé ekonomice a vnímání automobilu jakožto “předmětu” z hlediska tehdejší společnosti. Zdrojem poznání se stala orálněhistorická interview se sedmi bývalými podnikovými zaměstnanci a třemi “zákazníky” Mototechny (tedy tehdejšími majiteli automobilů z řad veřejnosti), rovněž pak soudobé písemné materiály a současná dostupná literatura.

Klíčová slova

Mototechna, motorismus, automobil, náhradní díly, nedostatek, normalizace, poradník, záznam, šedá ekonomika, protislužby, orální historie.

Abstract

The main objective of this thesis is to capture the complexity of the issue of insufficiency of automobiles and their spare parts in Czechoslovakia between years 1948 – 1989, with emphasis on the period of so called normalization (70s and 80s). “Framework” of this study is constituted by national company Mototechna – in that time almost monopoly seller of automobiles and spare parts, whose history and structure is an important part of this study and is therefore depicted in detail. Description of the development of motoring and car sales systems from the very first years following after the Second World War with a slight overlap to the 90s is also a pivotal content of this thesis. Chapters dedicated to grey economy and perception of automobile as an “object” from the “people’s point of view” (in the researched period) are also constituent parts of this study, as they relate to the main topic very closely. Presented study is a result of research, which utilized method of oral history as well as contemporary written materials and present-day available literature. Oral history interviews were conducted with seven former Mototechna employees and three Mototechna “customers” – owners of automobile from the public.

Key words

Mototechna, motoring, automobile, spare parts (aftermarket), insufficiency, normalization, waiting list, record, grey economy, return services, oral history.

Úvod

Automobilový průmysl měl v našich zemích vždy velmi silné postavení, a to nejen “za časů” Československa. U kolébky zrodu motorismu v Evropě stálo již Království české - společnost Laurin a Klement představovala v období první čtvrtiny 20. století největšího výrobce automobilů na území Rakouska-Uherska¹. Zájem o techniku a motorismus byl mnoha Čechům vlastní a druhá světová válka ani rok 1948 na tom pranic nezměnily. U většiny občanů však dlouho zůstalo jen u zájmu, neboť již v období první republiky byl automobil výsadou bohatých, přičemž po únorovém převratu v roce 1948 se na osobní vůz začalo z ideologických důvodů pohlížet jako na zavrženíhodný kapitalistický statek². Tento pohled se nicméně začal již v průběhu 50. let měnit a vizí, ke které vládnoucí režim postupně z různých důvodů³ inklinoval, se stal rozvinutý automobilový průmysl a “automobil do každé rodiny”. To jsme však již na začátku 70. let, tedy období “normalizace”, které v rámci tématu práce představuje hlavní, nikoliv však jediné zkoumané období.

Cílem předkládané diplomové práce s názvem “Mototechna: případová studie problematiky (ne)dostatku” je zachycení složitosti a komplexity problematiky nedostatku v oblasti automobilů a náhradních dílů, a to na “časové ose” od roku 1948 do roku 1989, avšak s důrazem na 70. a 80. léta (tedy období “normalizace”), která představují ve všech ohledech primárně zkoumané období. Cílem studie je poodhalit rozličné souvislosti a příčiny jevu (ne)dostatku ve zkoumané oblasti, a to s důrazem na explorativní (u příslušných problémů i explanační) povahu této práce. V rámci uvedeného kontextu probíhalo bádání na “pozadí” národního podniku Mototechna - československého státního podniku, pod jehož (téměř monopolní) “taktovkou” se v letech 1949 – 1989 odehrával jak prodej automobilů a motocyklů, tak prodej a distribuce náhradních dílů.

Ohledně dostupnosti či nedostupnosti automobilů a náhradních dílů v období “normalizace” nepanuje u veřejnosti shoda. Sám jsem byl svědkem jak vášnivých “živých” debat na toto téma, tak debat na internetových diskusních fórech, přičemž lze s určitou nadsázkou konstatovat, že každý pamětník tvrdí něco jiného (od tvrzení typu “auto se dalo koupit bez problémů” až po “člověk musel dát úplatek, spát před Mototechnou ve spacáku a stejně neměl jisté, že se k automobilu dostane”). Svou roli zde hrají samozřejmě osobní zkušenosti s koupí automobilu (které však mohou být vzhledem k mnoha uplynulým létům v paměti “rozostřené”), zároveň však i “tradované mýty”, které pak mohou paměť lehce deformovat (především v rámci konfirmačního zkreslení, kdy pamětník může mít například – ačkoliv si tuto problematiku vybavuje mlhavě - tendenci nedostatek potvrzovat, protože ohledně “normalizace” často “panuje” u nejširší laické veřejnosti právě úzus nedostatku,

¹ Kožíšek, P. , Králík, J. (1995). Laurin a Klement-Škoda, 1895 – 1995. I. díl – Laurin a Klement jest nejlepší známkou světa. Motorpress, Praha, 249 stran.

² Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v prepisu na str. 6.

³ Pozn.: Přičemž i tyto jsou mimo jiné předmětem předkládané práce.

především pak v rámci spotřebního zboží⁴). “Mlhavosti” tohoto tématu jistě napomáhá i skutečnost, že dosud nebyla vydána žádná publikace, která by se této problematice detailně věnovala. Neprobádaný terén mě začal přitahovat, netrvalo dlouho a vzhledem k mému zájmu o motorismus a znalostem, které mi poskytuje studium oboru Orální historie, jsem se rozhodl vnést do této problematiky trochu příslovečného “světla”, téma v jeho komplexitě zpracovat a zjistit, “jak to vlastně bylo”, a to s pomocí bývalých zaměstnanců Mototechny a “zákazníků” (tedy s tehdejšími majiteli automobilů z řad veřejnosti). Zdrojem poznání se tedy stala orálněhistorická interview s uvedenými zainteresovanými lidmi, rovněž pak soudobé písemné materiály a současná dostupná literatura. Důvodem volby podniku Mototechna jakožto “rámce” pro tuto studii byla skutečnost, že se ve zkoumaném období jednalo o téměř monopolního prodejce automobilů a náhradních dílů a také skutečnost, že se zaměstnanci právě tohoto podniku jsem od začátku počítal jakožto s klíčovými narátory, kteří mi v rozhovorech zprostředkují potřebné informace, zkušenosti a prožitky.

Společně se situací v období “normalizace” jsem se již zpočátku rozhodl explarovat způsoby prodeje automobilů a problematiku jejich (ne)dostatku od roku 1948, přičemž až v průběhu bádání se ukázalo, že vývoj systémů prodeje do počátku primárně sledovaného období je pro uchopení a pochopení “normalizační” situace nepostradatelný. To mě ve správnosti volby nevěnovat se striktně jen 70. a 80. létům utvrdilo. Vzhledem k tomu, že předkládaná práce se věnuje zkoumání problematiky (ne)dostatku a využívá v tomto kontextu “rámce” podniku Mototechna, bylo nutné ho po všech stránkách detailně představit. Zkoumáním historie Mototechny se rovněž nikdo po odborné stránce detailně nezabýval a tato část práce tak – kromě “nutnosti” tohoto kroku – představuje další kontribuci ke komplexnímu prozkoumání historie automobilismu v Československu. Kromě již nastíněného se tato studie věnuje i dalším oblastem, které jsou pro celkové uchopení (a snad i pochopení) problematiky (ne)dostatku ve zvolené oblasti důležité. Jedná se například o kapitolu zabývající se vnímáním automobilu jakožto “předmětu” z hlediska tehdejší společnosti či kapitolu věnovanou šedé ekonomice, přičemž je třeba “vyzdvihnout”, že těmto tématům jsem se mohl věnovat pouze díky využití metody orální historie.

V průběhu práce na této studii se dle očekávání ukázalo, že problém (ne)dostatku automobilů je problémem vsutku komplexním a složitým, do kterého se promítala jak vnitropolitická situace, tak hospodářská situace (i na mezinárodní úrovni), dodavatelsko-odběratelské vztahy a zároveň v rámci finálního shánění automobilu občany také mezilidské vztahy společně s aspektem šedé ekonomiky (například v rámci protislužeb). Práce si klade za cíl detailně explarovat danou oblast a tam, kde je to možné, přijít s explanací jevů, vzhledem ke komplexnosti této oblasti si však neklade za cíl být jakýmsi bezvýhradně pravdivým a finálním průvodcem “koupě automobilu za “normalizace””. Je tedy třeba uvést, že zkušenosti

⁴ Pozn.: Toto se pak může projevit (hypoteticky) například konstatováním typu “nebyly banány, jak mohly být auta...”. Tato problematika je v předkládané práci detailněji rozvedena v kapitole “Nedostatek v období “normalizace”?” na str. 111 – 119.

potenciálních čtenářů s koupí osobního vozu mohou vybočovat z načrtnutého rámce, a to právě kvůli obrovskému množství faktorů a okolností, které koupi automobilu v inkriminovaném období ovlivňovaly.

Výzkumný projekt a teoretické zakotvení práce

Charakteristika výzkumu

Jaké měl občan v „normalizovaném“ Československu možnosti a šance na koupi automobilu? Byl v tomto období nedostatek osobních vozů a náhradních dílů? Cílem předkládané diplomové práce s názvem “Mototechna: případová studie problematiky (ne)dostatku”, která je výsledkem kvalitativního⁵ orálněhistorického výzkumu, je zachycení složitosti a komplexity problematiky nedostatku ve zvolené oblasti, rovněž pak podhalení rozličných souvislostí a příčin tohoto jevu s důrazem na explorativní povahu této práce. V rámci uvedeného kontextu probíhalo bádání na “pozadí” národního podniku⁶ Mototechna – československého státního podniku, pod jehož (téměř monopolní) taktovkou se v letech 1949 - 1989 odehrával jak prodej automobilů a motocyklů, tak prodej a distribuce náhradních dílů. Práce se ve všech zkoumaných tématech zaměřila pouze na dvoustopá motorová vozidla dostupná v tržním prodeji jednotlivým občanům⁷. Zdrojem poznání se stala orálněhistorická interview se sedmi bývalými podnikovými zaměstnanci a třemi zákazníky Mototechny (tedy tehdejšími majiteli automobilů z řad veřejnosti), rovněž pak soudobé písemné materiály a současná dostupná literatura.

Kromě základních otázek nastíněných v úvodu této části je stěžejní náplní předkládané práce rovněž deskriptivní přiblížení vývoje automobilismu a systému prodeje automobilů, a to od prvních poválečných let až do roku 1989, s mírným přesahem do 90. let. Explorace a explanace vývoje systému prodeje automobilů do počátku 70. let není samoúčelná, ale naopak nepostradatelná pro uchopení a pochopení “normalizační” situace. Tato část je “kontextem pro text”, jehož vynecháním by čtenář přišel o porozumění mechanismům a “reáliím” automobilového trhu v období “normalizace”, ve kterém tkví v rámci problematiky (ne)dostatku těžiště této práce. Krátké pojednání o bouřlivých porevolučních letech v kontextu tématu považuji také za přínosné. Věnoval jsem se rovněž i samotnému národnímu podniku Mototechna, který je – včetně organizační struktury – v předkládané práci detailně představen. Díky využití metody orální historie⁸ jsem se v rámci tématu mohl věnovat

⁵ Pozn.: Kvalitativní výzkum představuje “takové bádání, které sdělení jednotlivce vnímá jako svébytnou poznávací hodnotu a nesnaží se její obsah pomocí kvantifikujících (např. statistických) postupů zobecnit.” IN: Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 14; Podrobně ke kvalitativnímu výzkumu pak Hendl, J. (2005). Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace. Portál, Praha, 407 stran.

⁶ Pozn.: Od 01.07. 1988 veden v obchodním rejstříku již jako státní podnik.

⁷ Pozn.: Předkládaná práce se tedy nevěnuje ani motocyklům, ani nákladním či užitkovým automobilům.

⁸ Pozn.: Orální historie představuje řadu propracovaných, avšak stále se vyvíjejících a dotvářejících postupů, jejichž prostřednictvím se badatel v oblasti humanitních a společenských věd dobírá nových poznatků, a to na základě ústního sdělení osob, jež byly účastníky či svědky určité události, procesu nebo doby, které badatel zkoumá, nebo osob, jejichž individuální prožitky, postoje a názory mohou obohatit badatelovo poznání o nich samých, případně o zkoumaném problému obecně. IN: Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 9.

oblastem, které by pouhé studium písemných materiálů (kterých je ostatně dostupných – jak uvádím v příslušné části níže - velmi málo) v žádném případě neumožnilo. Mou snahou bylo na jedné straně náplň práce co nejvíce rozšířit, na straně druhé zachovat takovou “kompaktnost”, aby spolu všechna sledovaná témata a problémy vzájemně souvisely a studie tak představovala ucelený soubor vzájemně se ovlivňujících, podmiňujících a doplňujících aspektů. Neomezil jsem se tedy na strohý výčet tematických reálií a věnuji se tak například vnímání automobilu jakožto “předmětu” z hlediska tehdejší společnosti, součástí práce je také kapitola věnující se (samozřejmě v rámci tématu) protislužbám a úplatkům.

Cílem práce nebylo jakékoliv “rozsouzení” jednotlivých pohledů, postojů a informací (či případných vzájemně si oponujících informací), které by bez generalizování nebylo realizovatelné a vzhledem k explorativnímu zaměření práce ani přínosné. Cílem bylo zachycení komplexity zkoumaného problému bez nutnosti přijít s jedním konkrétním závěrem, který by v konečném výsledku neodpovídal realitě. Ačkoliv má tato práce primárně explorativní charakter, “zakomponována” je u příslušných problémů rovněž linie explanační, skrze kterou jsem se s pomocí veškerých dostupných a užitých pramenů pokusil příčiny konkrétních jevů vysvětlit. Interpretace a explanace je tak vedle popisných částí neoddělitelnou součástí této studie.

Při přípravě designu studie jsem se nechal inspirovat modelem intrinsitní případové studie dle Stakea⁹. Dle tohoto autora se intrinsitní případová studie věnuje případu kvůli němu samému a je vytvořena za účelem jeho lepšímu porozumění. Řídí se zájmem o jeho zvláštní rysy a nereprezentuje případy jiné – vztah k obecnější problematice u takové práce nehraje roli¹⁰. V takové studii pak nejde o testování hypotéz či o návrh teorie, ale o poznání jednotlivých aspektů zkoumaného případu. Cílem je porozumění případu a pochopení propojení jeho jednotlivých částí. Z tohoto nastíněného modelu pak dobře vystupuje vytyčený (a snad i splněný) cíl předkládané práce - komplexní porozumění problematice (ne)dostatku ve zvolené oblasti – explorace problému spojená s explanací aspektů, které měly (či potenciálně mohly mít) s touto problematikou souvislost.

Teoretické zakotvení práce

Vedle soudobých písemných materiálů a současné dostupné literatury jsou velmi důležitým zdrojem poznání této práce rozhovory vedené metodou orální historie. Orální historie je kvalitativní metoda výzkumu, která se (oproti tradičně pojímaným dějinám, které jsou zpracovávány primárně (či výhradně) na základě “neorálních”,

⁹ Stake, R. E. (1995). The Art of Case Study Research. Sage, Londýn, 192 stran. IN: Hendl, J. (2005). Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace. Portál, Praha, strana 107.

¹⁰ Pozn.: V mém případě by pak byl “obecnější problematikou” například nedostatek v abstraktnější rovině, věnování se spotřebnímu zboží a jeho nedostatku či věnování se vzájemnému porovnání mnou zvoleného tématu s nedostatkem spotřebního zboží ve sledovaném období. Ničemu z uvedeného se tedy tato práce nevěnuje.

tedy písemných materiálů) snaží “dát slovo” opomíjeným vrstvám společnosti, více reflektuje tzv. malé dějiny, individuální prožitky a každodennost¹¹. Orální historie je využití mluveného svědectví jakožto historického pramene. Tato metoda pak představuje jedinečný způsob, jak zpracovat dosud neprobádaná témata (ke kterým například existuje jen velmi málo písemných záznamů), neboť jejím jádrem jsou rozhovory s lidmi, kteří přímo zažili konkrétní událost, prožili konkrétní období či měli přímou zkušenost se zkoumaným problémem a mají k němu co říci. Orální historii je tak třeba brát jako zprostředkování osobního prožitku¹², s čímž se pak samozřejmě pojí bytostná subjektivita výpovědi. Problematika subjektivity v orální historii je velmi komplexní¹³, je však třeba se o ní zmínit. Subjektivita je totiž přítomna nejen ve studiích využívajících metody orální historie, ale i v každé jiné práci ve společenských vědách, protože badatel sám je součástí zkoumání a absolutní objektivita není možná¹⁴. Vzhledem k využití metody orální historie je třeba si v mém případě přiznat nejen aspekt vlastní subjektivity, ale zmínit právě subjektivitu v rámci prožitků narátorů. Považuji za velmi důležité uvést své ztotožnění s názorem A. Portelliho, dle kterého je představa, že písemný pramen je daleko objektivnější a především pravdivější než orální mylná, neboť i písemný pramen někdo napsal a to často někdo, kdo ani nebyl účastníkem dění, o kterém píše. Tento odstup (ačkoliv je dle některých kritiků premisou nezaujatého náhledu) totiž vede k vyznění dějin jako čehosi odděleného od těch, kteří je prožili. Protože však dějiny nejsou cosi z “odděleného časoprostoru”, jsou uchopitelné právě prostřednictvím těch, kteří na nich participovali (a stále participují)¹⁵. Pro úplnost je pak nutné uvést, že při využití rozhovorů je třeba uplatnit vlastní kritické posuzování (stejně jako u kteréhokoliv jiného zdroje, u rozhovorů je však třeba zvýšeného důrazu), neboť to, že narátor tvrdí, že je něco pravda, nemusí znamenat, že to skutečně pravda je¹⁶. Fatální chybou by pak bylo tuto skutečnost přejatou do vlastní práce neproblematizovat a vydávat jí za jedinou a nezpochybnitelnou pravdu. Problematika této práce je velmi komplexní a i vzhledem k malému počtu písemných zdrojů byly pro uchopení (a troufám si říci, že i pochopení) mnou zpracovávaného tématu československé historie stěžejní orálněhistorické rozhovory. V každém případě však třeba vycházet i z písemných pramenů, neboť jak se výstižně vyjádřil již jednou zmiňovaný A. Portelli – pokud využíváme jen ústní prameny, cílem našeho snažení není rekonstrukce něčeho (tedy

¹¹ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 14.

¹² Vyjádření Pilar Dominguezové v rozhovoru s prof. Miroslavem Vaňkem týkajícím se orální historie. IN: Vaněk, M. (2008). O orální historii s jejími zakladateli a protagonisty. Hlasy minulosti 4, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, 113 stran.

¹³ Viz. příslušná kapitola na stranách 15 – 22 v knize Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha.

¹⁴ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 17.

¹⁵ IN: Vaněk, M. (2004). Orální historie ve výzkumu soudobých dějin. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i., Praha, 175 stran.

¹⁶ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 17.

zkoumaného problému), ale historie paměti¹⁷ a o tu v této práci vsutku nešlo. Základem mé snahy o vyrovnaný a co možná nejvíce objektivní výzkum (s důrazem na předchozí řečené o subjektivitě!) bylo prostudování všech dostupných pramenů k řešenému tématu a nepředpojatý přístup k narátorům.

Rozhovory v předkládané práci byly vedeny jakožto orálněhistorická interview (čili nikoliv jakožto životopisná vyprávění), se kterými se pojí komplexní soubor metodologických postupů, které se k metodě orální historie vztahují a kterých bylo v této práci užito. Blíže se relevantním (čili užitým) postupům věnuji v metodologické části níže. Případného zájemce o podrobnější a celkové prostudování problematiky orální historie odkazují na ucelenou publikaci prof. Miroslava Vaňka a dr. Pavla Mückeho “Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie”¹⁸.

Jak již bylo řečeno, zvolené téma je z akademického a odborného hlediska neprobádanou oblastí. Proto jsem pro zpracování práce zvolil metodu orální historie, která představuje jedinečný způsob, jak témata tohoto charakteru - tedy obestřená “mlhou” a nejasnostmi - zpracovat. Přímo o problematice nedostatku automobilů ve zvolené časové periodě (nicméně ani v jiných obdobích) neexistuje publikace žádná. V souvislosti s motorismem se (v rámci mého tématu a sledovaného období) objevují především rozličné přehledové publikace (představení aut po technické stránce, výčty aut vyráběných na východ od železné opony či údaje o počtu vyrobených kusů atp.) či publikace, které se věnují jednotlivým typům automobilů (kniha věnovaná Trabantu, Tatře 613 atp.). Prakticky jediným autorem, který knihy tohoto typu v současnosti píše, je Jan Tuček (se kterým jsem v rámci příprav této studie navázal kontakt). O Mototechně jako takové neexistuje žádná “externí” publikace – tedy publikace, kterou by napsala “nezúčastněná” třetí osoba. Podařilo se mi však získat několik sborníků (prostřednictvím pana Tučka, zároveň jsem některé našel i ve Stodůlkách – viz. níže v části věnující se archivním pramenům) vydávaných k různým výročím existence podniku (např. léta 1974, 1979, 1984), které byly vydány interně pro vybrané zaměstnance a vyšly ve velmi omezeném nákladu. Pokud je mi známo, tématem “Mototechna” se dosud ve své kvalifikační práci nezabýval žádný student, a to jak v rámci Univerzity Karlovy, tak v rámci univerzit jiných.

V souvislosti s nedostatkem či nedostatkovým zbožím se sice v současnosti objevuje jak odborná literatura, tak kvalifikační práce, tyto studie se však zaměřují na oblast spotřebního či drobného spotřebního zboží¹⁹, do této kategorie však automobil z

¹⁷ IN: Vaněk, M. (2004). Orální historie ve výzkumu soudobých dějin. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i., Praha, 175 stran.

¹⁸ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, 296 stran.

¹⁹ Z diplomových prací je to například práce Štěpána Kříže s názvem “Systém služeb a protislužeb v období tzv. normalizace – podpultové zboží a bezhotovostní trh” či práce Kláry Sříbné s názvem “Nabídka spotřebního zboží a služeb v Opavě v době tzv. “normalizace””. Odborná publikace v knižní formě, která by se věnovala výlučně nedostatku v jakékoliv formě pak dostupná není, objevují se však publikace, kde je nedostatek různým způsobem reflektován. Jedná se například o knihu “Tesilová kavalérie – popkulturní obrazy normalizace” tvořená souborem rozličných statí a uspořádaná Petrem A. Bílkem a Blankou Činátlovou, knihu “Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948 – 1967” autorů Martina France a Jiřího Knapíka (ačkoliv tato “nezabírá” období “normalizace”)

hlediska soudobého kontextu (čili z hlediska období “normalizace”) nelze zařadit (ostatně i z účetního hlediska je automobil dlouhodobý hmotný majetek, který se nespotřebovává, ale opotřebovává). Náhradní díly na automobily jsou pak velice specifickým zbožím a rovněž není účelné je jakýmkoliv způsobem srovnávat se spotřebním zbožím, například s oblečením, potravinami, “bílou technikou” atp. Dle Jana Tučka byl automobil v našich zeměpisných končinách brán spíše jako modla, kult či pomyslný vrchol materiálního vlastnictví²⁰. Nelze samozřejmě generalizovat, i proto je tato problematika v mé práci v příslušné kapitole probírána. Ve své práci jsem se tedy nezabýval ani spotřebním zbožím obecně, ani porovnáním nedostatku spotřebního zboží s nedostatkem automobilů či náhradních dílů, ani nedostatkem v abstraktní rovině. Protože jsem se v rámci tématu soustředil čistě na automobily a náhradní díly, nepovažoval jsem za účelné aplikovat informace obsažené ve výše zmíněných pracech a studiích direktně na tuto studii²¹.

Při zpracování tématu jsem kromě orálněhistorických interview vycházel z dostupných archivních zdrojů Mototechny (kterých je však velmi omezené množství), ze soudobého periodika Svět motorů, soudobé a současné literatury a v některých případech i z internetových zdrojů²². Soudobá a současná literatura se skládá prakticky jen z publikací, které se věnují jednotlivým typům automobilů a byla užitá především pro získání celkového přehledu o zkoumané problematice v rámci příprav na rozhovory. Podobnou úlohu pak měly internetové zdroje. “Informační jádro” práce tak tvořila primárně orálněhistorická interview, archivní prameny a časopis Svět motorů.

Považuji za důležité věnovat trochu místa problematice archivních zdrojů a nastínit, jaká je v této oblasti v rámci tématu situace. Na archivní zdroje jsem se zaměřil hned na počátku práce na této studii. Tušil jsem však, že to nebude nijak jednoduché, neboť Mototechna je od 01.07. 1988 vedena v obchodním rejstříku jakožto “státní podnik” (toto byla změna spíše kosmetického rázu, do té doby Mototechna figurovala jakožto “národní podnik”), především je však od 30.01. 1996 až do současnosti vedena jakožto “státní podnik v likvidaci”, je na ni vyhlášeno konkurzní řízení a stanoven správce konkurzní podstaty²³. Z tohoto důvodu jsem se obával, že v archivech (např. v Národním archivu na Chodovci) potřebné dokumenty týkající se činnosti Mototechny nenaleznu. Ukázalo se, že obava byla oprávněná - jak jsem se po patřičném “pátrání” dozvěděl, archiváře jsou stále ve vlastnictví Mototechny - podniku v likvidaci, ale stále formálně existujícím - a nemohou být tedy archivovány příslušnými institucemi. V případě Mototechny však nelze hovořit o nějakém zachovalém archivním fondu, neboť po probádání se realita ukázala jako

či soubor knih Miroslava Vaňka “Obyčejní lidé...?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence”.

²⁰ Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky.

²¹ Pozn.: S výjimkou knihy “Obyčejní lidé...?!”, jejíž obsahem jsou rozhovory a některé informace v rozhovorech obsažené byly pro práci přínosné.

²² Pozn.: Především internetových stránek nadšenců do jednotlivých typů automobilů. Využívána byla také diskusní fóra.

²³ Pozn.: Více viz. kapitola “Státní podnik Mototechna po roce 1989” na str. 125 – 129.

taková, že mnoho dokumentů s největší pravděpodobností “skončilo” v rukou bývalých zaměstnanců, kteří si je jednoduše “odnesli domů”. Určité množství písemností je v prostorách bývalého odštěpného závodu (OZ) č. 23 v Mladé Boleslavi, dle dostupných informací (od pana Tučka) se však jedná především o hrubě neutříděné zápisy z různých jednání na nižších rozhodovacích instancích, jejichž závěry jsou platné pro jednotlivé OZ a nikoliv na centrální úrovni. Zjistil jsem nicméně, že “nějaké” dokumenty by měly být v bývalém OZ 32 ve Stodůlkách, kde byl v roce 1975 do provozu uveden tehdy nejmodernější skladový areál ve střední Evropě a kromě jiného se zde skladovalo veškeré příslušenství pro tuzemská dvoustopá motorová vozidla. Důležitost tohoto závodu v podnikové struktuře ilustruje především jeho pověření ústředním nákupem i odbytem motorových vozidel tuzemské výroby i z dovozu (kromě SSSR)²⁴. K těmto dokumentům jsem nakonec díky panu Slavičkovi získal přístup, výsledek mě však poněkud překvapil. Očekával jsem místnost plnou neutříděného materiálu, nalezen byl “pouze” jeden železný kontejner²⁵, zato s pečlivě utříděnými spisy v jednotlivých šanonech. Obsah byl velmi různorodý, od kolektivních smluv OZ z různých let, přes originály účetních závěrek z úplného počátku působení Mototechny (léta 1948 a 1949) a zakládací dokumenty podniku až po kádrové spisy na zaměstnance, originální diapozitivy k fotografiím z propagačního focení pro soudobá reklamní sdělení či materiály týkající se privatizačního projektu. Nejcennější pro mé bádání však byly interní sborníky (viz. výše), podnikové noviny z roku 1990 (reflektující přerod Mototechny v nových podmínkách) a rozbor hospodářské činnosti podniku z různých let až do roku 1977, kde jsou zachycena rozličná důležitá fakta, ať již formou tabulek či psaného textu. Všechny dokumenty byly v perfektním stavu a dle dostupných informací jsem byl první osobou, která je od počátku 90. let (poslední dokumenty týkající se privatičního projektu nesly rok 1993) svezla ze zakladače dolů. Tyto interní podnikové spisy, které tvoří nedílnou součást předkládané práce, tak byly jediné archiválie, které jsem měl k dispozici. Je možné, že nějaké materiály jsou ještě na Slovensku a čistě teoreticky by bylo možné “něco”²⁶ najít i v prostorách bývalých OZ po České republice, zároveň je však možné (a pravděpodobnější), že současní majitelé těchto prostor archiválie jednoduše vyhodili²⁷. Vzhledem k tomu, jakým byla Mototechna kolosem, je současná situace v oblasti archiválií téměř k neuvěření, primárním důvodem tohoto neutěšeného stavu je v každém případě fakt, že dokumenty nebyly a ani po právní stránce nemohly být archivovány příslušnými institucemi.

Nyní však již k zasazení práce do příslušného období. Vývoj automobilismu a systému prodeje automobilů je sledován od prvních poválečných let do roku 1989 (s

²⁴ Pozn.: Více v kapitole “Struktura národního podniku Mototechna” na str. 32 – 41.

²⁵ Pozn.: Viz. fotografie v přílohouvé části práce.

²⁶ Pozn.: Ovšem s malou signifikancí, neboť důležité dokumenty byly buď skartovány nebo “privatizovány” do rukou tehdejších zaměstnanců. Závod 32 zastával v rámci podnikové struktury vysoké postavení a přesto se tam dochoval jeden malý kontejner, přičemž i to bylo dle slov pana Slavička “velké štěstí”.

²⁷ Pozn.: Tuto domněnku mi v rámci našeho rozhovoru ostatně potvrdil i pan Tuček, který se při psaní svých knih také snažil “dopátrat” nějakých informací o Mototechně.

mírným přesahem do 90. let), primárně sledovanou periodou je však v rámci tématu práce “normalizace”²⁸.

Nechci se zde zabývat podrobným popisem “normalizace”, neboť to považuji za kontraproduktivní plýtvání drahocenným místem, které věnuji empirické části práce, je však třeba toto období alespoň stručně “nastínit” a představit. M. Otáhal popsal “normalizaci” následovně: “*“Normalizace” zahrnuje léta 1969 – 1989, přičemž o jejím počátku nepanuje shoda. Někteří ji datují od okupace v srpnu 1968, jiní od nástupu G. Husáka do funkce prvního tajemníka KSČ v dubnu 1969. (...) Charakteristickým rysem “normalizace” bylo obnovení vedoucí role KSČ a orientace na tzv. konzumní socialismus – snaha o zajištění sociálních jistot a jisté životní úrovně výměnou za pasivitu v oblasti věcí veřejných.*”²⁹ Důvodem k “normalizaci” poměrů pak byl rok 1968 - období reformy (tzv. Pražské jaro), které skončilo intervencí armád pěti zemí Varšavské smlouvy 21. srpna 1968³⁰. Sovětská okupační vojska pak zůstala na území Československa po celé sledované období. Nástup “normalizace” bych pro potřeby této práce ztotožnil s výše zmíněným nástupem G. Husáka v dubnu roku 1969. Jeho nástup znamenal skutečný začátek konsolidace československých poměrů, která se primárně v hospodářské rovině projevila již koncem května 1969 schválením “realizační směrnice pro postup strany do XIV. sjezdu”, která měla společně s vyhlášením “převodu ekonomiky na intenzivní typ rozvoje” v roce 1971 (z kterého vycházel i pátý pětiletý plán na léta 1971 – 1975) důležitý dopad na automobilový průmysl a tedy i na automobilový trh³¹ a v konečném výsledku na úroveň motorizace československých občanů, jak uvidíme v příslušné kapitole empirické části. Rád bych uvedl že M. Otáhal nabízí možná východiska, nikoliv však finální (a nezpochybnitelné) odpovědi – primárně problematika “společenské smlouvy” (tedy “jistoty výměnou za pasivitu”) je minimálně co se týká označení “smlouva” sporná, neboť československé obyvatelstvo nebylo pro posttotalitní režim v období “normalizace” smluvním partnerem, ale objektem výkonu delegované moci³². Není však sporu o tom, že režim u občanů preferoval v inkriminovaném období pasivitu,

²⁸ Pozn.: Slovo “normalizace” je třeba psát v uvozovkách, či předznamenat zkratkou – tom případě pak tzv. normalizace. Je totiž nutné zachovat určitý odstup, neboť se v tomto užívaném smyslu jedná o pojmenování, které vytvořila Strana - soudobé “normalizování stavu společnosti” (tedy ustálení poměrů v Československu, které znamenalo opětovnou sovětizaci politiky) znamenalo z hlediska KSČ návrat před reformy roku 1968. Nepatřičné užívání slova “normalizace” (tedy bez uvozovek či před-zkratky) by v konečném výsledku znamenalo vyjádření souhlasu s tím, že proces Pražského jara byl “herezí” a následná “normalizace” *normální*.

²⁹ Otáhal, M. (2002). Normalizace 1969 – 1989. Příspěvek ke stavu bádání. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i., Praha, 175 stran.

³⁰ Pozn.: Více k problematice Pražského jara a následné invazi např. Mencl, V. (1993). Československo roku 1968. Parta, Praha, 134 stran, dále Kaplan, K. (2002). Kořeny československé reformy 1968: III. Změny ve společnosti. IV. Struktura moci. Brno, 326 stran; také Pauer, J. (2004). Praha 1968. Vpád Varšavské smlouvy: Pozadí-plánování-provedení. Praha, 360 stran; rovněž pak Hoppe, J. (2009). Opozice '68. Sociální demokracie, KAN a K 231 v období Pražského jara. Prostor, Praha, 392 stran.

³¹ Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 660.

³² Studie M. Vaňka “Jsem dělník, a kdo je víc? Sonda do života příslušníků dělnických profesí v socialistickém Československu”; IN: Vaněk, M. (ed.) (2009). Obyčejní lidé..?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence. Academia, Praha, strany 472 – 523. Celkem 1876 stran.

snažil se je odvést od politického dění³³ a stejně tak se snažil o zajištění sociálních jistot a určité životní úrovně a právě to je z hlediska tématu práce důležité. Lidé se ponořili do soukromých sfér, politiku vnímali jako vnější kulisu a otevřenou kritiku režimu či Strany považovali spíše za zbytečnou provokaci. Angažovanost ve věcech veřejných (tedy v rámci skutečné občanské společnosti, nikoliv v rámci stranické angažovanosti) byla na bodu mrazu, lidé se zaměřili na vlastní blahobyť³⁴. Při účasti na “režimních rituálech” byl občan ponechán svému soukromí, zmizela otevřená brutalita a metody útlaku se staly skrytějšími – jejich cílem již nebyla primárně likvidace, ale zastrasování³⁵. Důležitou součástí (a základním předpokladem) “normalizace” byla přeměna KSČ – bylo nutné Stranu “očistit”. V rámci čistek z let 1970 – 1972 bylo prověřeno zhruba 1.5 milionu členů, postiženo jich bylo cca. půl milionu³⁶. Z KSČ se stala bezideová masa lidí schopných plnit zadané úkoly, přímým důsledkem také byla skutečnost, že až do roku 1989 nevzniklo uvnitř Strany žádné výraznější reformní hnutí³⁷. V konečném výsledku přestalo být vedení KSČ podporováno jak obyvatelstvem, tak velkou částí členů a inteligence, ze které se stala perzekuovaná vrstva “neplnoprávných občanů”³⁸, neboť čistky dopadly těžce hlavně právě na inteligenci³⁹. Problematice důsledku čistek se v rámci tématu práce věnuji v kapitole týkající se historie Mototechny, neboť právě do tohoto podniku odešla řada “bývalých lidí” (např. Z. Jičínský, E. Mandler, B. Doležal, R. Běhal). V této příslušné kapitole samozřejmě nebude chybět zamyšlení, proč tomu tak bylo.

V každém případě byli lidé režimem nuceni smířit se s pookupačními poměry – zájem KSČ byl, aby je přijali za realitu. Pro nastínění atmosféry “normalizační” společnosti je důležité, že komunismus ztratil po srpnové intervenci v Československu v očích lidí svou autenticitu, ideologie se proměnila ve “hru na ideologii”, v “život ve lži”⁴⁰. Co se týká hospodářské situace, při snaze o budování “konzumního socialismu” došlo v páté pětiletce k mírnému hospodářskému vzestupu, který však záhy přešel do

³³ Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

³⁴ Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

³⁵ Pozn.: Podobně definoval podstatu posrpnového režimu ve svém díle Moc bezmocných v roce 1978 Václav Havel. IN: Gjuríčová, A., Kopeček, M. (ed) (2008). Kapitoly z dějin české demokracie po roce 1989. Paseka, Praha, 320 stran.

³⁶ Pozn.: Oněch půl milionu členů představovalo asi 30% členské základny. Úbytek členstva však nenastal jen v důsledku čistek – zhruba 120.000 členů ze zmíněného půl milionu opustilo KSČ jakožto výraz nesouhlasu s vývojem po roce 1968. IN: Prezentace prof. Miroslava Vaňka v rámci kurzu “Interdisciplinární studium soudobých dějin II (české a světové dějiny 1968 – 1989)”, vyučovaném na pracovišti Orální historie – soudobé dějiny při Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy v letním semestru roku 2013.

³⁷ Otáhal, M. (1994). Opozice, moc a společnost 1969 – 1989. Maxdorf, Praha, 124 stran.

³⁸ Pozn.: Na základě prověrek vznikly vlastně tři vrstvy společnosti: privilegovaní (členové nomenklatury), pro které zákony neplatily, “střed” – tedy valná většina obyvatelstva a právě “neplnoprávní občané” – tedy lidé, kteří přišli o mnohá občanská práva. Tyto “tři vrstvy společnosti” je však třeba uvažovat jen v teoretické rovině pro účely popisu tehdejšího stavu společnosti, nikoliv jako nezpochybnitelný fakt, na kterém se všichni shodli a dodnes shodnou. IN: Otáhal, M. (1994). Opozice, moc a společnost 1969 – 1989. Maxdorf, Praha, 124 stran.

³⁹ Otáhal, M. (1994). Opozice, moc a společnost 1969 – 1989. Maxdorf, Praha, 124 stran.

⁴⁰ Pozn.: Obrat “život ve lži” použil Václav Havel ve své knize Moc bezmocných. IN: Havel, V. (1990). Moc bezmocných. Lidové noviny, Praha, 64 stran.

dlouhodobé stagnace a technologického zaostávání, přičemž základní příčina nepříznivých tendencí spočívala v přetrvávání centrálně direktivního systému řízení hospodářství⁴¹. Ten znamenal nedostatečnou pružnost systému jako takového, která ústila do neustálých výpadků zásobování⁴² a v konečném výsledku ke vzniku černé a šedé ekonomiky⁴³. K hospodářské situaci je ještě nutné poznamenat, že zmíněné posilování ekonomických jistot nemělo dostatečné ekonomické krytí, což mělo za následek zvýšení dluhů země a formální naplňování ekonomických ukazatelů⁴⁴.

Jako začátek konce období normalizace pak chápu události, které se odehrály v pátek 17. listopadu 1989, “proces” konce pak pokračoval po zbytek roku 1989⁴⁵. Čtenáře, který by si chtěl o “normalizaci” udělat komplexní obraz⁴⁶, odkazují na odborné publikace následujících autorů, kteří se tímto obdobím v příslušném kontextu zabývají: T. Rataj a P. Houda⁴⁷, J. Křen⁴⁸, M. Otáhal⁴⁹, V. Průcha⁵⁰, M. Vaněk⁵¹, L. Kalinová⁵², D. Kyndrová⁵³.

⁴¹ Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 674.

⁴² Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

⁴³ Pozn.: Zatímco černá ekonomika představuje ekonomické vztahy, které porušují zákony dané země a jsou odhaleny a prokázány (přičemž sem patří závažná trestná činnost v rámci hospodářské kriminality, jako padělání peněz, daňové úniky či právě zmíněné rozkrádání státního majetku), šedá ekonomika představuje ekonomické vztahy, které porušují (v případě této práce *porušovaly*) běžné etické a morální “kódy” ve společnosti a jsou spíše na hranici zákona – jedná se například o úplatky, či třeba nezdaněné příjmy). IN: Miroš, P. (2007). Šedá ekonomika. Písemná práce k modulu mikroekonomie v rámci studia Brno International Business School. Dostupné online, viz. bibliografie. Je třeba uvést, že protislužby nepředstavují “přímý” prvek šedé ekonomiky, pro potřeby práce jsem je však do této kategorie zařadil.

⁴⁴ Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

⁴⁵ Pozn.: Primárně mám na mysli odstranění článku zakotvujícího vedoucí úlohu KSČ ve společnosti dne 29. listopadu '89 a následné převzetí moci v oblasti exekutivy formou rekonstrukce vlády a volby nového prezidenta. Následovalo prosazení vlivu v zákonodárné oblasti ve formě kooptací, to je ale (kromě první kooptace k 28.12.) problematika spadající již do počátku roku 1990.

⁴⁶ Pozn.: Obraz zahrnující i důležitý text “Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ” schválený k 10. prosinci 1970, jemuž se zde z důvodu komplexnosti této problematiky a tedy “požadavku” na dostatek místa nebudu detailně věnovat.

⁴⁷ Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran. Přehledová práce, mimo jiné je zde problematizována kultura v období “normalizace”.

⁴⁸ Křen, J. (2005). Dvě století střední Evropy. Argo, Praha, 768 stran. Přehledová práce, velmi široce pojatá, ke sledovanému období však přináší relevantní informace (i v mezinárodních souvislostech).

⁴⁹ Otáhal, M. (1994). Opozice, moc a společnost 1969 – 1989. Maxdorf, Praha, 124 stran. Kromě již zmíněné knihy od tohoto autora také tato publikace, mapující – jak již název napovídá – vývoj režimní moci a opozice, rovněž pak situaci ve společnosti.

⁵⁰ Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, 1004 stran. Ucelená publikace komplexně mapující hospodářské a sociální dějiny od roku 1945, čili v detailu i období “normalizace”.

⁵¹ Vaněk, M. (ed.) (2006). Mocní? A bezmocní? Politické elity a disent v období tzv. normalizace. Interpretační studie životopisných interview. Prostor, Praha, 412 stran.

⁵² Kalinová, L. (2012). Konec nadějí a nová očekávání. K dějinám české společnosti 1969 – 1993. Academia, Praha, 396 stran. Kniha zachycující sociální poměry “normalizované” společnosti.

⁵³ Kyndrová, D. (2011). Rituály normalizace. Kant, Praha, 176 stran. Kniha mimo jiné obsahuje fotografie s tematikou každodennosti v období normalizace.

Metodologická část

Validita a reliabilita

Problematika validity a reliability je velmi komplexní, je však třeba ji alespoň nastínit, a to hned na začátku metodologické části. V kvantitativním výzkumu se kvalita výzkumu měří validitou, reliabilitou a možnostmi generalizace, tato měřítka však nejsou dle mě pro kvalitativní výzkum (a pro metodu orální historie) přenosná. Jedna z kritik, které orální historie čelí, se týká právě těchto dvou pojmů - konkrétně skutečnosti, že orálněhistorickému výzkumu reliabilita a validita schází. Pokud hovoříme o reliabilitě, jedná se o míru opakovatelnosti výzkumu (míru spolehlivosti, kdy se dá dosáhnout opakovatelnosti výzkumu se stejnými výsledky)⁵⁴. Převedeno do "řeči orální historie" – zda bude jedinec konzistentně vyprávět stejný příběh týkající se stejných událostí při různých příležitostech, či zda bude vyprávění inkonzistentní a bude se lišit. Pokud je tedy (dle tohoto konceptu) narátorovo vyprávění konzistentní, je jakožto "zdroj" reliabilní. Už zde však přenositelnost reliability na orální historii "drhne", jak vysvětlím dále. Validita je potom míra shody mezi vyprávěním o určité události a událostí jako takovou tak, jak je zaznamenána ostatními primárními zdroji – dopisy, fotografiemi, deníky atp. Dalo by se také říci - do jaké míry daný jev vypovídá o dané skutečnosti⁵⁵. Zatímco reliabilita se týká jen jednoho a toho samého jedince (narátora), v problematice validity již vystupují i jiné zdroje - vyprávění dalších narátorů či písemné prameny. Pro orální historiky je obecně více relevantní validita než reliabilita, ale myslím si, že ani validita by se neměla do orální historie "přenášet". A. Hoffman, autorka citovaného článku tvrdí, že pokud není narátor reliabilní, pak je třeba problematizovat (nikoliv rovnou zpochybnit) validitu jeho sdělení (z toho také vyplývá, že je zastánkyní přenositelnosti těchto kritérií do orální historie, s čímž nesouhlasím). Myslím si však, že to příliš "nezapadá" do esenciálního charakteru vyprávění v takové podobě, jak ho chápe orální historie - jak říká např. R. Perks⁵⁶: "*Vyprávění je vždycky pro nějaké publikum v nějaké situaci a prakticky nikdy nebude úplně stejné*" (což rovněž souvisí s problematikou procesu mezi vzpomínáním a vyprávěním, který také nikdy nebude naprosto stejný). Koncept reliability tak podle mě není v rámci orální historie vhodné kritérium pro "hodnocení" sesbíraných "dat" a není z "říše" kvantitativního výzkumu přenositelný. Co se týče validity, tato úzce souvisí se subjektivitou – to, co člověk prožil, je jeho subjektivní zážitek, díky kterému můžeme porozumět skutečnému významu dějinné zkušenosti⁵⁷. Nicméně to,

⁵⁴ Hoffman, A. (1974). Reliability and Validity in Oral History. Článek poprvé vyšel v Today's Speech 22, strany 23 – 27.

⁵⁵ Hoffman, A. (1974). Reliability and Validity in Oral History. Článek poprvé vyšel v Today's Speech 22, strany 23 – 27.

⁵⁶ Vyjádření Roberta Perkse v rozhovoru s prof. Miroslavem Vaňkem týkajícím se orální historie. IN: Vaněk, M. (2008). O orální historii s jejími zakladateli a protagonisty. Hlasy minulosti 4, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i Praha, 113 stran.

⁵⁷ Thomson, A (2006). Dancing Through the memory of our movement: four paradigmatic revolutions in oral history. Příspěvek prezentovaný na XIV. Mezinárodní konferenci orální historie v Sydney. Delší verze byla publikována v periodiku Oral History Review 34 (1) v roce 2007 na stranách 49 – 70.

co prožil, právě proto, že je to subjektivní záležitost, nemusí odpovídat konceptu validity – může se to zkrátka i dosti markantně lišit od toho, co je písemně zaznamenáno. Autoři knihy *Naslouchat hlasům paměti*⁵⁸, která se orální historií zabývá, navrhuji nahrazení tohoto konceptu v kvalitativním výzkumu a v orální historii konceptem “důvěryhodnosti zjištění”, který se zakládá na vztahu mezi textem a kontextem, přičemž s tímto názorem se plně ztotožňuji. Validitu bych přenechal rigidnímu kvantitativnímu šetření – není přeci možné jen slepě poměřovat písemné zdroje s těmi ústními a pak konfrontovat narátora s tím, že “něco nesedí”. “Důvěryhodnost zjištění” chápu tak, že se jedná o zasazení narátorova vyprávění do kontextu dané události/období, kdy obojí je samozřejmě třeba vyčist z písemných zdrojů. Poté se však pokusit porozumět narátorovu vyprávění ve vztahu k tomuto kontextu, ne pouze mechanicky porovnávat v rámci konceptu validity. Proč má takovou dějinnou zkušenost, zatímco jiné zdroje tvrdí něco jiného? Je třeba se zaměřit na kontext jeho dějinné zkušenosti. Je třeba se ptát “je moje zjištění, které jsem od narátora získal důvěryhodné?” “Je narátor důvěryhodný (v rámci toho, co narátor prožil, v jaké době to prožil, co předcházelo tomu, co prožil a proč to tak vnímal)?” Nikoliv se ptát “je moje zjištění validní?” Koncept validity chápu v tomto mechanickém porovnání a pouhém přeptání se na rozpor a v následné konfrontaci narátora jako značně povrchní. Chápu ho tak, že zde nejde o porozumění, pochopení a dobrání se skutečné dějinné zkušenosti, což jsou pro orální historii stěžejní záležitosti. Jde zde prakticky o vyloučení jednoho nebo druhého (a přiznejme si – většinou spíše toho prvního, tedy ústního) zdroje bez možnosti, že jsou oba v daném historickém či situačním kontextu a dle daného autora toho zdroje pravdivé⁵⁹. Dle mého názoru byla měřítko reliability a validity vytvořena pro kvantitativní výzkum a do kvalitativního výzkumu (a do kvalitativního výzkumu vedeného metodou orální historie) nejsou přenosná. Kritici orální historie (badatelé zastávající kvantitativní šetření a pozitivisticky ladění historici), kteří tvrdí, že orálněhistorická data nejsou reliabilní a validní, mají vlastně pravdu, ale jen z toho důvodu, že tato kritéria nejsou dle mě na orální historii přenosná. Nikoliv z důvodu, že tomu tak skutečně je.

Je třeba uvést, že předchozí část reprezentovala z velké části můj vlastní názor, informačně zakotvený v citovaných zdrojích. Rovněž bych zmínil, že citovaný článek od A. Hoffmanové pochází z roku 1974, takže dnes je na něj třeba z hlediska přenositelnosti obou konceptů do orální historie pohlížet s určitým odstupem, i v současné době je nicméně reliability a validity otevřenou otázkou, o které se v příslušných odborných kruzích stále diskutuje, přičemž existují zastánci obou názorů (přenositelnost/nepřenositelnost). Rovněž je třeba poznamenat, že z výše uvedené problematizace validity a reliability jsem vycházel i v předkládané práci.

⁵⁸ Vaněk, M., Mucke, P., Pelikánová, H. (2007). *Naslouchat hlasům paměti*. Teoretické a praktické aspekty orální historie. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR v.v.i. – Fakulta humanitních studií UK. 224 stran.

⁵⁹ Pozn.: Přesně to se mi v rámci mého výzkumu mnohokrát stalo – písemný pramen něco tvrdil, narátor tvrdil naprostý opak (například v rámci problematiky dostupnosti některé značky či vybavy automobilu v určitém roce na určitém místě), ale oba měli pravdu. V tomto konkrétním příkladě byl “pes zakopán” v problému šedé ekonomiky, která dostupnost daného automobilu ovlivnila – viz. koupě automobilu VAZ panem Doležalem v polovině 70. let v kapitole věnované šedé ekonomice na str. 103.

Technika sběru “dat”

V práci jsem se soustředil (a tedy omezil) na konkrétní téma v konkrétní periodě (především období “normalizace”). Vzhledem k této skutečnosti jsem se poznání o zkoumané problematice rozhodl rozšířit pomocí orálněhistorického interview – nikoliv tedy formou životopisného vyprávění, které je vhodnější, pokud bych se chtěl v rámci své práce soustředit primárně na osobnosti narátorů a například jejich prožitky konkrétní události⁶⁰.

Hned v úvodu je třeba odlišit zmíněné orálněhistorické interview od klasického rozhovoru otázka-odpověď (například žurnalistického). Zatímco žurnalista “dosazuje hlavy” do již předpřipraveného projektu, u OH interview je to naopak – narátoři projekt spoluvytváří “od základu”. Žurnalista rovněž nevyužívá analýzy a interpretace⁶¹, kterou považuji ve své práci za základ obsáhnutí zkoumané problematiky. Ačkoliv mě zajímalo konkrétní téma (a narátoři dle něj byli vybráni), pokusil jsem se zakomponovat narátory na pozadí jejich života – kde a kdy se narodili, co dělali předtím, než nastoupili do Mototechny, jaké měli jiné možnosti v nástupu do práce, co dělají nyní, co plánují do budoucna, atp. Je však třeba říci, že již samotný charakter rozhovorů (odvíjející se od zaměření práce na podnik Mototechna a problematiku automobilů a náhradních dílů) předznamenával, že na otázky ohledně rodinného zázemí příliš řeč nepřijde (s tímto “podezřením” jsem také k rozhovorům přistupoval). Tato domněnka se ukázala jako pravdivá poté, co hned první narátorka, se kterou jsem rozhovor dělal, měla s tématem rodiny problém a přišlo jí divné, že se hodlám ptát na otázky intimnějšího charakteru, ačkoliv “zkoumám auta”. Až na pár skutečně základních otázek jsme pak tuto oblast v samotném rozhovoru neprobírali a je třeba zaznamenat, že hned tato první zkušenost vedla k tomu, že jsem k tématu rodiny (a ostatně všemu, co se netýkalo Mototechny) přistupoval obezřetněji a v konečném výsledku jsem v žádném z rozhovorů “zázemí” narátora nijak do hloubky neprobral z důvodu potenciálního diskomfortu narátorů. Na druhou stranu si myslím, že to bylo již od samého počátku determinováno charakterem zvoleného tématu, se kterým rodina sice souvisí⁶², avšak nikoliv natolik “bytostně”, aby narátoři vnímali dotazování se na “personálie” naprosto přirozeně. U každého rozhovoru s bývalým zaměstnancem Mototechny jsem se nicméně pokusil o doptání se alespoň na základní “background” (viz. protokoly o rozhovoru). V rozhovorech se “zákazníky”⁶³ jsem se na rodinnou situaci neptal vůbec (o osobním životě včetně pracovního zařazení ve sledovaném období tak u nich mám pouze velmi kusé informace) a tematika rodiny se tak promítla pouze například v rámci problematiky vnímání automobilu jakožto předmětu (kdy jsem se narátorů ptal, jak se na auto tehdy šetřilo atp.).

⁶⁰ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strany 122 – 123.

⁶¹ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strany 120 – 121.

⁶² Pozn.: Především v rámci “rodinného” kupování automobilu – viz. kapitola “Automobil a společnost” na str. 96 – 102.

⁶³ Pozn.: Jako “zákazníky” (dále již bez uvozovek) budu v průběhu práce označovat jedince, kteří si zakoupili ve sledovaném období v Mototechně automobil a zároveň nebyli zaměstnanci tohoto podniku.

Zpět však k orálněhistorickému interview. Zde jsou téma rozhovoru a narátor rovnocennými “prvky”, přičemž může lehce převažovat zájem o téma⁶⁴ (tento však nesmí osobnost narátora úplně vytlačit). Důležitým kritériem mých rozhovorů bylo směřování k rozkrytí osobního postoje/pohledu narátora na daný problém, i přes respektování subjektivity narátora jsem se však v některých případech snažil doptat na konkrétní “objektivní fakta” týkající se Mototechny či prodeje vozidel, které nebylo možné zjistit z písemných či archivních materiálů. Orálněhistorické interview se blíží semi-strukturovanému rozhovoru (neboli strukturovanému rozhovoru s otevřenými otázkami), ale spíše vzdáleně. Narátorům jsem dával mnohem větší prostor, rozhovory nebyly šablonovité a strojové – s každým narátorem jsem probíral trochu něco jiného (ačkoliv některé tematické okruhy a otázky byly samozřejmě totožné nebo podobné), přičemž zvolené tematické okruhy korespondovaly s jeho pracovním zařazením a oblastí práce (automobily či náhradní díly). Pokud se narátor rozhovořil o tématu, které jsem měl připravené, ale rozhovořil se o něm v jiné části rozhovoru, než bylo z chronologického hlediska připravených okruhů vhodné, nepřerušoval jsem ho a naopak plynule navázal na jeho myšlenky (v klasickém rozhovoru je třeba dotazovaného přerušit, neboť tento je rigidním útvarem, který nelze měnit). Pokud to bylo možné (čili dle stylu mluvy narátora), kladl jsem hlavní důraz na vyprávění narátora doplněné vzájemnou diskusí (kladení otázek z mé strany a přímé odpovědi ze strany narátora), nejednalo se o sterilní rozhovory otázka – odpověď. Otázky byly v každém případě specifitější, než by byly případné otázky v životopisném vyprávění a od toho se odvíjela skutečnost, že bylo třeba mít o probíraném tématu ucelené znalosti. Na rozdíl od životopisného vyprávění není u orálněhistorického interview často nutné realizovat druhý rozhovor, vše nicméně záleží na okolnostech. V rámci mého výzkumu jsem u žádného narátora k druhému rozhovoru nepřikročil (nebylo to vzhledem k vyčerpání tématu již při prvním rozhovoru nutné). Rozhovory jsem pak dělal se záměrem dovědět se nové skutečnosti a poznatky (a se záměrem “získat” osobní pohled narátora), které nebylo možno zjistit jinak, než právě prostřednictvím kontaktu se zainteresovanými lidmi, v rozličných případech však i se záměrem problematizování (vyvrácení/potvrzení/upřesnění/jiný názor na věc) faktů, které mi byly známé z literatury.

Výběr “vzorku” a prostředí výzkumu

Výběr narátorů v rámci “vzorku” zaměstnanců proběhl prostřednictvím metody “sněhové koule” - Snowball⁶⁵. Tato metoda spočívá v kontaktování narátora, který poté poskytne kontakty na další potenciální narátory. Pro tuto metodu hovořil ihned po provedení počátečního průzkumu týkajícího se archiválií fakt, že seznamy

⁶⁴ Vaněk, M. (2008). O orální historii s jejími zakladateli a protagonisty. Hlasy minulosti 4, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i Praha, strana 122.

⁶⁵ Disman, M. (2002). Jak se vyrábí sociologická znalost. Kapitola 5: Kolik vran musíme pozorovat? Karolinum, Praha, strany 92 – 117.

zaměstnanců Mototechny prakticky neexistují (jsou vyhozené nebo zničené). Jedinou alternativní možností bylo prozkoumat soudobá periodika (především Svět motorů) a následně se pokusit kontaktovat vysoce postavené (v současnosti samozřejmě již bývalé) zaměstnance, o kterých tento časopis psal či tam s nimi byl rozhovor (především obchodní či provozně-techničtí náměstci). K tomu jsem se nakonec neuchýlil, neboť metoda Snowball “nesla své ovoce”. Pro využití metody Snowball hovořil také fakt, že od samého počátku (čili od doby, kdy jsem o této práci uvažoval) jsem měl kontakt na pana Kolesára, který mi vzápětí poskytl kontakt na pana Slavička⁶⁶, který byl v Mototechně ve sledovaném období “normalizace” zaměstnán jako vedoucí skladového provozu a disponoval dalšími kontakty jak na níže, tak výše postavené bývalé podnikové zaměstnance. Metoda sněhové koule má rovněž nespornou výhodu potenciálního “doporučení” – narátor, se kterým byl realizován rozhovor, kontaktuje (z vlastní iniciativy! Nikoliv na naléhání tazatele. Je tedy třeba zdůraznit, že se jedná pouze o potenciální možnost) dalšího možného narátora s tím, že se mého projektu účastnil a zda by tento rovněž o účast neměl zájem. Ačkoliv jsem si byl možnosti “doporučení” vědom, tak jsem s ní dopředu samozřejmě nepočítal. O to více mě překvapila narátorka paní Novotná, která ze své vlastní iniciativy obvolala hned dvě bývalé zaměstnankyně Mototechny, zda by se projektu nechtěly účastnit. Až na to konto jsem jim poprvé volal já a měl jsem tak výborně připravenou “půdu” pro první kontakt. Metoda Snowball se tak ukázala jako výborná volba. Výběr narátorů v rámci “vzorku” zákazníků pak již proběhl individuálně, nikoliv metodou Snowball. Ačkoliv jsem chtěl tuto metodu původně využít i na tento “vzorek”, žádný z narátorů-zaměstnanců si nemohl vybavit žádného žijícího známého, který nepracoval v Mototechně a zároveň si tam ve sledovaném období kupoval automobil. Stejná situace se opakovala u individuálně kontaktovaných zákazníků – žádný z nich mi neposkytl kontakt na dalšího potenciálního narátora, všechny jsem tedy kontaktoval individuálně⁶⁷.

V předkládané práci jsem realizoval celkem deset orálněhistorických interview – sedm se zaměstnanci (tedy pracovníky podniku Mototechna) a tři se zákazníky (tedy lidmi, kteří si v období “normalizace” zakoupili buď jednu nebo vícekrát v obchodní síti Mototechna automobil). Jak vidno ze složení narátorů, důraz byl kladen primárně na zaměstnance, kteří měli ke zkoumané problematice logicky blíže než zákazníci. Rozhovory se zákazníky jsem realizoval nejen k “doplnění” celkového obrazu takřkajíc “z druhé strany” (s trochou nadsázky také možno říci “z druhé strany pultu”), ale i proto, že jsem cítil potřebu do této studie zařadit i “hlasy” ze společnosti – “obyčejné” občany, laiky, kteří neměli do mechanismů Mototechny přímý vhléd, ale u kterých mohlo zajímavě (a v jiném světle) vyjít například vnímání automobilu, postavení automobilu v tehdejší společnosti či jak automobil vystupoval v rámci rodiny, to vše samozřejmě s ohledem na téma (ne)dostatku⁶⁸.

⁶⁶ Pozn.: Více v příslušných protokolech o rozhovoru s těmito narátory.

⁶⁷ Pozn.: K formě získání kontaktu na jednotlivé zákazníky viz. příslušné protokoly k rozhovoru.

⁶⁸ Pozn.: Jejich zařazení tak bylo motivováno touhou zjistit co nejvíce možných úhlů pohledu na rozličná témata.

Jak jsem již naznačil, převaha zaměstnanců vůči zákazníkům 7:3 byla navrhuta s tím, že mi ke zkoumané problematice poskytnou zainteresované informace, důvod zařazení zákazníků jsem již popsal. V konečném výsledku se tato početní volba narátorů ukázala jako dobrá – u zákazníků jsem “získal” různorodé zkušenosti a informace, u zaměstnanců jsem přesně pokryl potřeby práce z hlediska jednotlivého zastoupení narátorů (typ pozice vyšší-nižší/práce se náhradními díly či automobily/zastoupení jak mužů, tak žen). Domnívám se, že nižší počet narátorů by se odrazil na kvalitě práce v tom směru, že by nebyl dostatek materiálu pro analýzu a interpretaci a také bych se nemusel dovědět všechny konkrétní potřebné reálie, vyšší počet narátorů by samozřejmě bylo možné zařadit, nepovažoval jsem to však za účelné. Je třeba zaznamenat, že u zaměstnanců se při posledních rozhovorech již mnoho informací opakovalo (narazil jsem tak na určitou formu “saturace”), zákazníci měli také podobné postřehy. Ačkoliv jsem mohl zařadit více narátorů z kategorie zákazníků (a v počáteční fázi jsem o tom uvažoval), tak poté, co jsem provedl analýzu a interpretaci rozhovorů, jsem počet uzavřel na třech, neboť bych již se čtvrtým dle mého názoru narazil na časté opakování již získaných informací a obdobné vyprávění co se týče prožitků a zkušeností. Samozřejmě by se tato má domněnka nemusela potvrdit, pocit “nasyčení” jsem však “cítil” i u kategorie zákazníků, ačkoliv jich bylo jednou tak méně než zaměstnanců. Myslím si tedy, že počet narátorů je v předkládané práci optimální.

Vstupní kritérium pro výběr narátorů z řad zaměstnanců bylo jediné – pracovní zařazení v bývalém národním podniku Mototechna, a to v období “normalizace” (buď po celé toto období nebo pouze v jeho určité části, například v první polovině 80. let). Kritéria pro výběr narátorů z řad zákazníků byla dvě – koupě automobilu v Mototechně (ale potenciálně i přes síť Tuzex či ve značkové prodejně AZNP Mladá Boleslav) v období “normalizace”, rovněž pak zájem o automobily, aby narátor na toto téma s chutí vyprávěl. Jak postupně krystalizovala skladba narátorů, začala se objevovat “subkritéria” výběru dalších narátorů z řad zaměstnanců, a to ve smyslu jejich vyšší-nižší pozice/práce s náhradními díly/automobily. Ta tedy byla samozřejmě plněna tak, aby byla zajištěna optimální skladba narátorů a byly zastoupeny jak nižší, tak vyšší zaměstnanecké funkce a tedy i zkušenosti narátorů, rovněž pak aby byli zastoupeni zaměstnanci pracující ve sledovaném období jak v sortimentu automobilů, tak v sortimentu náhradních dílů. Narátory bylo tedy důležité vybírat s rozmyslem a s důrazem na to jsem v rámci prvního kontaktu (telefonický rozhovor/přípravný rozhovor) pečlivě zjišťoval, zda daný potenciální narátor do projektu “zapadá”.

Rozhovory jsem realizoval na místě, které z telefonického hovoru či přípravného rozhovoru vplynulo jako nejpříjemnější pro narátora – jednalo se buď o narátorovo pracoviště nebo domov. Měl jsem však zároveň na paměti, že při rozhovoru je třeba minimalizovat rušivé vlivy, což jsem také narátorům při kontaktování sdělil. V konečném výsledku jsem se nenadálým vyrušením úplně nevyvaroval, o tom však více v příslušných protokolech k rozhovorům. Seznam

narátorů s popisem pracovních zařazení je k nalezení v části číslo 6, tedy v seznamu literatury a jiných pramenů.

Na závěr této části je třeba uvést, že v rámci příprav předkládané práce jsem navázal kontakt s Janem Tučkem, předním autorem knih s tematikou automobilismu před rokem 1989. Kromě jednoho “živého” setkání, kde jsme probírali problematiku (ne)dostatku automobilů a náhradních dílů⁶⁹, s ním udržuji kontakt skrze elektronickou poštu. Pan Tuček mě nasměroval na potenciálně zajímavé zdroje (především Svět motorů a sborníky Mototechny) a sdělil mi rovněž své vlastní názory na téma této studie z pozice odborného autora a novináře (v období “normalizace” psal články pro motoristické časopisy Svět motorů a Motoristická současnost, zároveň po určitou periodu pracoval ve sledovaném období ve Francii a díky tomu mi nastínil vnímání a postavení automobilu v západní společnosti v 70. a 80. letech v kontrastu s jeho vnímáním v Československu).

Analytické a interpretační postupy

Základním předpokladem pro analýzu a interpretaci byl samozřejmě uskutečněný rozhovor, přesněji řečeno rozhovor zaznamenaný na nahrávací zařízení, který byl následně přepsán úplnou doslovnou transkripcí. Pro potřeby této práce jsem nevyužil žádný ze zkrácených typů přepisu (shrnující či selektivní protokol), neboť tyto mohou dle mého názoru vést k opomenutí důležitých částí a aspektů rozhovoru, přepisy jsem rovněž neredigoval, neboť redakce textu je vhodná při jeho publikaci širší čtenářské veřejnosti. V samotných prepisech jsem jakoukoliv nenadálou událost či nesrozumitelnost mluveného slova (přičemž jsem eventuelně dopsal odhad nesrozumitelného slova) uvedl do závorky. Dvě tečky značí v prepisech krátké váhání (pauzy mezi jednotlivými slovy), čtyři tečky pak hledání vhodného výrazu či nedokončenou myšlenku (dle kontextu). Pro situaci, kdy bylo třeba zachytit reakci tazatele/narátora, zatímco jeho protějšek bez přerušení hovořil, jsem použil označení třemi tečkami v závorce (tedy (...)). V samotné práci jsou užity buď nijak neupravené – doslovné - citace narátorů a nebo citace lehce upravené – to v případech, kde by byl doslovný přepis citace kontraproduktivní z hlediska srozumitelnosti textu (úpravou citace bylo v těchto případech například odstranění několikrát za sebou opakovaného slova). V poznámce pod čarou jsem u takových citací vždy uvedl, že došlo k jejich upravení. Na citace v předkládané práci se vztahují stejná pravidla, jako pro přepis (samozřejmě i vzhledem k tomu, že jsou s přepisem totožné, popřípadě jen mírně upravené) - dvě tečky značí krátké váhání, čtyři tečky pak hledání vhodného výrazu či nedokončenou myšlenku. Tři tečky v závorce tvoří výjimku, neboť v citacích jsou využity k zachování kontinuity citace k problému, pokud narátor při probírání daného problému “odběhl” na pár vět od tématu. Veškeré hesitační zvuky ze strany narátora byly vedeny jako “hmm”, u tazatele jsem tento zápis použil buď jako značení hesitačního zvuku či pro vyjádření účasti na rozhovoru či povzbuzení (dle kontextu).

⁶⁹ Pozn.: Z tohoto setkání jsem nepořídil zvukový záznam, pouze ručně psané poznámky.

Při analýze a interpretaci jsem v každém případě pracoval s audio nahrávkou a úplným neredigovaným přepisem rozhovoru, rovněž pak s protokolem o rozhovoru, jehož smyslem je mimo jiné zachytit vše, co nelze vysledovat z nahrávky a přepisu (například nonverbální projevy, pocity tazatele ohledně narátora, míry jeho otevřenosti, atp.⁷⁰). Základním cílem analýzy a interpretace je vysvětlení narátorova sdělení a pochopení jeho obsahu a smyslu⁷¹. Analýza představuje práci přímo s daným materiálem (v mém případě tedy primárně s přepisem rozhovoru) ve smyslu vysvětlení obsahu sdělení, kondenzace, indexace či segmentace (viz. níže)⁷², interpretace pak představuje vysvětlení smyslu toho, co bylo v rozhovoru explicitně sděleno, přičemž je třeba sdělené zařadit do kontextu vlastní práce a zároveň do kontextu historických reálií. Je nutné jít do hloubky, ne jen po povrchu a snažit se hledat také implicitní významy sděleného (přičemž často právě tento “proces” – tedy interpretace implicitních možných významů - otevírá pomyslné dveře novým pohledům na zkoumanou problematiku či objasňuje dosud zahalené), čímž se badatel neubrání určité míře spekulací, což je však kvalitativnímu výzkumu vlastní. Na tomto místě je důležité říci, že analýza a interpretace nejsou navzájem oddělené procesy, jak by se mohlo z výše uvedeného popisu zdát – při analýze, která “formálně” interpretaci předchází, již často dochází k interpretaci a naopak – při interpretaci se můžeme “přistihnout” při dílčích analytických úkonech. Jedná se o dvě bytostně provázané složky výzkumu a nikoliv o jeho oddělené části⁷³.

Pro účely předkládané práce jsem podrobil získané rozhovory – či spíše jejich přepisy – obsahové analýze. Nejprve jsem rozhovory kondenzoval - podchytil jsem významné úseky k jednotlivým tematickým okruhům a vydělil jsem přínosná sdělení eliminováním odboček a opakování. Přepisy jsem následně indexoval, čímž jsem vytvořil seznamy prvků rozhovoru, které byly v přímé souvislosti s cíli práce (tedy fakta, data, ale samozřejmě i subjektivní názory a zkušenosti narátora s danou problematikou). Následovala komplexní práce se získanými poznatky – například segmentace (vybírání částí relevantní pouze k danému tématu) či přeskupování (propojování jednotlivých problémů (i na první pohled nesouvisejících) v případě nálezu shodných znaků). To vše bylo samozřejmě třeba zařadit do kontextu (čili zda je daná informace konkrétní zážitek či vzpomínka narátora nebo někoho jiného, v jakém kontextu narátor danou zkušenost prožil, atp.) a teprve podle toho interpretovat. Jednoduše řečeno nevytrhávat z kontextu (a na to kladu patřičný důraz), neboť tento může obsah sděleného někdy i diametrálně proměnit. Vzniklé analytické postřehy či přímo závěry s konkrétními rozčleněnými informacemi jsem samozřejmě průběžně porovnával s dalšími údaji z jiných zdrojů a pracoval jsem tak se všemi mně

⁷⁰ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 154.

⁷¹ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 171.

⁷² Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 175.

⁷³ Vaněk, M., Mücke, P., Pelikánová, H. (2007). Naslouchat hlasům paměti. Teoretické a praktické aspekty orální historie. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR v.v.i. – Fakulta humanitních studií UK. 224 stran.

dostupnými prameny. Při nalezení rozporu jsem se snažil o odhalení důvodů, proč se daný rozpor vyskytl (nepochopení otázky, nesoustředěnost, selektivita paměti⁷⁴, či jakýkoliv jiný faktor dějinného rázu⁷⁵), a to právě výsledováním kontextu. Vzhledem k tomu, že jsem využil formu orálněhistorického interview a nikoliv životopisné vyprávění, byla obsahová analýza předznamenána mými otázkami (u životopisného vyprávění je role tazatele upozaděna), zatímco interpretace se vztahovala ke zkoumané problematice a nikoliv k osobnosti narátora jako takové (jako by tomu bylo při využití formy životopisného vyprávění)⁷⁶. Zájem o narátorovu osobnost však samozřejmě nebyl zcela potlačen.

Etické otázky výzkumu

Etické otázky společenskovedního výzkumu vyplývají z daného kulturního kontextu jednotlivých zemí. Pro každou zemi je základem platná legislativa a etické kodexy, v České Republice je v tomto ohledu primární Ústava ČR obsahující Listinu základních práv a svobod platnou pro všechny občany ČR. Je nutné dodržovat povinnosti dané zákonem č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů.

Stěžejní zásadou orálněhistorického výzkumu je respekt a přístup k narátorovi jakožto k dárci životního příběhu⁷⁷, v mém případě pak spíše jakožto k dárci poznatků, informací a vlastních zkušeností s daným problémem. Dle toho je třeba se k narátorovi chovat – tedy jakožto k dárci. Protože tazatel a narátor tvoří orálněhistorický pramen ve vzájemné interakci, je důležitý nejen zdvořilý “dárcovský” přístup (který může být sám o sobě poněkud neosobní), ale i přístup partnerský – narátor nemůže vystupovat jako pouhý dotazovaný a vytěžovaný objekt výzkumu. Důležité je, aby se tazatel pokusil navodit přátelskou atmosféru a důvěrou v narátora si “na oplátku” získat jeho důvěru. Orální historie spočívá v osobním kontaktu s narátorem a v “práci s osobnostmi”, není to odosobněný kvantitativní výzkum a podle toho je třeba postupovat a mít to stále na zřeteli. Proto zde nejde jen o dodržování přesně stanovených etických zásad “na papíře”, které jdou od určitého bodu zase k dalšímu a dále už ne. Je třeba lidského a morálního přístupu, který musí každý badatel nalézt v sobě samém. I tak samozřejmě existují etické standardy a zásady (viz. výše zmíněný zákon), které je nutné, ale i přínosné dodržovat. Před samotným rozhovorem je třeba narátora dopředu kontaktovat (nejlépe zároveň telefonicky a e-mailem, ale třeba i osobní návštěvou v rámci přípravného rozhovoru). Já osobně jsem téměř všechny narátory kontaktoval pouze telefonicky, neboť někteří z nich ani e-mailovou schránku neměli, s některými z nich jsem se sešel v rámci

⁷⁴ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 176.

⁷⁵ Pozn.: Například výše zmíněná (v poznámce pod čarou č. 59) šedá ekonomika.

⁷⁶ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 184.

⁷⁷ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 211.

zmíněného přípravného rozhovoru (viz. protokoly k rozhovorům). V rámci tohoto kontaktu jsem narátory seznámil s projektem, jeho cílem a smyslem, rovněž také s tím, jak bude spolupráce vypadat. Po telefonu či u přípravného rozhovoru jsem s narátory prodiskutoval konkrétní tematické okruhy, které jsme pak v rámci samotného interview probírali (přičemž jsem si zároveň ověřil, zda narátor do projektu “zapadá”⁷⁸) a ponechal jsem narátorům možnost dopředu odmítnout diskusi na téma, které by mu bylo eventuálně nepříjemné. Tuto možnost pak samozřejmě měli i při samotném rozhovoru. Seznámil jsem narátory s jejich právy – s právem na autorizaci rozhovoru a anonymizaci rozhovoru. Při tomto kontaktu jsme rovněž probírali podpis informovaného souhlasu (spolu s vysvětlením, k čemu slouží, přičemž jsem narátorům zároveň poskytl možnost vyjádřit své přání do kolonky “další ujednání”) a způsob, jakým bude s rozhovorem po jeho pořízení nakládáno (čili nahrávka – přepis – analýza/interpretace – použití v diplomové práci - archivace v univerzitním repozitáři). Poté jsme se již domluvili na datu samotného rozhovoru. K otázce etiky orálněhistorického výzkumu bytostně patří, jak jsem již naznačil, přístup tazatele k narátorovi. Je tak například nepřijatelné, aby se tazatel narátora snažil vědomě vmanipulovat do odpovědi, kterou chce on sám slyšet. Rovněž bylo třeba, abych narátorovo sdělení nebagatelizoval, abych jeho jednání, o kterém vypráví nediagnosticskoval či abych se u probírání určitých témat nesnažil moralizovat. Ani jedno jistě není profesionálním přístupem. Jak jsem již zmínil, určitá témata mohou být narátorům nepříjemná. V mé práci tuto “úlohu” zastávalo téma úplatků, protislužeb a “všimného” v rámci problematiky prodeje náhradních dílů a automobilů. Bylo velmi důležité narátory na toto téma upozornit předem (čili ještě před samotným rozhovorem) a nechat jim prostor, ať se sami rozhodnou, zda se k tomuto problému budou vyjadřovat či nikoliv. Ačkoliv nástin tohoto tématu při iniciačních rozhovorech žádnému z narátorů nevadil, bylo i přes to třeba k němu vzhledem k jeho citlivé povaze přistupovat při samotných rozhovorech obezřetně (což se ukázalo jako dobrý krok, neboť například narátorka paní Kellerová se při probírání tohoto tématu při samotném rozhovoru evidentně necítila ve své kůži – viz. příslušný protokol) – pro atmosféru a profesionalitu rozhovoru bylo důležité, aby se narátor necítil tak, že je do něčeho “tlačen”. Na druhou stranu jsem při prvním obecném “odbytí” tohoto tématu jednou větou nemohl “couvnout” a snažil jsem se narátorky přiměřeně vyptat na detaily. Nakonec právě v těchto “ošemetných” případech a otázkách se projevuje pravá podstata orální historie – umění práce a kontaktu s lidmi.

⁷⁸ Vaněk, M., Mücke, P. (2011). Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 141.

Empirická část

Historie a struktura národního podniku Mototechna⁷⁹

Vznik a vývoj národního podniku Mototechna do roku 1989

V roce 1945 byla na základě dekretů prezidenta ČSR Edvarda Beneše znárodněna rozhodující část československého průmyslu, po událostech v únoru 1948 došlo ke znárodnění velkoobchodu, přičemž soukromý sektor tvořilo koncem tohoto roku již jen 3.848 drobných podniků⁸⁰. Vzhledem k novým poměrům bylo nutné vytvořit novou organizaci prodeje i v oblasti motorových vozidel a jejich náhradních součástí. V letech 1945 – 1948 prodávala veškeré dopravní prostředky (osobní a nákladní automobily, autobusy, traktory, motocykly, atp.) Ústřední prodejna motorových vozidel, a to na patnácti místech v celé republice, zatímco náhradní díly se v té době prodávaly v různých velkoobchodních a maloobchodních provozovnách a dílnách⁸¹. Po únorovém převratu samozřejmě přestala být tato praxe možná a bylo rozhodnuto o založení národního podniku, který by obchodní činnost v inkriminované oblasti převzal. Vyhláškou ministra vnitřního obchodu č. 126 ze dne 03.02. 1949 (úředním listem II-37/1949) tak byl s celostátní působností zřízen monopolní národní podnik Mototechna společně s původními deseti odštěpnými závody (dále OZ)⁸². Do podniku bylo začleněno 252 majetkových podstat obchodních podniků a pro doplnění prodejní sítě bylo postupně vykoupeno dalších 145 prodejen od soukromých majitelů. Předmětem obchodní činnosti nově vzniklého podniku byla zpočátku motorová vozidla jednostopá a dvoustopá (společně s příslušenstvím a náhradními díly pro ně), jejich vleky a přívesy, ale také jízdní kola, šicí stroje, zbraně a střelivo. Náplní činnosti podniku byl také výkup a prodej ojetých automobilů, jejich odhady a obchodně technické služby. Mototechna prodělala za dobu své existence různé reorganizační změny, až do roku 1989 však zůstala obchodní organizací představující nezbytný článek národního hospodářství v oblasti motorismu – samozřejmě kvůli svému monopolnímu postavení.

V rámci reorganizace podniků vnitřního obchodu v roce 1951 se Mototechna podřizuje Hlavní správě potřeb pro domácnost. Ukazuje se, že členění sortimentu na tržní a mimotržní⁸³ je organizačně velmi náročné a neúčelné a je rozhodnuto o přesunutí celého aparátu a sortimentu Mototechny kromě jízdních kol, šicích strojů,

⁷⁹ Pozn.: Následující kapitoly týkající se podnikové historie a jeho struktury vychází z nalezených podnikových archiválií, primárně pak z výročních hospodářských zpráv a neprodejných interních sborníků “25 let n.p. Mototechna” a “30 let n.p. Mototechna”, vydaných podnikovým ředitelstvím Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1974 a 1979.

⁸⁰ Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

⁸¹ Pozn.: Údaje o přesném počtu těchto provozoven nejsou dostupné.

⁸² Pozn.: Těmito byly OZ v Brně, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Jihlavě, Karlových Varech, Olomouci, Ostravě, Pardubicích, Plzni a Uherském Hradišti. Následující rok měla Mototechna již 13 OZ v českých krajích a 5 OZ na Slovensku.

⁸³ Pozn.: Tržní sortiment představuje zboží určené občanům. Mimitržní oblast představují socialistické organizace a podniky.

zbraní a střeliva z působnosti Ministerstva vnitřního obchodu do působnosti Ministerstva všeobecného strojírenství. Výnosem ministra všeobecného strojírenství vzniká v rámci výše uvedeného převodu s platností od 01.01. 1952 národní podnik Mototechna, odbytové středisko průmyslu motorových vozidel. V tomto roce má podnik celkem 19 odštěpných krajských závodů na území Československa (13 v českých krajích a 6 na Slovensku). Hned zpočátku roku 1953 je z působnosti pražského krajského závodu vyčleněna opravna motocyklů v Praze-Žižkově (Jeseniova 56), ze které je vytvořen samostatný opravárenský závod s interním označením 20 (tedy OZ 20)⁸⁴. Další změna přichází hned následující rok - od 01.04. 1954 byla Mototechna na základě dohody mezi ministry strojírenství a dopravy převedena do působnosti Ministerstva dopravy. V průběhu tohoto roku pak byla připravována organizace hlavní správy odbytu Ministerstva dopravy, která byla zřízena z příkazu ministra dopravy dne 31.12. 1954 a v platnost vstoupila od 01.01. 1955. "Uvnitř" systému hlavní správy odbytu (která měla za úkol kromě odbytu jiných podniků ministerstva dopravy především odbyt veškerých motorových vozidel (s výjimkou vojenských a zemědělských) a náhradních dílů) pak prakticky "vykrytalizovala" struktura Mototechny – byly vytvořeny ústřední odbytové základny pro 1) prodej silničních motorových vozidel a náhradních dílů se sídlem v Pacově (budoucí kompetence OZ 32 v ulici Thámova, později ve Stodůlkách), pro 2) prodej náhradních dílů Škoda v Mladé Boleslavi (již OZ 23, který měl tuto kompetenci až do roku 1989), pro 3) prodej náhradních dílů Tatra a Praga v Praze (což bude v budoucnu spadat pod OZ 32) a nakonec odbytová základna pro opravy motocyklů v Praze. Současně samozřejmě i nadále fungovaly krajské odbytové základny (tedy krajské OZ) pro prodej motorových vozidel a jejich náhradních dílů, kterých bylo stále celkem 19. Na základě linie dané celostátní konferencí KSČ v červnu 1956, která určila zodpovědnost jednotlivých resortů nejen za výrobu, ale i za odbyt podřízených výrobků, byly s účinností od 01.01. 1957 převedeny *veškeré odbytové základny* (čili jinak řečeno *celý podnik Mototechna*) z působnosti Ministerstva dopravy do působnosti Ministerstva automobilového průmyslu a zemědělských strojů. Další reorganizace proběhla velmi záhy, a to v červnu 1957. Od 01.07. 1957 byly z hlavní správy odbytu vyňaty složky řídicí soustavu odbytových základen Mototechna spolu se samotnými odbytovými základnami v krajích (tedy OZ) a tyto všechny byly sloučeny ve "staro-nový" podnik Mototechna – jeho součástí nyní bylo celkem 23 OZ (jinak řečeno – ústřední odbytové základny již nespádaly pod hlavní správu odbytu, ale pod samotný podnik Mototechna, přičemž právě v tomto

⁸⁴ Pozn.: K jeho podstatnému rozšíření o dislokované opravny OZ 1 (více k jednotlivým OZ v příslušné části této kapitoly) ve Středočeském kraji došlo v roce 1966. Do tohoto roku prováděl OZ 1 na území Středočeského kraje i opravárenskou činnost, ke konci roku 1965 však bylo rozhodnuto o předání provozoven-opraven do výhradní působnosti OZ 20. V rámci Středočeského kraje tak existovaly dva OZ – číslo 1 (od roku 1966 jen odbyt výrobků průmyslu silničních motorových vozidel a úplného sortimentu jejich náhradních dílů a příslušenství, nákup a prodej ojetých vozidel atd.), a číslo 20, tedy závod opravárenský (generální, záruční a ostatní opravy vozidel tuzemských i zahraničních – VAZ, Trabant, Wartburg, Moskvíč, Fiat P, Ford). Ve všech ostatních krajích zabezpečoval jak opravy, tak odbyt pouze jeden OZ. Závod 32 v Praze do tohoto výčtu nepočítám kvůli jeho velkoobchodnímu pověření.

období vznikl OZ 32). Po následném sloučení Ministerstva automobilového průmyslu a zemědělských strojů s Ministerstvem přesného strojírenství podléhá Mototechna opět Ministerstvu všeobecného strojírenství, stejně jako v letech 1951 – 1954. Další změna, tentokrát však naprosto klíčová, se odehrála v rámci územní reorganizace státu. K 01.07. 1960 přizpůsobila Mototechna svou organizaci novému “systému” a snížila počet krajských OZ z 19 na 10, přičemž odbytová základna pro opravy motocyklů v Praze byla úplně zrušena. Na začátku druhé poloviny roku 1960 se tak zrodila finální podoba podnikové organizační struktury, která byla Mototechně vlastní až do roku 1989 (potažmo do její likvidace⁸⁵) – jednalo se o 10 krajských OZ, 2 OZ pověřené klíčovými ústředními pravomocemi v oblasti velkoobchodní činnosti a 1 OZ opravárenský (8 z 10 krajských OZ pak ještě mělo ústřední pravomoci v oblasti velkoobchodní činnosti u specifického sortimentu – viz. níže). Další důležitou změnou bylo začlenění Mototechny do trustu Československé automobilové závody⁸⁶ (dále ČAZ) v resortu Ministerstva těžkého průmyslu v roce 1965. Vzhledem k tomu se do působnosti tohoto ministerstva následně dostává i samotná Mototechna, a to dle zákona č. 115 k 10.11. 1965. Jen dodám, že ústavním zákonem č. 126/1970 Sb. bylo s účinností od roku 1971 ministerstvo změněno na *Federální* ministerstvo hutnictví a strojírenství. Další markantní změna souvisela s rozdělením Federálního ministerstva hutnictví a strojírenství ústavním zákonem č. 157/1973 Sb. na Federální ministerstvo hutnictví a těžkého strojírenství a Federální ministerstvo všeobecného strojírenství. V souvislosti s tím byly ČAZ společně s Mototechnou opět zařazeny do resortu Ministerstva všeobecného strojírenství. ČAZ byly v roce 1986 změněny na Automobilový průmysl, kombinát (přičemž je možno s určitou nadsázkou říci, že již tímto aktem začal proces decentralizace v automobilovém průmyslu – viz. níže) a pod tímto názvem fungoval až do roku 1988, kdy svou činnost ukončil. Mototechna byla součástí tohoto trustu až do inkriminovaného zániku. V roce 1988 se odehrála ještě jedna stěžejní událost – z dosavadního Federálního ministerstva hutnictví a těžkého strojírenství, Federálního ministerstva všeobecného strojírenství a Federálního ministerstva elektrotechnického průmyslu je zákonem č. 42/1988 Sb. k 19.04. 1988 zřízeno Federální ministerstvo hutnictví, strojírenství a elektrotechniky. Z výše uvedeného je patrné, že pod toto nově zřízené ministerstvo spadala od tohoto data i Mototechna⁸⁷. Nyní k výše nastíněné decentralizaci. Rozpadem trustu Automobilový průmysl, kombinát, se jednotlivé podniky tohoto uskupení staly samostatnými

⁸⁵ Pozn.: Kapitola týkající se problematiky privatizace a likvidace Mototechny je zpracována v rámci příslušné kapitoly na str. 125 - 129. Tato kapitola se týká vývoje podniku do roku 1989.

⁸⁶ Pozn.: Do trustu ČAZ, které fungovaly jako řídicí centrum automobilového průmyslu, bylo včetně Mototechny začleněno celkem 28 podniků. Jeho součástí byly všechny podniky vyrábějící automobily, motocykly, díly a příslušenství, dále pak i výrobci jízdních kol a vysokozdvížných vozíků. Patřily sem také například Ústav pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) či Projekční a inženýrská kancelář automobilových závodů (PIKAZ). Dostupné online na <http://autoperiskop.cz/sdruzeni-automobiloveho-prumyslu-jiz-15-let-cinnosti/>

⁸⁷ Pozn.: Po roce 1989 se toto ministerstvo přejmenovalo nejdříve na Federální ministerstvo hospodářství, po pouhých dvou měsících na Ministerstvo strojírenství a elektrotechniky, od roku 1991 na Ministerstvo průmyslu České republiky a nakonec v roce 1992 na Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. Zdroj: <http://turbo.cdv.tul.cz/mod/page/view.php?id=3120>. V každém případě figuruje příslušné ministerstvo ve vyjadřování orgánů Mototechny od roku 1990 jako “zakladatel”.

státními podniky, vlastní “kombinát” pak dostal přídomek “v likvidaci”. Mototechna se stala státním podnikem k 01.07. 1988, a to zakládací listinou vydanou rozhodnutím Ministra hutnictví, strojírenství a elektrotechniky ČSSR č. 20/1988 dne 27.06. 1988⁸⁸. Částečným rozpadem direktivního řízení se dostalo Mototechně jisté ekonomické samostatnosti⁸⁹. I tak z různých důvodů (především z důvodu stálého zájmu o vzájemnou spolupráci a informovanost) převládala potřeba integrace, a tak bylo k 27.06. 1989 samotnými státními podniky z vlastní vůle založeno Sdružení organizací automobilového průmyslu, přičemž mezi zakládajícími členy byla i Mototechna. Legislativa tehdy samozřejmě ještě neumožňovala právní subjektivitu, a tak byl provozovatelem pověřen Ústav pro výzkum motorových vozidel⁹⁰. Právní subjektivitu pak Sdružení automobilového průmyslu (čili s nepatrně pozměněným názvem) získalo k 15.06.1991. Tou dobou již Mototechnu nicméně trápily jiné problémy, o tom však až v kapitole týkající se privatizace a likvidace Mototechny⁹¹. Jak patrně, vývoj podniku byl především do 70. let bouřlivý, v období “normalizace” již byla jak činnost, tak struktura podniku relativně stabilní, dílčí důležité změny se odehrály až ke konci 80. let.

Pro jasnou rekapitulaci - obchodní náplní podniku byl ve sledovaném období nákup a prodej nových i ojetých silničních motorových vozidel a jejich náhradních dílů a příslušenství, včetně zajišťování náhradních součástí pro vozidla československé výroby vyvezená do zahraničí. Další pracovní náplní bylo provádění servisních a opravárenských služeb, doplňující součástí činnosti byl nákup a prodej použitých a partiových součástí a vrakování vozidel. Sortimentu šicích strojů, zbraní a střeliva se podnik nevěnoval již od 50. let.

Struktura národního podniku Mototechna

Nyní ke struktuře podniku, které jsem se lehce dotknul již v předchozím textu. I přes různé reorganizace bylo od samého počátku zachováváno členění podniku dle správních celků – krajů, přičemž vlastní organizační struktura podniku byla založena na rozdělení podniku na OZ v jednotlivých krajích. Podnik byl tedy po výše uvedené reorganizaci krajů v roce 1960 i nadále (tedy po celé sledované období “normalizace”) rozčleněn na podnikové ředitelství v Praze (v ulici Vítězného února), 2 OZ s velkoobchodní činností a s ústředním nákupem z výroby nebo dovozu (OZ 32 a OZ 23), 1 OZ opravárenský pro oblast Praha a Středočeský kraj (OZ 20) a 10 OZ pro

⁸⁸ K dispozici také online na <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-00009334-mototechna-statni-podnik-v-likvidaci/>

⁸⁹ Pozn.: Mototechně se v návaznosti na tuto decentralizaci například dostalo povolení přímého vývozu a dovozu – tedy bez nutnosti prostředníka PZO Motokov - náhradních dílů motorových vozidel vyráběných v Československu a v ostatních socialistických státech. I přes to samozřejmě spolupráce s Motokovem trvala, možnost vlastního jednání v této oblasti zde již nicméně byla. Zdroj: Podnikové noviny 1/1990, měsíčník s.p. Mototechna. Vydalo podnikové ředitelství s.p. Mototechna dne 26.10. 1990 v Praze.

⁹⁰ Dostupné online na <http://autoperiskop.cz/sdruzeni-automobiloveho-prumyslu-jiz-15-let-cinnosti/>

⁹¹ Pozn.: Kapitola na str. 125 – 129.

oblasti jednotlivých krajů. Ucelenou představu o podnikové struktuře na jednotlivých úrovních čtenář dostane po prohlédnutí organizačního schématu Mototechny (schéma 1), organizačního schématu podnikového ředitelství (schéma 2) a organizačního schématu OZ (schéma 3) na následujících stranách. Podnikové ředitelství vykonávalo řídicí, metodickou a kontrolní funkci v OZ ve všech činnostech, které podnik zajišťoval. OZ pak byly samostatné účetní jednotky mající charakter podniků. “Rozhodovací hierarchie” pak vypadala následovně: příslušné ministerstvo (samozřejmě pod stranickým dohledem v instanci nejvyšší) – ČAZ – podnikové ředitelství Mototechny – krajské OZ – jednotlivé provozovny. Vzhledem k nedostatku skladových prostor v OZ s ústřední velkoobchodní činností byla Mototechna nucena tuto činnost u jednotlivého sortimentu dislokovat i do většiny krajských OZ – konkrétně OZ 1, OZ 2, OZ 4, OZ 5, OZ 6, OZ 7, OZ 9 a OZ 10. Pro komplexní zachycení organizace Mototechny považuji za nezbytné popsat činnost jednotlivých OZ.

OZ 32 – tento závod byl pověřen ústředním nákupem a rozdělováním motorových vozidel (automobily, nákladní vozy, motocykly) jak tuzemských, tak z dovozu (kromě nákupu a rozdělování automobilů ze SSSR, kterým byl pověřen OZ 10), rovněž pak náhradních dílů a příslušenství. Závod současně zabezpečoval export náhradních dílů a příslušenství pro motocykly a vozy značek Tatra, Praga a Saviem. (*Pokračování textu následuje po schématech*). Kromě toho zajišťoval OZ 32 u tuzemských výrobků v celostátním rozsahu obchodně-technickou dokumentaci pro veškeré značky i typy motorových vozidel včetně vypracování ceníků⁹². Svou činnost OZ vykonával prostřednictvím provozních středisek, přičemž tato měla i své odloučené sklady. Počet objektů spadajících pod OZ 32 tak “šel” do desítek. Tento závod nejdříve sídlil v pražské ulici Thámova, v roce 1975 se přesunul do nově vybudovaného skladového areálu Stodůlky (slavnostně otevřen k 12.05. 1975), který byl tehdy svým vybavením jedním z nejmodernějších ve střední Evropě. Skladový areál Stodůlky pak byl určitou výjimkou – vzhledem k rozsáhlosti komplexu se zde skladovalo příslušenství pro veškerá tuzemská dvoustopá vozidla, rovněž tento areál zajišťoval dodávky vybraného sortimentu náhradních dílů pro všechny krajské OZ Mototechny a největší opravny. Ve Stodůlkách tento OZ sídlil až do “konce” Mototechny, přičemž Mototechna jako celek (jakožto “podnik v likvidaci”) v tomto areálu formálně (dle obchodního rejstříku) sídlí dodnes⁹³. Prostory bývalého OZ 32 tak představují “posledního mohykána” historie tohoto podniku⁹⁴.

⁹² Pozn.: Právě v prostorách bývalého OZ 32 jsem pátral po archiváliích a technická dokumentace tvořila většinu archiválií.

⁹³ Pozn.: Výpis z obchodního rejstříku k dispozici online na <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-00009334-mototechna-statni-podnik-v-likvidaci/>

⁹⁴ Pozn.: Více k prostorám bývalého OZ 32 v současnosti v kapitole věnované privatizaci a likvidaci podniku na str. 125 – 129.

ORGANIZAČNÍ SCHEMA N. P. MOTOTECHNA

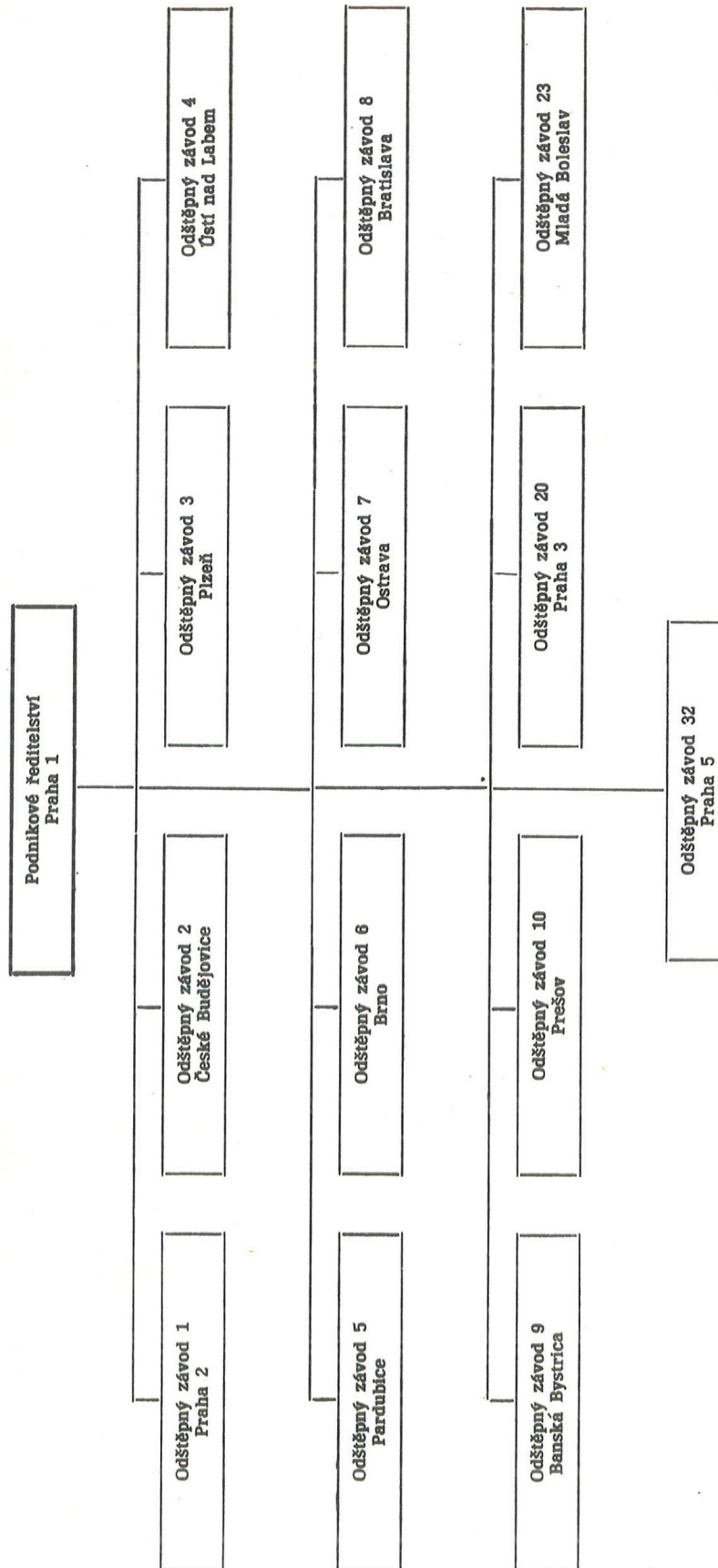


Schéma č.1 – Organizační schéma n.p. Mototechna.

ORGANIZAČNÍ SCHÉMA PODNIKOVÉHO ŘEDITELSTVÍ

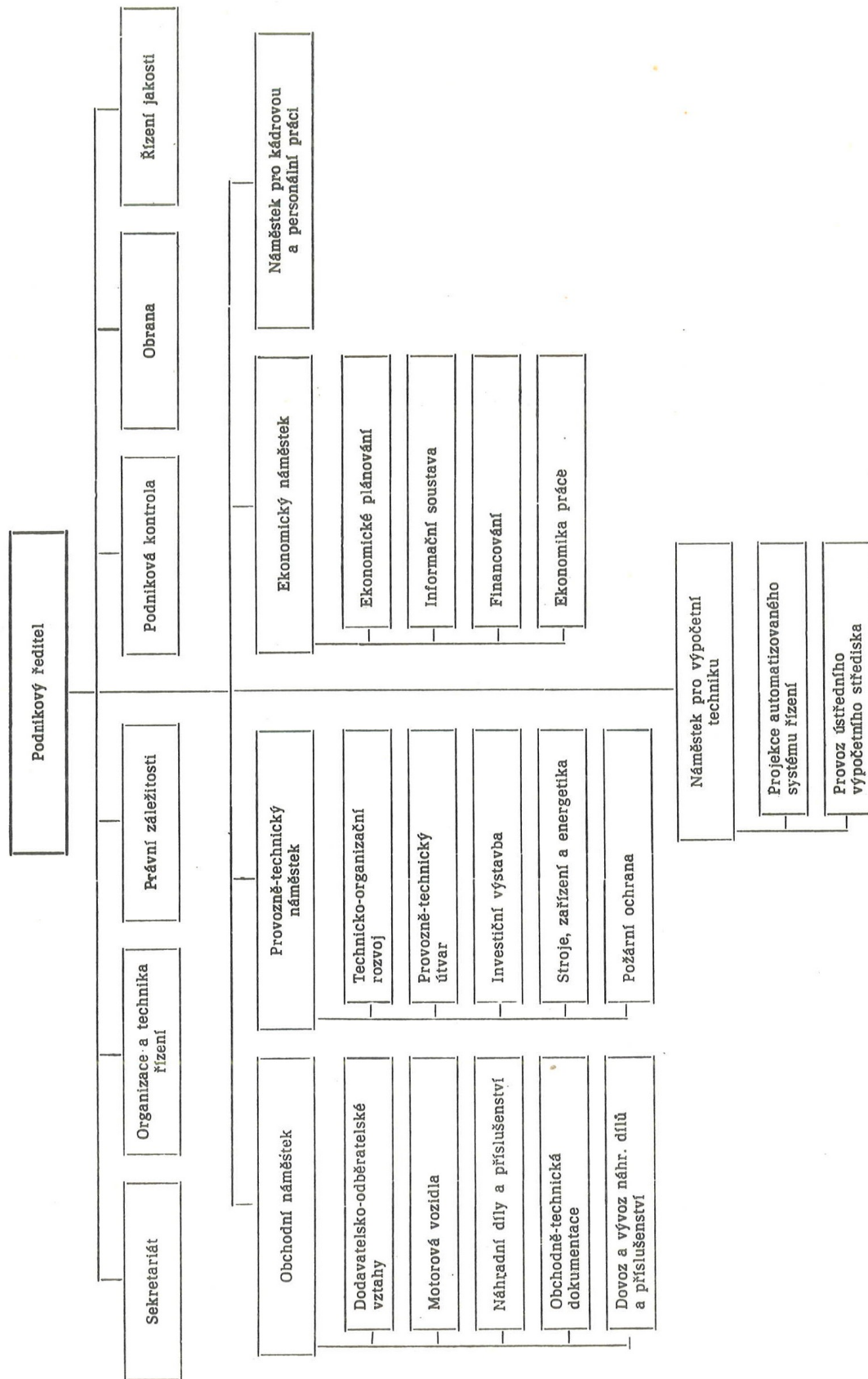


Schéma č.2 – organizační schéma podnikového ředitelství n.p. Mototechna.

ORGANIZAČNÍ SCHEMA ODŠTĚPNÝCH ZÁVODŮ

Příloha č. 3

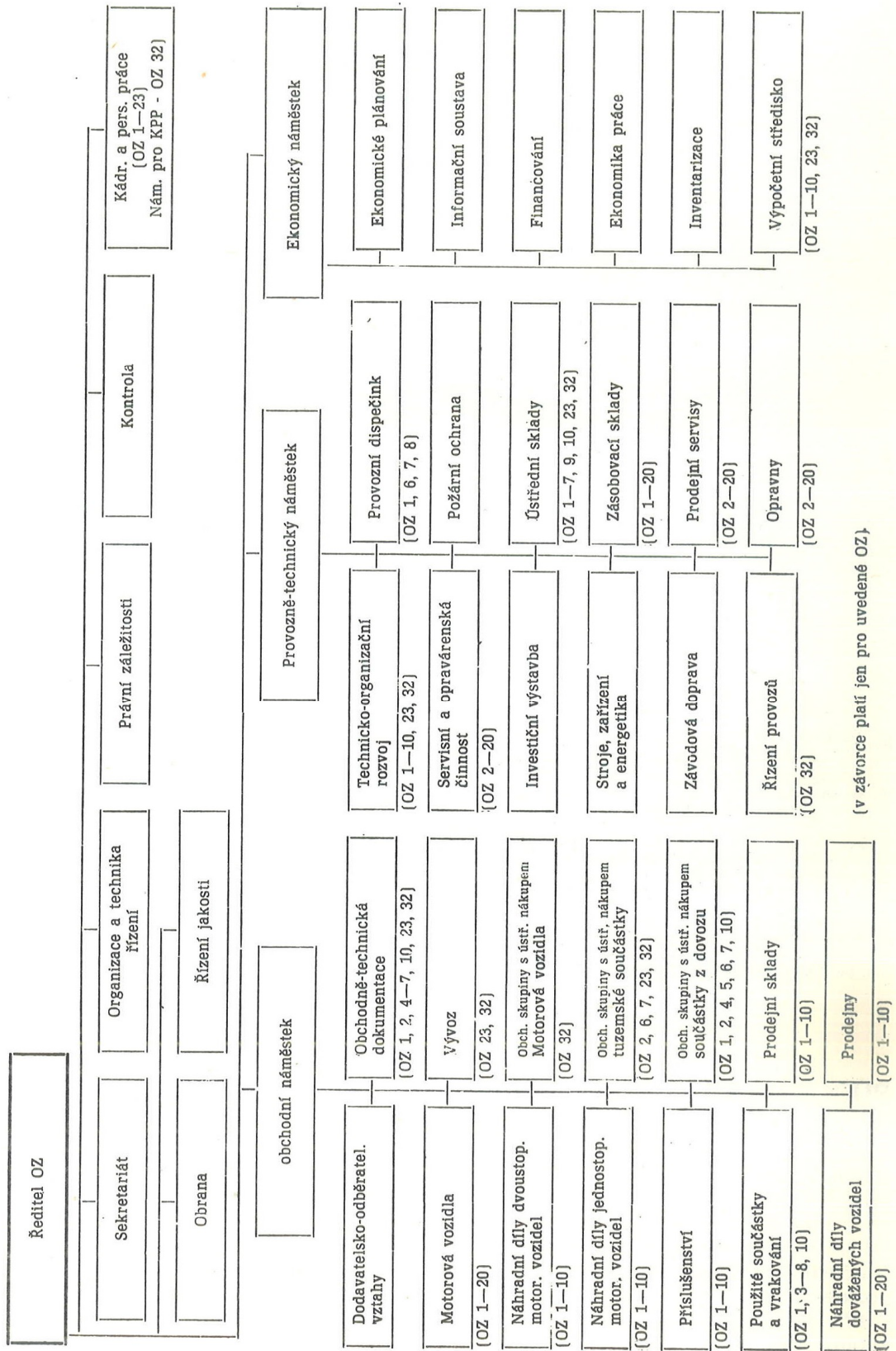


Schéma č.3 – organizační schéma odštěpných závodu n.p. Mototechna⁹⁵.

⁹⁵ Pozn.: Všechna organizační schémata pochází z interního sborníku “30 let n.p. Mototechna” vydaného podnikovým ředitelstvem Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1979.

OZ 23 – tento závod sídlící v Mladé Boleslavi představoval od 01.01.1955 ústřední odbytovou základnu pro zásobování náhradními díly všech osobních a nákladních automobilů značky Škoda. V rámci tohoto sortimentu byl závod pověřen i zařizováním exportu (samozřejmě dle dodávkových příkazů PZO Motokov). Náhradní díly tomuto OZ dodávalo (kromě AZNP Mladá Boleslav) na 150 externích podniků a závodů (namátkou např. Autobrzdý Jablonec nad Nisou, Autopal Nový Jičín či Motor Jikov České Budějovice), přičemž závod svou činnost vyvíjel za pomoci dalších provozních středisek v okolí Mladé Boleslavi. V praxi závod přijímal z výroby náhradní díly, uskladňoval je a na základě čtvrtletních objednávek OZ v jednotlivých krajích je dodával jak jim, tak dalším československým organizacím.

OZ 20 – k začlenění tohoto závodu do podniku došlo v roce 1952, k jeho rozšíření o opravny OZ 1 došlo v roce 1966 (podrobněji viz. výše). Náplní tohoto opravárenského závodu byly generální, záruční a ostatní opravy jak u motocyklů domácí výroby, tak i tyto opravy u následujících automobilů z dovozu: Lada, Trabant, Wartburg, Moskvíč a Austin Allegro. Působnost OZ 20 se vztahovala na Prahu a Středočeský kraj. OZ 20 sídlil nejprve v pražské ulici Jeseniova, na počátku 80. let se přestěhoval do objektu prodejního servisu Praha-Jarov na adrese Osiková 2. Stejně jako předchozí závody, i tento disponoval dislokovanými provozními středisky.

OZ 1 – do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet, vrakovací služba a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Prahy a Středočeského kraje. Do roku 1965 tento závod prováděl i opravárenskou činnost, ta pak byla předána OZ 20. Závodu 1 byla také svěřena *ústřední* odbytová činnost pro náhradní díly značek Wartburg a Saab. OZ 1 sídlil v Římské ulici v Praze.

OZ 2 - do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel a prodej automobilů na protiúčet, to vše v oblasti Jihočeského kraje. Nákup a prodej použitých náhradních dílů, příslušenství a vrakovací službu zajišťoval v této oblasti OZ 3 v Plzni. Závodu 2 byla také svěřena velkoobchodní činnost u náhradních dílů vozů italské výroby (Fiat 500, 600D, 850, 125, 127, 128 a 131), francouzské výroby (Renaulty R5, R6, R8, R15, R16, R20, Simca 1301, 1307, 1308, Chrysler 180) a anglické výroby (Ford Cortina Mk2, Mk3, Austin Allegro). Závod zajišťoval také velkoobchodní činnost u domácí výroby v sortimentu karburátorů, kompresorů a zapalovacích svíček. OZ 2 sídlil v Českých Budějovicích.

- OZ 3 – tento OZ byl jeden ze dvou bez ústředního pověření velkoobchodní činností. Do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet, vrakovací služba a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Západočeského kraje. Tento závod organizoval doprodeje zásob nových dílů pro určené značky již vyběhlých typů automobilů (například Škoda 1101, Tatra 57)⁹⁶. OZ 3 sídlil v Plzni.
- OZ 4 - do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet, vrakovací služba a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Severočeského kraje. Tento závod byl rovněž pověřen velkoobchodní činností pro celou oblast Československa v dodávkách náhradních dílů pro vozy Robur, Ifa a Trabant, které byly dováženy z NDR. Ze skladu u města Most byly do oblast Čech (mimo jihozápadní oblast) dodávány také náhradní díly pro vozidla Saviem. Od 01.01. 1978 převzal tento závod od OZ 32 také velkoobchodní činnost v části sortimentu příslušenství. OZ 4 sídlil v Ústí nad Labem.
- OZ 5 - do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet, vrakovací služba a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Východočeského kraje. Tento závod byl rovněž pověřen velkoobchodní činností pro celou oblast Československa v dodávkách náhradních dílů pro vozy Volha, Moskvíč a GAZ ze Sovětského svazu a pro automobily Fiat 125P a 126P z Polska. OZ 5 sídlil v Pardubicích.
- OZ 6 - do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet, vrakovací služba a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Jihomoravského kraje. Tento závod byl také pověřen velkoobchodní činností pro náhradní díly na účelové vozy Czepel, Ikarus, ARO, Roman, Bucegi, TV 41, 71, M 461 a individuálním dovozem náhradních dílů pro speciálně dovážená vozidla ze SSSR. Závod 6 rovněž zabezpečoval velkoobchodní činnost pro celé Československo v sortimentu vstřikovacích čerpadel a jejich náhradních dílů, klínových řemenů, kobercových gum a hadiček. OZ 6 sídlil v Brně.

⁹⁶ Pozn.: Po uplynutí desetileté lhůty od ukončení výroby daného typu automobilu se náhradní díly na něj stahovaly a nastal tzv. "doprodej zbývajících dílů". U zahraničních vozů byla tato desetiletá lhůta buď od ukončení výroby nebo od ukončení dovozu.

OZ 7 - do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet, vrakovací služba a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Severomoravského kraje. Závod byl pověřen velkoobchodní činností v sortimentu disková kola, rovněž v oblasti náhradních dílů a příslušenství pro lehké motocykly z výroby Považských strojírén (přičemž zajišťoval i export náhradních dílů na tyto stroje, samozřejmě dle příkazů PZO Motokov). V roce 1971 se velkoobchodní činnost rozšířila na náhradní díly pro automobily Toyota, v roce 1972 o náhradní díly pro automobily Dacia. OZ 7 sídlil v Ostravě.

OZ 8 – tento OZ byl jeden ze dvou bez ústředního pověření. Do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, rovněž opravárenské a servisní služby, a to v oblasti Bratislavy a Západoslovenského kraje. Dále pak nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet a nákup a prodej použitých náhradních dílů v oblasti Středoslovenského kraje. OZ 8 sídlil v Bratislavě.

OZ 9 – do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, rovněž opravárenské a servisní služby a (společně s OZ 8) nákup a prodej ojetých vozidel, to vše v oblasti Středoslovenského kraje. Závod byl pověřen velkoobchodní činností v sortimentu autobaterií. OZ 9 sídlil v Banské Bystrici.

OZ 10 - do kompetence tohoto závodu spadal odbyt automobilů, motocyklů a jejich náhradních dílů a příslušenství, servis a opravárenské služby, nákup a prodej ojetých vozidel, prodej automobilů na protiúčet a nákup a prodej použitých náhradních dílů, to vše v oblasti Východoslovenského kraje. Závod byl pověřen vedením *ústředního* skladu náhradních dílů pro automobily VAZ-Lada a distribucí finálních výrobků *všech* typů automobilů dovážených ze SSSR. Před rokem 1974 se automobily dovážené ze SSSR překládaly v Čierné nad Tisou (kde byl přechod z širokorozchodné trati) a odtud byly rozesílány do míst určení (tedy do jednotlivých krajů) buď vagóny ČSD nebo vagóny Mototechny. V roce '74 byla dokončena výstavba překladiště osobních automobilů u Košic v Prešově, společně s novým expedičním střediskem. Automobily ze SSSR tak byly od roku '74 rozváženy z tohoto střediska s vlastním přechodem z širokorozchodné trati, kde byly do chvíle rozvozu také uskladněny. V roce 1975 pak začala výstavba ústředního skladu pro náhradní díly všech značek dodávaných ze SSSR (tedy nejenom značky Lada), rovněž u Košic. Tento objekt byl předán do užívání v roce 1981. OZ 10 sídlil Prešově.

Jednotlivé krajské OZ měly prakticky totožnou skladbu svých provozních středisek. OZ s pověřením velkoobchodní činností měly na rozdíl od OZ 3 a OZ 8 v užívání ústřední sklad (či více ústředních skladů), který sloužil k uskladnění sortimentu, na který měl OZ ústřední pověření. Všechny OZ pak měly v užívání krajské zásobovací sklady, které byly zásobovány z ústředního skladu pro daný sortiment⁹⁷ a na kterém pak naopak zboží nárokovaly jednotlivé prodejny (toto se týká náhradních dílů). Téměř všechny OZ měly dále v užívání krajské prodejní sklady, ve kterých byla, jak už název napovídá, možnost si díly rovnou zakoupit. OZ pak “řídily” jednotlivé prodejní servisy, prodejny automobilů, opravny a prodejny náhradního dílů. Opravny a někdy i prodejní servisy většinou kupovaly své zásoby z prodejen náhradních dílů (někdy však i z krajských zásobovacích skladů), prodejny náhradních dílů pak “braly” své zásoby z příslušných krajských zásobovacích skladů. U automobilů – tedy finálních výrobků – byla situace poněkud rozdílná, neboť tyto byly přepravovány bez meziuskladnění rovnou na příslušné prodejny⁹⁸. Je třeba poznamenat, že tento popis je generální se snahou o co největší akurátnost, nejedná se však o popis naprosto kompletní, neboť tento v konečném výsledku není možný. V rámci fungování Mototechny totiž existovalo mnoho “výjimek z pravidel”, čemuž se vzhledem k rozsáhlosti tohoto kolosu není co divit. Mnoho těchto výjimek pak nebylo ani písemně zaznamenáno a nedají se tedy dohledat. Příkladem za všechny budiž například prodejna náhradních součástek na vozy sovětské výroby Kladno-Sítná, kde pracovala narátorka Marta Kellerová (zaměstnanec). Tato prodejna totiž byla dle slov narátorky v 70. a 80. letech jedinou prodejnou náhradních dílů na vozy Volga a Moskvič na území Středočeského kraje, prodejen náhradních dílů na vozy Lada bylo více. V každém případě tato prodejna “nebrala” náhradní díly na vozy Volga a Moskvič z žádného krajského zásobovacího skladu, ale přímo z ústředního skladu OZ 05 - “protože jsme byli jediný v kraji, který dělali Volhu a Moskviče”⁹⁹ – a to nebyla běžná praxe. Pro ilustraci o počtech jednotlivých jednotek: OZ 4 (tedy v Severočeském kraji) měl “v užívání” 4 ústřední sklady, 4 krajské zásobovací sklady, 20 krajských prodejních skladů, 3 prodejní servisy, 26 prodejen (z toho 4 prodejny automobilů a 22 prodejen náhradních dílů) a 12 opraven. Trochu podrobněji bych zmínil ještě prodejní servisy jakožto specifické jednotky, kde bylo možné si koupit jak nový, tak ojetý automobil, koupit si na něj náhradní díly a příslušenství a zároveň – jak název napovídá – si ho tam nechat opravit. Poskytování všech těchto služeb na jednom místě však bylo relativně pozdní záležitostí – první prodejní servis byl otevřen v roce 1968 v Kolíně, pak už však rostly jako “houby po dešti” – v roce 1972 jich bylo v provozu šest a v následujícím roce jich přibýlo hned dalších dvanáct. Na konci roku 1984 již bylo v provozu 35 prodejních servisů Mototechny po celém Československu, jejich počet pak do konce 80. let vzrostl maximálně v řádu

⁹⁷ Pozn.: Čili pro hypotetický příklad - OZ 2 měl ve svém užívání krajský zásobovací sklad, který bral náhradní díly na Fiat 125P z OZ 5, kde se nacházel ústřední sklad náhradních dílů na tyto vozy.

⁹⁸ Pozn.: Problematice objednávání automobilů na prodejny a obecně k cestě automobilu z továrny na prodejnu se věnuji v kapitole “Časy sjednoceného prodeje a záznamů: 1974 – 1989” v části “Cesta automobilu aneb “od výrobce na prodejnu”” na str. 80 – 83.

⁹⁹ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 8.

jednotlivých provozoven. Údaje o přesném počtu prodejních servisů ke konci 80. let bohužel nemám k dispozici. Pro úplnost je pak třeba uvést, že v roce 1984 (neboť poslední přesné údaje o počtu jednotlivých provozoven mám právě z tohoto roku) tvořilo prodejní síť Mototechny v Československu 57 prodejen osobních, nákladních a užitkových automobilů a 547 prodejen náhradních dílů a příslušenství motorových vozidel. Lze usuzovat, že počet prodejen automobilů mohl být roce 1989 oproti roku 1984 vyšší maximálně v řádu jednotlivých prodejen, počet prodejen náhradních dílů pak vyšší maximálně o pár desítek.

Na závěr této části je třeba poznamenat, že v předkládané práci jsem se nevěnoval personálnímu obsazení jednotlivých postů v podniku Mototechna z hlediska konkrétních jedinců. Důležitost však přikládám skutečnosti, že v Mototechně mělo v období “normalizace” pracovní zařazení mnoho lidí, kteří byli po čistkách z let 1970 – 1972 vyloučeni ze Strany. O tomto tématu pojednává následující kapitola.

“Bývalí lidé” v Mototechně

Již v teoretickém zakotvení práce jsem zmínil, že jedním z důsledku čistek z let 1970 – 1972 byl vznik tří “vrstev společnosti”, z nichž jednou byli “neplnoprávní občané”. Opět podotýkám, že se jedná o teoretický model postulovaný M. Otáhalem a nikoliv o nezpochybnitelný, finální model tehdejší společnosti. V předkládané práci tento model uvažuji v souvislosti s tím, že po inkriminovaných čistkách odešla do Mototechny řada schopných lidí a příslušníků československé inteligence, kteří byli vyloučeni z KSČ. Narátor J. Slavíček (zaměstnanec) tyto jedince nazval “bývalými lidmi”¹⁰⁰. Mezi tyto patřili například Zdeněk Jičínský (právník OZ 32 Stodůlky), Emanuel Mandler (programátor výpočetního střediska podnikového ředitelství), Bohumil Doležal (rovněž programátor) či Rostislav Běhal – v době srpnové invaze programový náměstek ústředního ředitele rozhlasu (v rámci Mototechny neznámá funkce)¹⁰¹. Nepodařilo se mi bohužel dohledat přesná léta působení v Mototechně, do podniku v každém případě nastoupili začátkem 70. let. Když jsme s panem Slavíčkem v rozhovoru na toto téma náhodou narazili, byl jsem překvapen a začal jsem se ho doptávat na detaily. Sám pan Slavíček působil od roku 1951 do roku 1968 v armádě, poté byl nucen v souvislosti s intervencí z armády odejít a byl vyloučen ze strany. V tomto nelehkém období ho, stejně jako mnoho dalších, přijala Mototechna.. “*Tenkrát (jsem šel) z armády (...) do Mototechny (hovoří o letech 1969/1970). A to bylo období, kdy celá řada kolegů..bud’to se zastřelili nebo se dali na chlast..neunesli to. Já jsem tak nějak tím proplul, zachytil jsem se v tý Mototechně a fakt, že celkem dobrý zacházení, možnost toho růstu, takže jsem proplul.*”¹⁰². Skutečnost, že užší vedení Mototechny nedbalo minulosti svých zaměstnanců mě velmi zaujala, chtěl jsem vědět

¹⁰⁰ Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v prepisu str. 1.

¹⁰¹ Pozn.: Jen na okraj dodám, že Z. Jičínský a B. Doležal později signovali Chartu 77.

¹⁰² Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v prepisu na str. 13. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

více. *“Tenkrát si mě zavolał ředitel Růžička (v inkriminované době ředitel OZ 32, tehdy ještě v ulici Thámova) a..bavili jsme se teda co budu dělat..a on mi říká "no..já Vás dám do investic, protože v rámci investic poznáte celej podnik a záleží na Vás, jak se uvedete. Nebojte se, to co bylo, bylo..to není Vaše věc..". Protože já mu říkám "ale pane řediteli..já jsem byl vyloučený a budete mít problémy” (...) po partajní stránce”..říká "to nechte na mě, to je moje věc a je to věc mého náměstka.”*¹⁰³ Z dalšího narátorova vyprávění vyplynulo, že Strana dávala Mototechně a jejímu samostatnému rozhodování velký prostor: *“(...) jsem bydlel v baráku..kde bydlel (...) nějaký..nevím jestli Mikulášek (...). To už existovaly Stodůlky (tedy že už byl vybudovaný stodůlecký komplex, který byl předán do užívání v roce 1975)..a to byl obvodní tajemník KSČ na Praze 5. Ten tam bydlel taky. A..vím právě, že ten..tomu ředitelovi v těch Stodůlkách nechával volnou ruku působnosti”*¹⁰⁴. Pan Slaviček dále vyprávěl, že podniková struktura byla v každém kraji provázána s představiteli Strany v okresním výboru. Výsledkem této provázanosti bylo, že se mnoho věcí “přikrylo” – *“náš náměstek..tenkrát Kolár se jmenoval..pod něj spadaly..útvary těch autůků (...) a ten Kolár seděl v tom Politbyru na Praze 8. Ten všechno přikryl, zařídil.”*¹⁰⁵ Pan Slaviček se spolu s dalšími podílel na vybudování stodůleckého komplexu, kam se následně OZ 32 z Thámovy ulice přestěhoval (byl členem “teamu” řízení prací a organizace tohoto projektu). Ve světle předchozích informací pak již narátorovo konstatování *“vždyť ten náš závod vlastně..ty Stodůlky vybudovali vyhození lidi..po šedesátým osmým roce”*¹⁰⁶ nevypadalo jako z “říše snů”. *“Ten projekt organizace a řízení dělali všechno bejvalý lidi..vojáci, vnitřáci..který byli vyloučení. Protože ty se jako v té době osvědčili jako progresivní..chytrý..rozhodný..(..).”*¹⁰⁷ K tomuto tématu si dovoluji citovat ještě jedno důležité vyjádření pana Slavička: *“Tam byla celá řada disidentů v Mototechně. Z armády, z vnitra..oni v podstatě ty ředitelé..to jsem tvrdil já v té době..vedoucí může bejt blbej, ale musí mít čich na lidi. A dát jim prostor. A to zřejmě to vedení Mototechny vědělo. Proto tyhle lidi zaměstnalo..a mělo..dostalo lidi, který uměli dělat, rozhodovali, nebáli se rozhodovat (...).”*¹⁰⁸ Je samozřejmě možné pochopit, proč si vedení Mototechny vybíralo schopné zaměstnance. Proč však tomuto podniku nechávaly nadřazené stranické orgány tak volné pole působnosti? Lidé progresivní, chytří, rozhodní - to byla přeci v “normalizované” společnosti s důrazem na kádry vrstva “neplnoprávných občanů”. Jak je možné, že v Mototechně pracovali tito lidé na relativně vysokých funkcích? Pan Slaviček nevěděl, já však jednu hypotézu mám. Poté, co jsem jí v našem rozhovoru nadhodil, jí narátor ani nepotvrdil, ani nezamítl. Příčina tohoto stavu mohla souviset se skutečností, že

¹⁰³ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 1. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

¹⁰⁴ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 13. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

¹⁰⁵ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 13 - 14.

¹⁰⁶ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 13 - 14.

¹⁰⁷ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 1. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

¹⁰⁸ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 13. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

straničtí představitelé kladli v rámci “normalizačního” národního hospodářství na automobilový průmysl skutečně velký důraz¹⁰⁹. “Bývalí lidé” v Mototechně tak mohli být důsledkem jasného vědomí nadřízených orgánů o tom, že pokud má být toto odvětví výkladní skříní československého hospodářství a zároveň prostředkem k “uchlácholení” obyvatelstva v rámci budování “konzumního socialismu”¹¹⁰, bude potřeba využít schopných a progresivních lidí bez ohledu na “normalizační” poměry. To vše samozřejmě “zabalené” do kontextu skutečnosti, že Mototechna představovala v oblasti odbytu automobilů a náhradních dílů monopol. Je třeba zdůraznit, že výše uvedené představuje mou vlastní spekulaci, která se však zakládá na faktickém postavení automobilového průmyslu, kterému je věnována následující kapitola. Téma “bývalých lidí” v Mototechně je nesmírně zajímavé a jistě by představovalo dobrý základ pro potenciální výzkum, který by se zabýval problematikou působnosti “neplnoprávných občanů” (či “schopných lidí” – dle úhlu pohledu..) na vyšších funkcích různých podniků¹¹¹ a jejích důvodů. V tomto rozsahu je to však samozřejmě nad rámec předkládané práce.

Specifika automobilového průmyslu v Československu

Účelem této kapitoly není problematizace předválečného automobilového průmyslu, neboť ten poválečný (konkrétně po únoru 1948) s ním má společného jen málo¹¹². Cílem je popsat specifické postavení automobilového průmyslu v poválečném Československu za užití konkrétních příkladů. Pokud zmiňuji automobilový průmysl v inkriminovaném období, mám na mysli pouze automobilku Škoda, respektive AZNP Mladá Boleslav. Automobilky vyrábějící nákladní vozy (Tatra, Liaz, Karosa) nejsou uvažovány¹¹³.

Automobilový průmysl měl v našich zemích vždy velmi silné postavení a bez nadsázky je možno říci, že Království české stálo u kolébky zrodu motorismu v Evropě. Automobilový průmysl se počítal (a dosud počítá) ke klíčovým odvětvím strojírenství, přičemž se významně podílel na ekonomických výsledcích průmyslu ve výrobní i obchodní oblasti. Zhruba od konce 60. let/začátku 70. let se kontinuálně podílel na celkové strojírenské výrobě Československa zhruba jednou pětinou, zabezpečoval kolem 13% tuzemských strojírenských investičních potřeb a naplňoval cca. 30% celkových strojírenských dodávek pro vnitřní trh¹¹⁴. Zároveň byl hybnou

¹⁰⁹ Pozn.: K důvodům tohoto “důrazu” viz. následující kapitola “Specifika automobilového průmyslu v Československu” na str. 43 – 48.

¹¹⁰ Pozn.: K této problematice viz. následující kapitola “Specifika automobilového průmyslu v Československu” na str. 43 – 48.

¹¹¹ Pozn.: Pracovali například schopní a progresivní jedinci postižení čistkami v podniku AZNP Mladá Boleslav, který automobilový průmysl v Československu vlastně přímo vytvářel?

¹¹² Pozn.: Zájemcům o problematiku předválečného automobilismu doporučuji například následující knihu: Králík, J. a kol. (2001) Století motorismu. Automobil v českých zemích. Brněnské veletrhy a výstavy, Brno, 117 stran.

¹¹³ Pozn.: Nákladním automobilům se tato práce nevěnuje, neboť nebyly k dispozici pro tržní prodej občanům.

¹¹⁴ Minářík, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha, 216 stran.

páskou rozvoje v celé řadě dodavatelských odvětví, a to proto, že progresivně uplatňoval požadavky na vývoj a dodávky nových materiálů, příslušenství či různých strojů¹¹⁵. Automobilový průmysl také plnil velmi významnou úlohu při zabezpečování vývozních úkolů, kde se na celkových stojírenských dodávkách podílel od výše uvedeného období zhruba 15%, a to jak u vývozu do ostatních socialistických států, tak u vývozu do států nesocialistických¹¹⁶ (v průběhu let se samozřejmě tyto podíly různě měnily a kolísaly, uvedené je pro určitou představu čtenáře). Důležité je, že zhruba od poloviny 50. let byl automobilový průmysl nazírán jakožto stimulátor technického i společenského pokroku a také jakožto barometr celkového růstu životní úrovně obyvatelstva¹¹⁷. Tehdejší ředitel AZNP Mladá Boleslav S. Císař se v podnikovém týdeníku “Ventil” v lednu 1956 vyjádřil v tom smyslu, že zájem o osobní vozy je nejnázornějším dokladem stálého zvyšování životní úrovně¹¹⁸. Podobně se v některých člancích vyjadřovali i redaktoři časopisu Svět motorů¹¹⁹. Již na tomto místě je nutné uvést, že zájem o osobní vozy nebyl až do začátku 70. let krytý dostatečnou nabídkou jak co se týče sortimentu, tak především kvantitativně¹²⁰.

V období po únoru 1948 nebyl rozvoj automobilového průmyslu na předních příčkách stranických zájmů – výroba byla malá a zájmy obnoveného budovaného hospodářství vynucovaly zcela přednostní krytí potřeb podniků a orgánů¹²¹ – o tržním sektoru, tedy prodeji automobilů občanům, se nedalo hovořit. Narátor Jiří Nedvěd (zákazník) k tomu v rozhovoru uvedl: “(...) *prakticky se nikdo k autu soukromě..nedostal (...) a kdo ho měl už od předvátky, tak se na něj koukalo jako na kapitalistu (...) skrz prsty. No a takhle to trvalo zhruba až do měnové reformy v roce 1953 (...)*”¹²² Po měnové reformě a zrušení přidělového systému začala Strana hledat cesty¹²³ ke zlepšení vztahů s obyvatelstvem, které bylo deprimováno permanentním nedostatkem spotřebního zboží a hlavně celkovou atmosférou ve společnosti. KSČ tak “sáhla” po automobilovém průmyslu – bylo třeba vyprojektovat malé auto pro široké vrstvy obyvatelstva. Automobil již neměl být v Československu zavrženímhodným kapitalistickým statkem. Téma lidového vozu se stalo příslibem lepších zítřků a to se vedení Strany zamlouvalo¹²⁴. O 2 roky později se již “rozjela” výroba Spartaku (Škoda 440), který stál u zrodu individuálního motorismu v Československu. V tomto kontextu je třeba si všimnout především důvodu přílivu investic do automobilového průmyslu – stabilizace situace ve společnosti. Je jisté, že to nebyl důvod jediný, velkou roli hrála také nutnost zajistit si prostřednictvím exportu nového lidového

¹¹⁵ Motoristický časopis Svět motorů 8/78. Článek “Únor a AZNP”, str. 22 – 23.

¹¹⁶ Minářik, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha, 216 stran.

¹¹⁷ Minářik, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha, 216 stran.

¹¹⁸ IN: Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹¹⁹ Pozn.: Například SM 22/1971 (str. 8) či 7/78 (str. 8-9).

¹²⁰ Pozn.: Tento přerod v kvantitativní saturaci na začátku 70. let pak představuje určitý mezník v rámci tématu práce a tak je podrobně mapován v kapitole věnující se vývoji způsobů prodeje automobilů.

¹²¹ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28.

¹²² Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 1.

¹²³ Pozn.: Zároveň měla po měnové reformě na tyto “cesty” dostatek finančních prostředků.

¹²⁴ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

automobilu do západních zemí potřebné devizové prostředky na nákup surovin a výrobků, které naše hospodářství nemohlo zajistit¹²⁵. Vzhledem k tomu, že podrobnému vývoji způsobů prodeje automobilů se věnuji v příslušných kapitolách, přesuneme se nyní do dalšího období, které je pro nastínění role automobilového průmyslu v Československu důležité, a to k počátku 70. let. V mezidobí samozřejmě automobilový průmysl urazil dlouhou cestu – od 17.971 vozidel vyrobených v roce 1948 ke 125.517 vyrobených automobilů v roce 1968¹²⁶. I přes tento pokrok stále převládal kvantitativní nedostatek automobilů a jeho kritika byla ze strany společnosti vytrvalá a hlasitá. Dostáváme se tak k počátku období “normalizace”, přičemž nyní je třeba mít na paměti v teoretickém úvodu zmiňovanou snahu režimu odvést občany od politického dění a “oplátkou” zajistit určitou životní úroveň. Po schválení “realizační směrnice pro postup strany do XIV. sjezdu” v květnu 1969, která ukládala obnovit v ekonomice a dalších úsecích vedoucí úlohu KSČ, byl vyhlášen konsolidační program rozvržený na dva roky. Jedním z vyhlášených stabilizačních opatření v rámci tohoto programu pak bylo krytí nadměrných peněžních příjmů obyvatelstva z předchozích let zvýšením výroby spotřebního zboží¹²⁷. Následná směrnice k pátému pětiletému plánu (1971 – 1975) z roku 1971 pak postulovala, že je třeba “zefektivnění ekonomiky, které má vytvořit podmínky pro lepší uspokojování potřeb obyvatelstva a pro upevnění jeho životních jistot.”¹²⁸ Rétorika zmíněných směrnic a opatření se tak vedle “boje proti revizionismu” nesla ve znamení nutnosti materiálního zajištění československých občanů, které mělo být vedle posílení centrálně direktivního řízení hospodářství součástí upevnění role KSČ ve společnosti. Dosavadní nedostatek automobilů a jeho negativní vnímání ve společnosti představovaly oblast, na kterou se bylo třeba v rámci výše popsaného zaměřit. S nadsázkou je možno poznamenat, že si chtěl režim své občany “koupit” a automobil jakožto pomyslný vrchol materiálního vlastnictví¹²⁹ představoval ideální prostředek. Bylo nutné více investovat do automobilového průmyslu s cílem zvýšit výrobu a kvantitativní nedostatek jednou provždy odstranit. Opět je však nutné poznamenat, že vyšší investice do automobilového průmyslu byly motivovány také dalším vyhlášeným opatřením plynoucím z konsolidačního programu, a to nutností zlepšení bilance zahraničního obchodu podporou exportu (v rámci kterého hrál automobil důležitou roli). “Koncepce rozvoje motorismu se stala jednou z nejméně sledovaných otázek dalšího vývoje životní úrovně”, psalo se v roce 1971 v časopise Svět motorů v článku s názvem “Směrnice XIV. sjezdu KSČ o

¹²⁵ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹²⁶ V roce 1978 pak počet vyrobených automobilů dosáhl 174.500 kusů. IN: Motoristický časopis Svět motorů 7/78. Článek “1948/1978”, str. 8-9.

¹²⁷ Pozn.: Automobil se sice neřadil přímo ke spotřebnímu zboží, jak již bylo uvedeno v teoretickém zakončení práce, i tak však považuji za důležité tuto skutečnost zmínit. IN: Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 660.

¹²⁸ Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 660.

¹²⁹ Pozn.: Takto automobil samozřejmě nevnímali všichni – nelze generalizovat, na druhou stranu však v tomto období neexistovalo nic dražšího, co by si československý občan mohl koupit.

motorismu”¹³⁰. Narátor M. Kostelecký pak ve své závěrečné práci z roku 1980 váží se k jeho studiu na Institutu průmyslové výchovy napsal: “*Nedostatek fondů tržních osobních automobilů si vyžadoval v minulých letech neustále určité usměrňování prodeje (na mysli má například pořadníky¹³¹). V souladu se závěry XIV. sjezdu KSČ byly pro 5. pětiletý plán zajištěny takové fondy, aby byly vyrovnány dřívější dlouhodobé disproporce. Rok 1972 byl mezníkem v prodeji osobních automobilů, neboť u většiny typů byly odstraněny čekací doby*”¹³². V této práci také reflektoval to, co jsem problematizoval již výše: “*základním cílem hospodářské a sociální politiky KSČ je uspokojování rostoucích potřeb obyvatelstva a upevňování jeho životních a sociálních jistot.*”¹³³. Finálně bych rád k tomuto problému uvedl ještě jednu delší citaci, která tento “boj s nedostatkem” dobře ilustruje. Pochází z rozhovoru s Antonem Jankechem, náměstkem ministra pověřeným řízením Federálního cenového úřadu a byl otisknut na přelomu léta a podzimu 1973 ve Světě motorů: “*(...) Chtěl bych podtrhnout, že politická a ekonomická konsolidace od přijetí květnové realizační směrnice v roce 69 a široká pracovní iniciativa našeho lidu se pozitivně projevují ve výsledcích plnění naší páté pětiletky. To umožňuje posunout i u nás motorismus na vyšší stupeň jeho rozvoje a zajistit plnější uspokojování potřeb našeho obyvatelstva. Ve srovnání s rokem 69 vzrostla tuzemská výroba osobních aut o 25,8% a dovoz asi o 220%. Vytvoření předpokladů pro roční dodávky 150 až 170 tisíc nových aut na náš trh (...) (je) výsledek cílevědomě uskutečňované hospodářské politiky Strany ve smyslu závěrů XIV. Sjezdu.*”¹³⁴ Vzrůst tuzemské výroby automobilů o téměř 26% za 4 roky mluví za vše. Z uvedeného je také patrné, že předpokladem prudkého rozvoje automobilismu u nás byla nejen zvýšená výroba, ale i zvýšený dovoz, a to zejména ze Sovětského svazu¹³⁵. Zvýšení dovozu bylo velmi důležité, v rámci této kapitoly (věnující se automobilovému průmyslu v Československu) je však třeba toto téma ještě “nechat stranou”. Individuální motorismus se u nás pak v průběhu 70. a první poloviny 80. let vyvinul natolik, že v roce 1985 připadalo dle S. Mináříka 42 osobních automobilů na 100 domácností, kterých bylo dle statistických údajů 2.274.000¹³⁶.

¹³⁰ Motoristický časopis Svět motorů 19/71. Článek “Směrnice XIV. sjezdu KSČ o motorismu”, str. 11.

¹³¹ Pozn.: Více k problematice pořadníků v kapitole věnované vývoji způsobů prodeje automobilů na str. 53 – 61.

¹³² Pozn.: Odstranění čekacích dob je detailněji problematizováno v části věnující se vývoji způsobů prodeje automobilů na str. 64 – 70. IN: Kostelecký, M. (1980). Zkvalitnění služeb spojených s prodejem nových automobilů. Závěrečná kvalifikační práce v rámci studia na Institutu průmyslové výchovy v Praze. Pardubice, strany 3-4.

¹³³ Kostelecký, M. (1980). Zkvalitnění služeb spojených s prodejem nových automobilů. Závěrečná kvalifikační práce v rámci studia na Institutu průmyslové výchovy v Praze. Pardubice, strana 1.

¹³⁴ Pozn.: Kvantitativní saturaci doprovázelo také plošné zavedení půjček na tzv. “dostatkové automobily” ve třetí čtvrtině roku 1972 a snížení cen ne žádanějších automobilů ve třetí čtvrtině roku 1973. O tom však více v kapitole týkající se kvantitativní saturace v období 1972 – 1973 na str. 64 - 70. IN: Motoristický časopis Svět motorů 43/73. Článek “Snížení cen automobilů”, strana 5.

¹³⁵ Pozn.: Zvýšení o 220% vypadá až neuvěřitelně, za vše pak může velmi malý dovoz v předcházejících desetiletích a především problematika tehdy nového ruského vozu VAZ 2101. Podrobněji v kapitole věnované vývoji způsobů prodeje automobilů na str. 64 – 70.

¹³⁶ Minářík, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha, 216 stran.

Tímto “výkonem” se tehdy Československo řadilo v individuální motorizaci na první místo v rámci socialistických zemí¹³⁷.

Postavení automobilového průmyslu v poválečném Československu mělo svá specifika. V letech 1948 – 1989 (či přesněji od poloviny 50. let do roku 1989) nepředstavoval automobilový průmysl v očích režimu pouze stimulátor technologického pokroku a barometr celkového růstu životní úrovně obyvatelstva, ale i nástroj sloužící ke zlepšení vztahů s občany a stabilizaci společenských poměrů. V této kapitole jsem uvedl dva milníky, které vývoj automobilového průmyslu v Československu ovlivnily – měnovou reformu v roce 1953 a počátek “normalizace”. V rámci obou těchto období je možno vysledovat prioritizování automobilového průmyslu právě v souvislosti s potřebou stabilizace situace ve společnosti. Potřeba si občany “udobřit” (či je “umlčet”) vedla k výraznému “povzbuzení” tohoto odvětví celkem dvakrát. V tomto kontextu vycházela v letech následujících po roce 1953 stimulace automobilového průmyslu čistě z potřeby zlepšení vztahů s obyvatelstvem, v letech 1969 – 1973 se režim snažil prostřednictvím automobilového průmyslu uspokojit materiální (a motoristické) touhy občanů Československa ve snaze odvést je tak od politického dění. Dlužno podotknout, že Strana tehdy ve svém snažení nebyla neúspěšná – převrat na trhu s automobily opravdu ponoření lidí do soukromých sfér usnadnil¹³⁸ a jak jsem již zmínil výše, individuální motorizace začala vskutku rapidně růst. Příliv finančních prostředků do tohoto odvětví však samozřejmě nelze spojovat pouze a jen s atmosférou ve společnosti. Stejně jako v ostatních zemích, i v Československu představovaly automobily výborný (a především důležitý) vývozní artikl a zároveň “výkladní skříň” strojírenského oboru.

Závěrem této kapitoly bych rád uvedl, že v jejím rámci jsem se na určitých místech věnoval zdánlivě podružným detailům, spojené do jednoho celku však snad srozumitelně daly nahlédnout do specifik postavení automobilového průmyslu v Československu.

¹³⁷ Pozn.: Úroveň motorizace v západních nesocialistických zemích byla samozřejmě o poznání vyšší. Dle SM 14/86 připadalo například ve Francii 365 osobních automobilů na 1000 obyvatel, ve Velké Británii pak 286 automobilů na 1000 obyvatel. V Československu připadalo v tomto roce 180 automobilů na 1000 obyvatel. Nejbližší k nám bylo Španělsko s 220 automobily na 1000 obyvatel. IN: Motoristický časopis Svět motorů 14/86. Rubrika “chci vědět”, str. 28.

¹³⁸ Pozn.: Kromě vlastnictví automobilu jako takového, kdy se péče o něj stala často výplní soukromého volného času, umožnil automobil rychlý a nezávislý přesun na soukromé chaty a chalupy, které se staly doslova “normalizačním” fenoménem.

Vývoj způsobů prodeje automobilů v období 1948 - 1989

Povolenky, poukazy a první volný prodej: 1948 – 1962

Povolenky a poukazy

Ačkoliv sleduji vývoj automobilů od roku 1948, je třeba se alespoň krátce zastavit u situace v této oblasti v letech 1945 – 1948¹³⁹. V letech bezprostředně po válce se pozornost upírala k urychlené obnově zpusťoseného národního hospodářství. Mladoboleslavská automobilka tak na začátku druhé poloviny 40. let navázala na čtyřicetiletou tradici automobilové výroby, na jejímž počátku stály v roce 1905 první voituretty značky Laurin a Klement. První poválečná Škoda 1101 pak převzala konstrukci nosného typu předválečných 30. let – Škody Popular s páteřovým rámem. Poválečnou produkci AZNP tedy tvořily Škody s typovým označením 1101 (1946 – 1952) a 1102 (1948 – 1952) – také nazývané “tudor”, které byly určeny jak organizacím, tak na export kvůli přísunu deviz. V létě roku 1952 pak začala výroba Škody 1200 (tzv. “sedan”, již s celokovovou karoserií; vyráběn do roku 1956), následovaná typem 1201 (s výkonnějším motorem) v roce 1956¹⁴⁰ (který byl vyráběn do roku 1961). Finálně převzala “veslo” této série Škoda 1202, která navazovala na tradici užitkových verzí “sedanu” a vyráběla se v letech 1961 – 1973. Tyto první poválečné mladoboleslavské automobily pak existovaly v řadě karosářských úprav. V rámci poválečného automobilového průmyslu se na tomto místě sluší zmínit jak automobil Aero Minor (vyráběný do roku 1951), tak automobil Tatra 57 B, jehož výroba začala roku 1938. V roce 1942 byla kvůli válečným potřebám zastavena, v roce 1946 pak byla na dva roky obnovena. Tatra 57 B (tzv. Hadimrška) pak byla posledním kopřivnickým automobilem pro běžné motoristy¹⁴¹. Ti se k němu však paradoxně nemohli v poválečných letech výroby dostat, a tak se tyto automobily k obyvatelstvu dostaly spíše až jako ojeté, přičemž zájem (i když malý) o ně byl ještě v 60. letech. Jak jsem již zmínil v kapitole týkající se specifik automobilového průmyslu, po únoru 1948 byla výroba automobilů malá a v rámci obnovy hospodářství mělo krytí potřeb podniků a orgánů absolutní přednost. Automobil ve vlastnictví soukromé osoby byl spíše raritou, dle narátora Jiřího Nedvěda se na takového jedince nepohlíželo zrovna přívětivě – kdo měl auto z předválečného období, byl za “kapitalistu”. Pan Nedvěd v rozhovoru vzpomínal, že do roku 1948 bylo možné automobilem jezdit jen na zvláštní povolení, přičemž existovaly tři druhy povolenek. *“Jedna byla jenom na okres, ve kterém jste bydlel, druhá byla na kraj, ve kterém jste*

¹³⁹ Pozn.: O těchto letech se ve svém vyprávění zmínil pan Jiří Nedvěd – viz. níže na této stránce.

¹⁴⁰ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁴¹ Pozn.: Typ T 603 si ještě běžný motorista mohl koupit (ačkoliv to byla skutečně kuriozita, i vzhledem k ceně pohybující se v částkách kolem 180.000,- Kčs; nutno podotknout, že byly známy případy, kdy si T 603 koupila například parta horníků, kteří se pak v jejím držení střídali), následný typ T 613 již nikoliv. Oba dva typy nicméně v žádném případě nelze zařadit do kategorie automobilů “motorizujících” národ. IN: Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

bydlel a třetí byla..na celou republiku, což prakticky neměl nikdo. Povolenky na ten svůj okres měli jenom (...) lékaři, veterináři.”¹⁴² Kdo nebyl držitelem takovéto “permanentní” povolenky, musel tehdy na okresní výbor, zažádat o jednorázovou povolenku a v případě kladného vyjádření “vyfasovat” jednorázově určitý počet litrů benzínu (dle délky dané cesty). Od roku 1948 do roku 1955 nebyla situace o mnoho rozdílnější, jen okruh vydávání povolenek se rozšířil například na řidiče taxislužby. V roce 1953 proběhla měnová reforma a zároveň byl zrušen přidělový systém, následovalo rozhodnutí o vyprojektování “lidového vozu” pro širší vrstvy obyvatelstva¹⁴³. Tímto automobilem se stala Škoda 440 – “Spartak”, první významný krok na cestě k rozvoji individuálního motorismu v Československu. Jeho výroba měla původně trvat jen krátkou dobu, vůz se však začal dobře prodávat i na exportních trzích a tak se “Spartak” stal v roce svého uvedení (1955) základem modelové řady (“Spartaka” vystřídala v roce 1959 Octavia) vyráběné až do jara 1964 (kdy tuto řadu vystřídal zcela nový typ Škoda 1000 MB), v provedení kombi až do konce roku 1971¹⁴⁴ (dlužno podotknout, že se jednalo o poslední československé kombi až do počátku výroba Škody Forman v roce 1990). Nechci zde přímo v textu rozvádět dlouhé pasáže týkající se jednotlivých značek a modelů aut, která se v Československu dala v jednotlivých obdobích sehnat a tak zde jsou vždy uvedeny pouze modely, které byly důležité pro uchopení celkového kontextu v rámci tématu práce, popřípadě typy, jejichž zmínka je nutná v rámci daného problému. Ucelený seznam automobilů je k nalezení v příloze¹⁴⁵. O Škodu 440 (spolu se všemi dalšími modely této řady) byl obrovský zájem, nabídka v žádném případě nedokázala uspokojit poptávku, a to ani na tzv. volném trhu (od roku 1958 – viz. níže). Automobilů této řady bylo totiž za devět let produkce tudorů a “kombíků” vyrobeno cca. 380.000 kusů, z toho však jen necelá polovina zůstala v tuzemsku – ostatní “šly” na export do celkem osmdesáti zemí celého světa¹⁴⁶. Prvním skutečně velkosériově vyráběným automobilem, na který si mohlo “sáhnout” více než desítky tisíc šťastlivců (a zároveň automobilem, který si mohla dovolit rodina s průměrnými příjmy), tak byla až Škoda 1000 MB se 443.141 vyrobenými kusy v letech 1964 – 1969¹⁴⁷. Již ve druhé polovině 50. let se do Československa začaly dovážet automobily ze socialistických i nesocialistických států, jednalo se však spíše o desítky až pár tisícovek kusů¹⁴⁸. A jak tedy v inkriminované době vypadal prodej automobilů?

Až do roku 1955 byly osobní automobily prodávány na poukazy vydávané ministerstvem dopravy. V květnu roku 1955 byla zavedena první úprava v systému prodeje osobních vozidel – v kontextu zavedení výroby “Spartaku” již bylo potřeba

¹⁴² Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 1. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

¹⁴³ Pozn.: Podrobněji viz. kapitola “Specifika automobilového průmyslu v Československu”.

¹⁴⁴ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁴⁵ Pozn.: Konkrétně v příloze číslo 2.

¹⁴⁶ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁴⁷ Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

¹⁴⁸ Pozn.: Konkrétní typy viz. příloha číslo 2.

určité “liberalizace” (v kontextu tohoto období vsutku v uvozovkách) automobilového trhu, zároveň již bylo vydávání povolenek pouze ministerstvem dopravy administrativně neúspěšné. O možnosti nákupu osobního vozu tak začaly rozhodovat odborové orgány a státní instituce. V rámci nového systému mohli občané napříště svůj zájem o koupi automobilu uplatňovat prostřednictvím svých závodních rad, které za tímto účelem obdržely příslušné pokyny od svých krajských odborových svazů. Členové JZD mohli žádat u zemědělské správy příslušného krajského (či přímo ústředního) národního výboru, pracovníci ve zdravotnictví u zdravotnického odboru krajského národního (či opět přímo ústředního) výboru, příslušníci ozbrojených sborů u svých útvarů a všichni ostatní “spotřebitelé” u svých zájmových organizací a institucí¹⁴⁹. Nově zavedený způsob prodeje měl umožnit nákup auta především pracovníkům, kteří se zasloužili o československý stát – klíč k rozdělování automobilů tak tkvěl v pracovních zásluhách na budování socialismu. V případě kladného rozhodnutí vydaly tyto orgány zájemcům potvrzenku opravňující ke složení kupní ceny na zvláštní vkladní knížku státní spořitelny, přičemž pro tuto potvrzenku na nákup automobilu se vžilo označení poukaz¹⁵⁰. Vklad na knížku byl záručitelný a vypověditelný, přičemž poukazy na automobil byly vydávány pouze v počtu naplánovaných dodávek pro každý kraj. Po získání poukazu a složení patřičné kupní ceny vyčkával zájemce o automobil na “signál” (v podobě telegramu či doporučeného dopisu) z Mototechny, že na něj přišla řada. Čekací lhůtu na automobil z tohoto období se mi nepodařilo dohledat, odhaduji ji však na rozpětí dvou až šesti let v závislosti na značce a modelu automobilu. Zpočátku se zdál zavedený způsob vyhovující, okruh “zasloužilých pracovníků” a funkcionářů “s nárokem” se však rychle rozrůstal – mechanismus výběru se zasekl na prověřování nejrůznějších příloh žádostí a místo výběru na základě prověření se začaly objevovat normální pořadníky zájemců sestavené dle data podání žádosti¹⁵¹. Začaly se také množit stížnosti jak na vliv protekce při rozhodování, tak na nadměrné zatěžování orgánů (které měly plnit jiné úkoly) touto činností.

Problémy spojené s prodejem automobilů se pokusila vláda řešit v roce 1958. K 19.04. 1958 byla vyhlášena nová směrnice o prodeji osobních automobilů¹⁵², která směrnice z roku 1955 zpřísnila, doplnila a upřesnila. Především se od této chvíle již neoperovalo s kupní cenou, ale s pojmem “vinkulace”. Žádost o automobil nyní musela být doložena stvrzenkou státní spořitelny o tom, že žadatel vinkuloval na krytí kupní ceny auta úsporný vklad na jakékoliv vkladní knížce, a to ve výši nejméně 20.000,-Kčs¹⁵³. Tato částka pak nepředstavovala zálohu, neboť úsporný vklad vinkulovaný pro účel koupě automobilu zůstával v dispozici (budoucího) vlastníka

¹⁴⁹ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁵⁰ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁵¹ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28.

¹⁵² Pozn.: Vydaná Ministerstvem automobilového průmyslu a zemědělských strojů v dohodě s Ministerstvy vnitřního obchodu, financí a dopravy a s Ústřední radou odborů.

¹⁵³ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

automobilu, přičemž na něm přirůstaly úroky. Vinkulace se dala kdykoliv zrušit, ovšem pod podmínkou, že vlastník vkladu zrušil také svou objednávku. Objednávka automobilu pak sama pozbyla platnosti, jestliže byla porušena podmínka poklesu vinkulovaného vkladu pod částku 20.000,- Kčs¹⁵⁴. Do dispozice Mototechny se vinkulovaný vklad dostal teprve tehdy, když kupující Mototechně předal při placení kupní ceny tzv. převodní příkaz, vystavený dle požadavku vlastníka vkladu Státní spořitelnou. Povinnost doložit objednávku stvrzenkou o vinkulaci pak sledovala jediný účel – ověření reálnosti a vážnosti objednávky. Vinkulace ověřovala, že byl vytvořen určitý základ úspor na automobil, zároveň pak, že tyto úspory mají být skutečně využity na nákup automobilu. *“Zjišťování počtu skutečných zájemců o koupi automobilů má velký význam pro přípravu tuzemských výrobních kapacit i pro plánování dovozu, proto nelze připustit zkreslování nezávaznými objednávkami”*¹⁵⁵, referoval o účelu vinkulací Svět motorů. Oproti předchozímu složení plné kupní ceny na zvláštní vkladní knížku to také představovalo schůdnější řešení. Od praxe vinkulací pak bylo upuštěno v souvislosti s kvantitativní saturací trhu až v roce 1973 – o tom však v příslušné kapitole. Kromě vinkulací zaváděla nová směrnice povinnost doložit nákup automobilu písemným prohlášením následujícího¹⁵⁶:

- 1) Sám žadatel či jeho manžel/manželka ke dni 19.04. 1958 ani později nevlastnil osobní automobil. Pokud ano, musel se prokázat potvrzením Mototechny, že jej nabídl k výkupu za odhadní cenu nebo že k němu zřídil předkupní právo ve prospěch Mototechny. Účelem pak bylo zabránit použití tržby z neodůvodněně předražených osobních vozů na nákup nových. Ojeté automobily v tomto období totiž dosahovaly či přesahovaly ceny nových vozů (samozřejmě z důvodu odpadnutí čekací lhůty při koupi ojetého).
- 2) Žadatel nedlužil na daních, poplatcích či pojistném důchodového připojištění a neměl žádné závazky u státních peněžních ústavů.
- 3) Žadatel nezískal osobní automobil v době od 01.07. 1955, přičemž toto omezení platilo na dobu pět let od dne dodání vozidla.
- 4) Závazek žadatele ke zřízení předkupního práva k novému osobnímu autu ve prospěch Mototechny na dobu dvou let ode dne dodání.

Dodatečně museli toto prohlášení odevzdat i občané, kteří si podávali žádost před touto úpravou směrnice a automobil ještě nedostali. A jak tedy dále prodej automobilu v tomto období probíhal? Mototechna vyzvala držitele potvrzenky, na něhož přišla

¹⁵⁴ Motoristický časopis Svět motorů 19/69. Článek “Prodej osobních automobilů – problém stále živý”, str. 10 – 11.

¹⁵⁵ Motoristický časopis Svět motorů 19/69. Článek “Prodej osobních automobilů – problém stále živý”, str. 10 – 11.

¹⁵⁶ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

řada, doporučeným dopisem nebo telegramem k odběru automobilu. Tento pak měl dva týdny na to, aby k vinkulovaným 20.000,- Kčs ve spořitelně doplatil zbytek kupní ceny a s dokladem o platbě a částí potvrzenky, která mu zůstala, se odebral do prodejny pro automobil¹⁵⁷. Jak vidno, platba v hotovosti nebyla možná.

Volný trh

V roce 1958 byl také zaveden alternativní způsob prodeje automobilů – tzv. “volný prodej”, přičemž jedním důvodů (i když spíše podružným) bylo ulehčit nadměrně zatěžovaným orgánům od přívalu žádostí. Primárním důvodem (dle mého názoru!) však bylo spíše zvýšit příjmy z prodeje automobilů a zároveň vyjít vstříc bohatším nedočkavcům¹⁵⁸ – jednalo se totiž o prodej vybraných modelů (vyráběných či dovážených v malém množství) za zvýšené ceny s kratšími dodacími (čekacími) lhůtami (jednalo se postupně o modely T 603, GAZ M-21 Volga, Škoda 450, Škoda Octavia Super, Škoda Felicia, Hillman Minx, Fiat 600D, Škoda Octavia Combi, Škoda 1202 Station Wagon, Moskvíč 407). Volně prodávané vozy pak současně nebyly zařazeny do prodeje na poukazy či z něj byly vyřazeny¹⁵⁹. Jednalo se o prodej dle objednávek (tak jak byly postupně podávány), které byly vedené podle pořadníků vedených jednotlivými prodejny. V každém případě nebylo na nákup “volného” automobilu potřeba poukazu. Tyto pořadníky vedené prodejny však prakticky nebyly z “vyšších instancí” kontrolovány, což vedlo k tomu, že se tehdy daly při patřičné známosti obejít¹⁶⁰. I přes to, že původním záměrem zavedení volného trhu bylo poskytnout vozy bez nutnosti poukazu a v kratší lhůtě, našlo se i přes vyšší ceny automobilů¹⁶¹ tolik zájemců, že během krátké doby poptávka opět masivně převyšovala nabídku u všech vozů, nejvíce pak u automobilů Škoda. Nejbližším substitutem (cenově a typově) Škody Octavia se na volném trhu stal Moskvíč 407, s nímž se také mnozí zákazníci “spokojili”. Čekací lhůtu na “volné” automobily z let 1958 – 1962 se mi bohužel nepodařilo dohledat, odhaduji ji však zhruba kolem jednoho roku či méně, s maximem do dvou let.

Složení vinkulace a výše uvedené doložení písemného prohlášení dle směrnice z roku 1958 platilo v každém případě i pro volný prodej. Změny z roku 1958 v konečném výsledku k řešení soudobých problémů příliš nevedly (plošné rozdělování poukazů bylo administrativně čím dál více nevyhovující, neboť se k nim dostávalo stále více občanů i přes mírné zpřísnění a volný prodej prakticky nebylo možné

¹⁵⁷ Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁵⁸ Pozn.: “Vyjít vstříc” je možná příliš silné sousloví. Záměrem bylo “popohnat” prodej automobilů a zavedením volného trhu zkrátit čekací lhůty i v systému poukazů – bohatší jedinci svou objednávkou zrušili a objednali si vůz “na volno”, čímž se samozřejmě posunovalo pořadí a dodací lhůty v poukázkovém systému se nepatrně zkracovaly.

¹⁵⁹ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28.

¹⁶⁰ Tuček, J. (2006). Trabant – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 152 stran.

¹⁶¹ Pozn.: Škoda Octavia (základní model) se dala koupit jen na poukaz, a to za 28.590,- Kčs. Škoda Octavia Super stála na volném trhu (neboť se naopak nedala koupit na poukaz) 38.500,- Kčs.

kontrolovat), praxe prodeje automobilů dle dvou nastíněných způsobů pokračovala i přes to ještě další čtyři roky, tedy do roku 1962. V rámci sledovaného období této kapitoly v každém případě nelze hovořit o dostatku automobilů z žádného hlediska.

Závěrem této části je třeba zmínit, že automobil bylo možno již ve druhé polovině 50. let kromě Mototechny zakoupit ještě v PZO Tuzex, který vznikl v roce 1957 – samozřejmě nikoliv za valuty československé koruny, ale pouze za devizy či tuzexové poukázky (bony). Nabídku pak tvořily kromě západních automobilů například i automobily Škoda Octavia, a to jak v základním provedení, tak v provedení “Super” či “Touring Sport”, přičemž poslední zmíněné provedení se nedalo koupit ani na volném trhu, neboť bylo určeno pouze na export. Zajímavostí pak bylo, že tyto tuzemské automobily, ačkoliv se prodaly prostřednictvím Tuzexu československým občanům, figurovaly ve statistikách exportovaných automobilů. Je nicméně nutno poznamenat, že koupě automobilu přes Tuzex se týkala jen několika stovek jedinců, kteří měli přístup k devizám. Octavie Super se tak například v roce 1961 prodalo v Tuzexu 175 kusů, Octavie TS pak dokonce jen 5 kusů¹⁶².

Jednotné pořadníky a druhý volný prodej: 1962 – 1971

Jednotné pořadníky

Nutnost řešení nevyhovujícího stavu v systému prodeje automobilů vedla na podzim 1962 vládu k razantnímu rozhodnutí – k zavedení zcela nového způsobu prodeje dle tzv. “jednotných pořadníků”, organizovaných dle jednotlivých krajů. Systém byl zaveden k 01.11. 1962. Jednotné pořadníky prakticky slučovaly dosavadní prodej na poukazy a volný prodej, přičemž oba tyto způsoby prodeje byly při zavedení jednotných pořadníků zrušeny. Respektive – prodej na poukazy nebyl zrušen, ale velmi radikálně omezen, neboť výběrové hledisko bylo zachováno jen u nositelů některých nejvyšších státních vyznamenání¹⁶³. Základem nového sloučeného způsobu prodeje se staly objednávky podložené vinkulací úsporného vkladu ve výši nejméně 20.000,- Kčs, vyřizované pak v souladu s datem podání objednávky a výběrem značky a typu automobilu. Zatímco vinkulace zůstala, povinnost předložit dříve požadované písemné prohlášení odpadla. Ona “jednotnost” v názvu jednotného pořadníku pak neznamenala, že je platný pro celé území státu (neboť každá z prodejen si vedla odděleně svůj pořadník, zatímco na ně dohlížel krajský OZ Mototechny a zároveň stále platila organizace početních kvót dle krajů – viz. níže), ale že se jednalo o sloučení žadatelů o poukazy a zájemců o “volné” automobily. Tato jednotnost dále značila zařazení všech značek “pod jednu střechu” – v jednotném pořadníku byly začleněny všechny značky, které byly v Československu dostupné, odpadlo tak členění na “volné” a “poukazové” automobily. Ve třetí instanci pak jednotnost

¹⁶² Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

¹⁶³ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28.

vyjadřovala, že v jediném pořadníku na dané prodejně byli shrnuti v chronologickém sledu dle podání objednávek všichni zájemci bez ohledu na to, jaké značky a typy požadovali¹⁶⁴. Do jednotných pořadníků pak byli samozřejmě převedeni ti, kteří před rokem 1962 figurovali v pořadnících vedených prodejny. Časopis Svět motorů k problematice napsal: *“Pořadníky platné od roku 62 jsou vedené ve vázaných knihách s číslovanými stranami i kolonami zápisů, a to podle přesných pravidel, které mají bránit jakýmkoliv machinacím pracovníků prodejen a umožňovat i podrobnou kontrolu správnosti dodržení předepsaného postupu. Co nicméně pořadníky neobsahují a ani obsahovat nemohou, je dodací lhůta. V tom ovšem není ani rozdíl oproti pořadníku žadatelů o byty – také není zaručena doba předání, ale pouze pořadí uspokojení požadavku”*¹⁶⁵. V pořadníku tedy nebyla uvedena dodací lhůta, která se v závislosti na požadované značce a modelu automobilu pohybovala v rámci 60. let od zhruba jednoho roku u tuzemských vozů až do šesti či sedmi let u západních vozů¹⁶⁶ (oproti čekací lhůtě deseti až dvanácti let na Trabanta v NDR¹⁶⁷ na tom však občané Československa nebyli až tak špatně). Vzhledem k dlouhým dodacím lhůtám se objednávky nespécifikovaly závazně na určitou značku a typ automobilu (zájemce mohl po dvou letech zjistit, že původně preferovaný automobil už by mu nevyhovoval). Tyto údaje byly spíše informativní a mohly být až do vyřízení objednávky kdykoliv změněny¹⁶⁸. Tato skutečnost pak měla i “opačnou” působnost – byla jednou z hlavních příčin, proč nebylo možné často ani v hrubém obrysu na delší dobu předpovědět dodací lhůty, které se mohly díky tomuto systému jak zkracovat, tak prodlužovat. Důležitým aspektem jednotných pořadníků byla také skutečnost, že každá objednávka zaručovala právo na koupi automobilu v určitém pořadí – právo *bez povinnosti* nabídnutý vůz ihned odkoupit¹⁶⁹. K tomuto kroku mohl zájemce přistoupit například z důvodu změny preference značky/modelu či jednoduše kvůli tomu, že neměl našetřeno (kromě vinkulované částky) dostatečné množství peněz.

Nyní trocha čísel – v roce 1966 bylo na československý trh dodáno 47.633 nových vozů, v roce 1967 již téměř 60.000, fond automobilů se tak rok od roku zvyšoval (samozřejmě ne vždy to byly takovéto skoky). Ze zmíněných 60.000 automobilů v roce 1967 bylo 44.000 škodovek, 13.000 vozů ze socialistických států a celkem 2.000 vozů z “kapitalistických” států¹⁷⁰. Nyní však počty ukazující realitu na trhu – zatímco v roce 1966 bylo dodáno zmíněných 47.633 automobilů, počet vinkulací činil 164.525¹⁷¹. Poptávka po automobilech byla tedy třikrát vyšší, než jejich nabídka. Dle časopisu Svět motorů pak byla čekací lhůta na Škodu 1000 MB v

¹⁶⁴ Motoristický časopis Svět motorů 19/69. Článek “Prodej osobních automobilů”, str. 10 – 11.

¹⁶⁵ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28.

¹⁶⁶ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

¹⁶⁷ Přednáška doc. Martina France ke kurzu “Dějiny konzumu v českých zemích I. (1948 – 1968) v rámci jeho působení na pracovišti Orální historie-soudobé dějiny, 2012.

¹⁶⁸ Motoristický časopis Svět motorů 18/66. Článek “Kdo z Vás je na řadě”, str. 14-15.

¹⁶⁹ Motoristický časopis Svět motorů 18/66. Článek “Kdo z Vás je na řadě”, str. 14-15.

¹⁷⁰ Motoristický časopis Svět motorů 1/67. Článek “Motorová vozidla na našem trhu”, str. 18.

¹⁷¹ Motoristický časopis Svět motorů 1/67. Článek “Motorová vozidla na našem trhu”, str. 18.

roce 1968 zhruba jeden rok, čekací lhůta na jakýkoliv model Fiatu (ale i jiný západní vůz) pak minimálně šest let¹⁷².

V rámci systému jednotných pořadníků byla ze strany veřejnosti často problematizována rovnoměrnost dodávek. Za uvedeného stavu nebylo možné dělat jiné závěry, než dělit objednávky na vyřízené a nevyřízené. Toto číslo také bylo klíčem k základnímu rozdělení celkového počtu automobilů určených v tom kterém roce k prodeji do jednotlivých krajů. Kvóty stanovené ročně pro kraje odpovídaly vzájemnému poměru úhrnných počtů dosud nevyřízených objednávek, evidovaných v jednotlivých krajích (jinak řečeno – základem pro určení podílu automobilů na konkrétní oblast byly počty evidovaných a dosud nevyřízených objednávek) a byly závazné. Tato závaznost pak vylučovala možnost nějakého výraznějšího brzdění dodávek, pokud v průběhu roku došlo v některých místech k rychlejšímu postupu ve vyřizování objednávek¹⁷³. Příčinou takového rychlejšího postupu pak bylo například ochabnutí zájmu o určitou značku a model, zmiňované odklady koupě ze strany zájemců vyzvaných k odběru či různé počty objednávek co do data jejich podání¹⁷⁴ (přičemž na tom se “podepisovala” hlavně sezónnost prodeje). Běžnou praktikou bylo například odmítání převzetí vozu v zimním období (kdy chtěl zájemce nechat koupit až na začátek sezóny), které vedlo k nápadným zkrácení čekací lhůty, takže přicházely na řadu poměrně “mladé” objednávky¹⁷⁵. S blížícím se jarem tak samozřejmě úměrně rostl zájem o odebrání vozů u zákazníků s nižším pořadovým číslem, takže “náhle” zůstávalo pořadí stát a “dveře” stížnostem byly otevřené. Úprava prodeje, která by situaci alespoň částečně řešila – tedy přesunutí na konec pořadí u jedinců, kterým byl vůz nabídnut a neodebrali si ho, ačkoliv k tomu neměli pádný důvod (např. nedostatek financí), nebyl až do konce tohoto systému prodeje zaimplementován. V rámci (ne)rovnoměrnosti se tedy například často stávalo, že zájemce pro danou chvíli od koupě z jakéhokoliv důvodu ustoupil a na jeho místo přišel zájemce neblížšího příštího pořadí na dané prodejně, avšak s datem objednávky pozdějším třeba i o několik měsíců¹⁷⁶ (to se stávalo především u značek dodávaných v menším množství či méně žádaných). Tato vozidla pak nemohla být (nejen) kvůli uvedené závaznosti kvót převezena na jinou prodejnu v rámci daného kraje zájemci, který měl na ten samý typ objednávku podanou například o měsíc dříve. Právě z toho pak plynuly časté stížnosti neuspokojených zájemců, když se jejich známý na rozdíl od nich již “proháněl” tím samým automobilem, na který si oni podali objednávku dříve, avšak samozřejmě v jiné prodejně. Příčinou nerovnoměrností tak nebyly například preference určitých oblastí nebo prodejen v zásobení dodávkami automobilů. K zajištění absolutní rovnoměrnosti by se tehdy musely výrazně (a pro zájemce nepřijatelně) zpřísnit podmínky koupě vozu (především ve smyslu povinnosti automobil koupit, zároveň například nemožnost měnit značku), popřípadě by se

¹⁷² Motoristický časopis Svět motorů 11/68. Článek “Ministerstvo těžkého průmyslu odpovídá”, str. 10 - 11

¹⁷³ Motoristický časopis Svět motorů 18/66. Článek “Kdo z Vás je na řadě”, str. 14-15.

¹⁷⁴ Motoristický časopis Svět motorů 18/66. Článek “Kdo z Vás je na řadě”, str. 14-15.

¹⁷⁵ Motoristický časopis Svět motorů 10/68. Článek “Míříte vždy do černého?”, str. 11 – 12.

¹⁷⁶ Motoristický časopis Svět motorů 18/66. Článek “Kdo z Vás je na řadě”, str. 14-15.

muselo začít s převozy automobilů na jiné prodejny (s čímž byly spojené neúnosné náklady a možnost poškození vozu). I přes to Mototechna vyvíjela snahu, aby bylo mezi jednotlivými prodejny dosaženo rovnoměrnějšího uspokojování zakázek. Příkladem toho byly úpravy prodeje automobilů platné od 1. července 1968. Zatímco do tohoto data musela být každá objednávka evidována výhradně v prodejně příslušné podle bydliště zákazníka, od 1.07. to již platilo pouze pro přednostní prodej nositelům státního vyznamenání (o nich viz. níže). Od poloviny roku 1968 si tak zájemce o automobil z Prahy mohl koupit auto klidně v Ostravě, přičemž tento systém již zůstal zachován až do roku 1989 (zatímco přednostní prodej držitelům řádů byl zrušen v roce 1972¹⁷⁷). Důležitou se stala úprava, díky které se vytvořily podmínky pro spolehlivější odhad dodací lhůty, jehož největší překážkou byly zmíněné stálé přesuny zájmu o jednotlivé značky a modely automobilů. Nová úprava ponechávala možnost změny, každá změna však nyní nabyla účinnosti až od počátku dalšího čtvrtletí a neměla tak okamžitý vliv na dodací lhůty zájemcům s vyššími pořadovými čísly, kteří se pro stejnou značku a typ rozhodli dříve. Nově byla také zavedena možnost vzájemné směny pořadí – tuto směnu v případě zájmu provedla prodejna, a to na základě shodné žádosti obou zákazníků směňujících pořadí, přičemž byla podmíněna tím, aby byla každá ze směňovaných objednávek stará nejméně jeden rok. Nutno poznamenat, že tyto úpravy byly nejmarkantnějšími změnami za celou periodu fungování jednotných pořadníků, tedy za léta 1962 – 1973. Narátor Miloš Kostecký (zaměstnanec) snahu Mototechny o rovnoměrnost také problematizoval a v rozhovoru k tomu uvedl: *“(…) muselo se to hlídat, (…) aby to bylo rovnoměrný. To znamená, když si..klient tady z Orlickýho Záhoří udělal objednávku v Hradci, tak aby nebyl vyřizován dýl nebo extra pozdějc proti tomu, když si někdo udělal objednávku v Pardubicích a byl Pardubák, takže tohleto se..tohleto se muselo v rámci..těch prodejen na těch závodech takhle..rovnat.”*¹⁷⁸ Se snahou o rovnoměrné uspokojování pak přímo souvisel způsob stanovování početních kvót pro jednotlivé kraje: *“(…) tam se uvažovala ta..hmm..síla..nebo kupní síla nebo prostě..aby to uspokojování bylo trochu rovnoměrný, tak se počítalo, kolik kde je obyvatel a kde je jaká ta kupní síla s ohledem na ty místní podmínky těch zdrojů, těch peněz.”*¹⁷⁹ Dle narátora byly početní kvóty tuzemských automobilů v nejvyšší instanci zpracovávány ČAZem¹⁸⁰, následně se předávaly podnikovému ředitelství Mototechny. Ve třetí instanci tyto kvóty dostal OZ 32 (do roku 1975 včetně vozů ze SSSR, po tomto roce měl ruské vozy v působnosti OZ 10), který je rozpočítal na jednotlivé krajské OZ a tyto pak přidělenou kvótu rozpočítaly na jednotlivé prodejny dle jejich počtu a dle počtu nevyřizovaných objednávek. Rozpočítávání jednotlivých zahraničních značek a typů (ze socialistických i nesocialistických zemí) se řídilo tím, co dovezl PZO Motokov. Tento

¹⁷⁷ Přednáška doc. Martina France ke kurzu “Dějiny konzumu v českých zemích I. (1948 – 1968) v rámci jeho působení na pracovišti Orální historie-soudobé dějiny, 2012.

¹⁷⁸ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 3. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

¹⁷⁹ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 3.

¹⁸⁰ Pozn.: To samozřejmě až od roku 1965, kdy Mototechna pod ČAZ přešla. Nemám bohužel informace, kdo kvóty v nejvyšší instanci rozpočítával před rokem 1965, je však možné se domnívat, že příslušná “sekce” ministerstva, pod které Mototechna spadala.

pak opět dodal početní kvóty ČAZu a následoval výše zmíněný “koloběh”. U západních automobilů pak Motokov odděloval kvóty pro Tuzex. Pan Kostecký pracoval od roku 1970 v OZ 5 na pozici “vedoucí skupiny motorová vozidla” a v rámci této problematiky uvedl, že Východočeský kraj (tedy kraj, ve kterém OZ 5 “operoval”) dostával pravidelně zhruba kolem 10% z celkového fondu pro Československo (přičemž toto číslo se samozřejmě v detailu měnilo, alespoň však pro představu).

Jak jsem již zmínil v kapitole týkající se vzniku a vývoje Mototechny, existoval tržní (pro individuální motoristy) a mimotržní (pro organizace, podniky a držitele řádů) prodej. Fondy pro mimotržní prodej se pak vypočítávaly z celkového počtu automobilů určených pro trh, přičemž mimotržní prodej představoval prodej přednostní (jinak řečeno – organizace, podniky a držitelé řádů měly přednost před inividuálními zájemci o automobil z řad veřejnosti). Tyto přednostní dodávky pak také způsobovaly výkyvy v rovnoměrnosti dodávek občanům¹⁸¹. Existovaly tři “druhy” přednostního prodeje – tzv. ústřední rezerva (automobily pro podniky a organizace), prodej osobám, které se zavázaly použít osobní vůz pro služební účely socialistických organizací (prakticky soukromý odběr automobilu v případě závazku používání automobilu na služební cesty) a nakonec prodej nositelům vyznamenání a řádů¹⁸². Do roku 1968 byly tyto tři způsoby oddělené a automobily byly každé ze tří “cest” přidělovány zvlášť, k 31.01. 1968 se pak sloučil prodej vozů pro služební účely s ústřední rezervou, prodej držitelům řádu zůstal i nadále zvlášť¹⁸³. Počet automobilů určených pro mimotržní prodej se rok od roku lišil – v roce 1969 bylo například prodáno 19.214 kusů (obyvatelstvu 83.910 kusů), v roce 1971 pak 10.790 kusů (obyvatelstvu 101.623 kusů). V 70. letech se počet osobních automobilů dodaných pro mimotržní potřeby začal snižovat, nemám však k dispozici přesné údaje. V 70. a 80. letech tak mohl mimotržní prodej dosahovat ve výkyvech zhruba 2.000 až 10.000 kusů (v roce 1977 to bylo např. cca. 3.000 kusů)¹⁸⁴. V roce 1969 Svět motorů otiskl článek, dle kterého se nositelé řádu podíleli na celkovém ročním prodeji zhruba 3%¹⁸⁵. V praxi tak mohl zájemce o automobil čekat “díky” mimotržním fondům ještě o pár měsíců déle, neboť “jeho” potenciální automobil bylo zrovna potřeba zakoupit do služeb nějaké instituce. Značně specifickou skupinou pak byli držitelé řádů a vyznamenání¹⁸⁶. Pan Kostecký vzpomínal: “*Pokud šlo o ty..zajímavější*

¹⁸¹ Motoristický časopis Svět motorů 19/69. Článek “Prodej osobních automobilů – problém stále živý”, str. 10 – 11.

¹⁸² Motoristický časopis Svět motorů 11/68. Článek “Ministerstvo těžkého průmyslu odpovídá”, str. 10 – 11.

¹⁸³ Motoristický časopis Svět motorů 11/68. Článek “Ministerstvo těžkého průmyslu odpovídá”, str. 10 – 11

¹⁸⁴ Pozn.: Počty automobilů pro mimotržní prodej IN: Zprávy o výsledku hospodaření Mototechny z let 1969, 1971, 1972, 1977.

¹⁸⁵ Motoristický časopis Svět motorů 19/69. Článek “Prodej osobních automobilů – problém stále živý”, str. 10 – 11.

¹⁸⁶ Pozn.: Jednalo se (bez nároku na úplnost) o následující řády: Zlatá hvězda hrdiny ČSSR, Zlatá hvězda hrdiny socialistické práce, Řád Klementa Gottwalda za budování socialistické vlasti, Řád republiky, Řád Rudé zástavy, Řád Rudé hvězdy, Řád práce, Laureát státní ceny Klementa Gottwalda.

(nesrozumitelné, zřejmě však slovo “auta”), *tak tam byly ještě zdroje..pro ty různé.. přednostní dodávky, že jo (...). To zase ti nejzasloužilejší stejně ještě dostávali..dostávali přednostní přiděly.*¹⁸⁷ Nositelé žádů si mohli zakoupit vůz libovolné značky přímo v prodejně na základě objednávky, ke které přiložili kopii řádu. Vzhledem k absolutní přednosti při nákupu automobilu si tito občané – pokud měli dostatek finančních prostředků – objednávali vozy, které se řadily do kategorie (s nadsázkou) “nesehnatelné”. Nákup vozu byl těmto osobám omezen na jeden automobil za tři roky. I v případě nositelů řádů však existovaly pořadníky dle data objednávky, neboť například na západní vozy bylo (jak referoval časopis Svět motorů v roce 1968) v pražské prodejně Mototechny na začátku roku (!) více objednávek nositelů řádu, než byl očekávaný počet dodaných vozů¹⁸⁸. Jak se mohl běžný motorista dostat k západnímu vozu, když všechny byly již na začátku roku “rozebrány” držiteli řádů...? Právě proto se na západní vůz čekalo šest a více let, přičemž mnoho zájemců to nevydrželo a “sáhli” raději po jiném voze. Pan Kostecký tuto situaci trefně okomentoval: *“No tam se čekalo třeba 6, 7 roků..na to..no a ten, kdo nevydržel, tak..si..nekoupil nakonec šestikovku Fiata a koupil si Trabantu že jo. Ono ty cenový rozdíl nebyly tak až..veliký no a ten bakelíták byl podstatně rychlejší na tu dodávku.*¹⁸⁹ K problematice držitelů vyznamenání se pak vyjádřil také narátor Jiří Nedvěd (zákazník): *“(…) třeba Simcy Elysée, Simcy 1301, Fordy..Hillmany Minxy..prostě tyhle ty auta v tom konci těch šedesátých let se dostávaly..na poukazy..pro zasloužilý pracovníky a..nositele řádu nebo..nebo sportovci za výkony..(…) například, že jo..celý mužstvo ze Šestidenní třeba..vim že dostali tenkrát poukazy (...) na 1301ky (myslí Simcu 1301).”¹⁹⁰ Zájem držitelů vyznamenání se však upíral i k nejžádanějším vozům z tuzemska (prakticky ke všem škodovkám v karosářské variantě kombi – bylo jich málo a byl o ně díky užité hodnotě celkově velký zájem) a ostatních socialistických států – především k Wartburgu a Trabantu v provedení kombi: *“Trabant Kombi (...) dodáváme jen ve velmi malém množství, (a tak se tedy mimořádně projevuje vliv odčerpávání dodávkami zvláště zasloužilým pracovníkům.*¹⁹¹ A jaká vozidla bylo možno v 60. letech v prodejnách Mototechny koupit? Následný přehled automobilů na rok 1966 z časopisu Svět motorů tehdejší výběr alespoň nastíní¹⁹². Součástí je i očekávaný počet dodaných vozů a cena (u modelů, kde byla uvedena)¹⁹³:*

IN: Motoristický časopis Svět motorů 11/68. Článek “Ministerstvo těžkého průmyslu odpovídá”, str. 10 – 11.

¹⁸⁷ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3.

¹⁸⁸ Motoristický časopis Svět motorů 11/68. Článek “Ministerstvo těžkého průmyslu odpovídá”, str. 10 – 11.

¹⁸⁹ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

¹⁹⁰ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 3. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

¹⁹¹ Motoristický časopis Svět motorů 18/66. Článek “Kdo z Vás je na radě”, str. 14-15.

¹⁹² Pozn.: Úplný přehled automobilů viz. příslušná příloha.

¹⁹³ IN: Motoristický časopis Svět motorů 1/66. Článek “Osobní automobily na našem trhu”, str. 10.

Trabant 601 – 6.000 kusů (cena 27.000,-)
Trabant Kombi – 1.000 kusů.
Fiat 600D – 1.000 kusů.
Wartburg 312 Standard – 1.500 kusů.
Wartburg 312 DeLuxe – 1.500 kusů.
Škoda 1000 MB/MB DeLuxe/MB X - všech modifikací tohoto vozu mělo na trh přijít 27.000 kusů. Cena standardní Škody 1000 MB pak byla 44.000,-
Ford Consul/Cortina Standard – 500 kusů.
Škoda Octavia Combi – 1.500 kusů.
Škoda 1202 STW DeLuxe – 1.600 kusů.
Simca 1300 – 500 kusů (cena 53.000,-)
Moskvič 408 - 3.000 kusů (cena 48.000,-)
GAZ-Volga 21M - 1.500 kusů (cena 56.000,-)
Tatra 603 - několik desítek kusů (cena 104.000,-)

Jak jsem již zmínil, jednotnost pořadníku spočívala v tom, že do něj byly začleněny všechny značky, které byly v Československu dostupné, jak je patrné i z výše uvedeného přehledu. Tento také dobře ilustruje situaci, která “panovala” prakticky po celá 60. léta (a ostatně i v 70. letech) – západní automobily tvořily v rámci celkového fondu několik stovek kusů¹⁹⁴, zatímco “páteř” individuální motorizace tvořily (celkem logicky) domácí automobily značky Škoda v základních provedeních (postupně tedy v 60. letech Škoda 1000/1100 MB, v 70. letech Škoda 100/110/105/120, v 80. letech Škoda 105/120). Otázkou je, proč se sem automobily ze západních zemí vlastně dovážely – zda to bylo čistě za účelem rozšíření sortimentu o pár stovek kusů jiných značek či z jiného důvodu, jaký například rozvedl narátor M. Kostelecký. Podle něj se zahraniční automobilky (jmenovitě Ford, Renault, Fiat) snažily proniknout na československý automobilový trh, který pro ně mohl do budoucna představovat další odbytiště (byť co do objemu malé). Zároveň je z jeho výpovědi patrné, že občas se nejednalo o “klasický” odbyt, ale o jeho (s nadsázkou) “smetištní” variantu, kdy byly předmětem dovozu tzv. automobily “ležáky”: “(...) v roce 1964/1965 se dovážely anglický Fordy Cortiny, který stály támhle rok, rok a půl v přístavech v Itálii. A to se sem vozilo, tady se na to dělaly takový rozšířený repase..a prodávalo se to tady.”¹⁹⁵ Nevím, do jaké míry byl takový postup u západních značek běžný – čili zda se do Československa pravidelně a plánovitě dodávaly zahraniční automobily, které by v jiných západních zemích nenašly “uplatnění”, patřičné orgány pak samozřejmě neměly zájem informace o původu vozidel nahlas ventilovat. Zájem o západní vozy byl nicméně samozřejmě velký, jak reflektoval i pan Kostelecký: “Přeci jenom někdy taková ta výjimečnost tý značky dokáže přilákat tu kupní sílu.”¹⁹⁶ Západní automobily

¹⁹⁴ Pozn.: Avšak nikoliv pravidelně každý rok, někdy se konkrétní model zkrátka vůbec nedovezl. Jan Tuček vzpomínal, že zatímco v Tuzexu byly samozřejmě západní vozy k máni vždy, do Mototechny se tyto automobily dostávaly spíše ve vlnách, než že by jednalo o pravidelný každoroční import. IN: Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky.

¹⁹⁵ Rozhovor s Milošem Kosteleckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 11.

¹⁹⁶ Rozhovor s Milošem Kosteleckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 11.

se pak neprodávaly ve všech prodejnách, ale pouze ve vybraných velkých prodejních servisech či větších klasických prodejnách, primárně však vždy v prodejně krajského OZ. V každém kraji byla tedy alespoň jedna prodejna (na krajském OZ), kde bylo možno se zapsat do pořadníku s preferencí západního vozu. V každém případě představoval dovoz západních vozů co do množství pomyslnou “třešničku na dortu”, jak v rozhovoru uvedl pan Jiří Nedvěd¹⁹⁷ a dostat se k takovému automobilu znamenalo pro běžného občana obrnit se značnou trpělivostí.

Kromě Mototechny se automobily daly v tomto období opět koupit prostřednictvím PZO Tuzex (za stejných podmínek, jaké byly popsány v předchozí kapitole), přičemž kromě stálé nabídky existovala možnost nechat si dovézt prakticky jakýkoliv automobil na zakázku (což se však vzhledem k finanční náročnosti týkalo opravdu několika málo jedinců). Zajímavou (a rovněž řídce využívanou) variantu pak představoval nákup automobilu za tuzexové poukázky v Mototechně¹⁹⁸, přičemž touto cestou se v rámci podnikové prodejní sítě daly koupit jen vozy z produkce socialistických států. Za “bony” se daly v Tuzexu totiž koupit jen západní a tuzemské vozy, “východní” vozy za “bony” spadaly do kompetence Mototechny. Další možnost při koupi osobního vozu (pouze Škoda) představovaly značkové prodejny AZNP Mladá Boleslav. O těchto prodejnách jsem při bádání našel první zmínku z počátku roku 1970¹⁹⁹, je nicméně možné, že existovaly i v 60. letech, tento údaj se mi však bohužel nepodařilo dohledat. Poslední možností při koupi vozu byl individuální import ze zahraničí na vlastní náklady (čili nikoliv s využitím služeb PZO Tuzex). Kromě různých byrokratických omezení, která se na takový dovoz vztahovala, musel mít automobil příslušné schválení způsobilosti k provozu a tak se jednalo o nejméně frekventovaný (a vskutku výjimečný) způsob pořízení vozu²⁰⁰.

V rámci období, které tato kapitola sleduje a v rámci jednotných pořadníků opět není možné hovořit o dostatku automobilů z žádného hlediska, neboť ještě koncem 60. let se na základní řadu Škody 1000 MB (čili na základní řadu automobilu dostupného v největším množství) čekalo zhruba jeden rok. Nabídka stále nestačila poptávce, celkový počet vinkulací se ještě na začátku poslední třetiny 60. let udržoval na třikrát vyšší cifře, než byl počet ročně dodávaných automobilů, přičemž tento poměr se až do konce 60. let snižoval velmi pozvolna²⁰¹.

¹⁹⁷ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 3.

¹⁹⁸ Poprvé jsem na tuto informaci narazil v rámci studia roku 1969. IN: Motoristický časopis Svět motorů 19/69. Článek “Prodej osobních automobilů – problém stále živý”, str. 10 – 11.

¹⁹⁹ Motoristický časopis Svět motorů 4/70. Článek “Motorová vozidla na našem trhu”, str. 11.

²⁰⁰ Vaňous, J. Československý trh s novými osobními automobily v letech 1960 – 1968. Seminární práce ke kursu Dějiny konzumu v českých zemích v letech 1945 – 1968 v rámci studia oboru Orální historie-soudobé dějiny na Fakultě humanitních studií University Karlovy.

²⁰¹ Tuček, J. (2006). Trabant – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 152 stran.

Volný trh²⁰²

V rámci kapitoly věnující se období 1945 – 1962 jsem zmínil, že ojeté automobily dosahovaly či mírně přesahovaly ceny vozů nových z důvodu odpadnutí čekací lhůty při jejich pořízení. V průběhu 60. let tento problém získal zcela novou “dimenzi” – vzhledem ke stále se zvyšujícímu zájmu o automobily se cena ojetých automobilů (které se mohly prodávat bez omezení) vyšplhala do takových výšek, že nezdědka překračovala cenu nových aut o 50% i více (!) – to především u vozů západních značek. Tato paradoxní situace byla samozřejmě nepřijatelná a bylo nutné jí regulovat. Alespoň částečné řešení pak bylo implementováno v květnu a červnu roku 1969. Usnesením vlády č. 114 z května roku 1969 byl znovu zaveden tzv. “volný” způsob prodeje automobilů, a to jen pro vozy západní produkce a vozy ze zemí socialistického tábora vyráběné v licenci²⁰³. Základním atributem tohoto “druhého” volného trhu bylo striktní nařízení, že nesmí vzniknout dlouhodobý pořadník – v určených prodejnách Mototechny tak byly přijímány objednávky (vyřizované opět v souladu s datem jejich podání), které však nesměly přesáhnout půlroční očekávanou kvótu dodávek. Nařízení týkající se půlroční kvóty vycházelo z neblahé zkušenosti s původním volným trhem, na kterém se velmi rychle vytvořily prakticky regulární pořadníky – toho se vláda nyní hodlala vyvarovat. Požadavkem bylo, aby bylo vozy možno dodávat přímo ze skladu či v co nejkratší lhůtě. Kvůli lepším možnostem evidence bylo rovněž nařízeno, že automobily za “volné” ceny se budou prodávat jen v jediné prodejně v každém kraji, případně přímo na ředitelství krajského OZ²⁰⁴. Samotným zavedením volného trhu byl však sledován čistě pragmatický účel, který souvisel s astronomickými cenami ojetých vozů – zatímco automobily v rámci jednotného pořadníku se měly i nadále prodávat za nižší ceny²⁰⁵, stejné typy západních a východních automobilů²⁰⁶ se měly prodávat *bez čekání* (popřípadě s minimální čekací lhůtou, v každém případě mimo pořadník) za ceny vyšší, které se blížily tehdejší cenám ojetých vozů. Jinými slovy – vláda tímto krokem vlastně dorovnala ceny ojetých automobilů svými vlastními cenami automobilů nových. Je třeba poznamenat, že v rámci důvodu zavedení volného trhu se jednalo o snahu úspěšnou – již zhruba rok po zavedení volného trhu byl znát určitý pokles cen ojetých

²⁰² Pozn.: Druhý volný trh jako takový (tedy jakožto “pojem”) existoval v letech 1969 – 1973, ke konci roku 1973 se již všechny automobily začaly prodávat “volně”, a tak se již oddělení volný/přadníkový automobil nepoužívalo (a tedy označení “volný trh” vymizelo). Tato kapitola se věnuje volnému trhu do roku 1971, o zbylých dvou letech fungování tohoto systému prodeje je pojednáno v následující části věnující se kvantitativní saturaci.

²⁰³ Motoristický časopis Svět motorů 20/72. Článek “Chci vědět: objednávky a záznamy”, str. 13.

²⁰⁴ Motoristický časopis Svět motorů 25/69. Článek “Nemůžeme, než konstatovat”, str. 2-4.

²⁰⁵ Pozn.: Ačkoliv ceny byly samozřejmě nižší než u volných automobilů, i tak došlo při zavedení volného trhu k jejich zvýšení, a to o několik tisíc korun. Se zdražením “volných” automobilů se to nedalo srovnávat, pro běžného motoristu to však i tak představovalo zásadní problém – Trabant 601 se například z 27.000,-Kčs v roce 1968 vyhoupl na 35.000,-Kčs, což nebyl malý rozdíl. Škoda 100 (prvním rokem nástupce Škody 1000 MB) zdrazila oproti “emběčku” dokonce o 10.000,-Kčs. IN: Motoristický časopis Svět motorů 39/69. Článek “Ceny vozů na pořadník v Mototechně”, str. 14.

²⁰⁶ Pozn.: Tedy nikoliv tuzemských, s výjimkou T 603 a pozdější výjimkou (od roku 1970) Škody 110 v modifikacích L, LS a R.

automobilů²⁰⁷. Rovněž je teoreticky možné se domnívat, že již tato úprava (vzniknuvší prakticky měsíc po nástupu Gustáva Husáka do křesla prvního tajemníka ÚV KSČ) – tedy zavedení volného trhu – mohla souviset s konsolidačním programem a záměrem usnadnit přístup obyvatelstva k “materiálním statkům”, osobně se však domnívám, že tomou tak není, neboť snaha uspokojit potřeby občanů v kontextu tématu práce souvisela především se zvýšením investic do automobilového průmyslu, které se postupně realizovalo od roku 1970, přičemž opravdu viditelné začalo být v roce 1972. Pojdme se podívat na několik příkladů nových “volných” cen²⁰⁸:

Fiat 600D – původně 31.000,-Kčs, nově 69.000,- Kčs.

Simca 1301 – původně 57.000,-Kčs, nově 123.000,-Kčs

Fiat 125P 1300 – původně ?, nově 110.000,-Kčs.

Tatra 603 – původně 106.060,-Kčs, nově 195.000,-Kčs.

Je evidentní, že se jednalo o zdražení o více než 50%, které prakticky kopírovalo ceny automobilů z druhé ruky. Logickým vyústěním tohoto zdražení pak byl dodatek, že občané, kteří měli některý z vozů z nově zavedeného volného trhu v původní objednávce v rámci jednotného pořadníku, mohli značku automobilu změnit beze ztráty pořadí, a to na některý z pořadníkových vozů – tedy na vozy československé výroby, Wartburgy, Trabanty, Moskviče a Volgy²⁰⁹. A jak se tedy automobil na volném trhu kupoval? Narátor pan Jiří Čáp (zaměstnanec) se k tomuto tématu vyjádřil, nepamatoval si však detaily: *“Přišel jste do Mototechny a měl jste peníze a určitě jste se s nima dohod. Jestli Vám ho byli schopný dát druhej den, že ho měli na place nebo měli ho přislíbenej z výroby a slíbili Vám ho za měsíc, to nevim.”*²¹⁰ Pan Miloš Kostecký odpověděl v rozhovoru na otázku, zda byl automobil na volném trhu k dostání ihned následovně: *“No tak samozřejmě..že tihletí zákazníci zas kolikrát měli..nějakej specifickéj..konkrétní požadavky, no a takže..aby přišel..jeden každej a okamžitě to moh dostat, tak to..až asi tolik ne, ale v rámci jako těch zdrojů v celý republice, tak...ty fondy tam byly. Ale že jo..tohleto je zboží, který se nekupuje jak houska na krámě, ani nekupovalo jak houska na krámě, čili..předpokládalo se, že se udělá..to jednání, co a jaký provedení a podobně..a během tejdne třeba to..bylo zpracovaný, že jo.”*²¹¹ V každém případě je jisté, že prodej aut v rámci volného trhu byl oproti pořadníkovému prodeji diametrálně odlišný – jak co se týká ceny automobilu, tak čekací lhůty, kterou musel zájemce “přetrpět”.

Druhým zásahem, který měl situaci na trhu s (ojetými) automobily řešit, byla vyhláška Ministerstva financí č. 54/1969 Sb. o správních poplatcích ze dne 03.06. 1969 - za účelem odstranění “šmeliny” s ojetými vozy byly k inkriminovanému dni

²⁰⁷ Motoristický časopis Svět motorů 9/71. Článek “Nemůžeme, než konstatovat”, str. 11.

²⁰⁸ Motoristický časopis Svět motorů 25/69. Článek “Nemůžeme, než konstatovat”, str. 2-4.

²⁰⁹ Motoristický časopis Svět motorů 25/69. Článek “Nemůžeme, než konstatovat”, str. 2-4.

²¹⁰ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 14.

²¹¹ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

zvýšeny převodní poplatky u prvního převodu vozu na nového majitele²¹². Poplatky byly nově rozděleny do osmi skupin dle periody převodu od data koupě, a to od skupiny “do jednoho roku včetně” až do skupiny “nad sedm let”. Nejvyšší sazba poplatku pak byla samozřejmě na skupinu “do jednoho roku včetně” a nutno poznamenat, že se jednalo o skutečně velmi “drsnou” vyhlášku. Ve skupině nejvyšší sazby byly automobily do obsahu motoru 900cm³ (Trabant, Moskvíč, Wartburg, Simca Aronde) zatíženy převodním poplatkem 9.000,-Kčs, automobily o obsahu 900cm³ až 1250cm³ (veškeré automobily Škoda) poplatkem 12.000,- Kčs, automobily o obsahu 1250cm³ – 1500cm³ (Saab 96, Ford Cortina, Simca 1301) poplatkem 27.000,- Kčs a automobily nad 1500cm³ poplatkem 36.000,-Kčs²¹³. V ostatních skupinách období převodu se samozřejmě jednalo o částky nižší. Společně byla tato dvě opatření opravdu velmi efektivní a obchodování s ojetými vozy (lépe řečeno vozy “zánovními z druhé ruky”) se díky nim podařilo důrazně omezit, neboť se již jednoduše absolutně nevyplatilo.

S postupným poklesem cen ojetých automobilů klesaly také ceny automobilů nových (na volném trhu), neboť drastické zvýšení ceny bylo čistě účelové a ve chvíli, kdy již nebylo důvodu tuto cenu uměle udržovat, docházelo k jejímu plošnému snižování. K prvnímu zlevnění “volných” automobilů došlo k 13.07. 1970 (například Ford Cortina byl zlevněn o 26.000,-Kčs, Simca 1301 o 18.000,-Kčs a Fiat 850 o 14.000,-Kčs)²¹⁴. Další zajímavá změna přišla hned v říjnu 1970 – poprvé v historii prodeje automobilů po roce 1948 byla možnost si vzít na automobil půjčku. Tato možnost se týkala “volných” automobilů, jejichž cena byla i po červencovém snížení vyšší než 80.000,-Kčs (půjčka se tak nevztahovala na Škodu 110L, Fiat 500 a Fiat 850). Česká i Slovenská státní spořitelna pak půjčku poskytovala až do výše 30% kupní ceny. V případě využití této služby “postačilo” na nákup automobilu složit hotovost bez vinkulace²¹⁵. Další (a finální) snížení cen automobilů na volném trhu bylo Federálním výborem pro ceny vyhlášeno s platností od 15.11. 1970, přičemž se vztahovalo na modely, které již neměly být od dalšího roku v daném provedení dováženy a platilo do vyčerpání zásob. Zájem byl veliký, dopis zasláný do listárny časopisu Svět motorů č. 4/71 však svědčil o tom, že poslední snížení cen možná mělo i trochu jiný (a skrytý) účel. Tento čtenář se v dopise vyjádřil, že si v rámci zmíněného doprodeje koupil Fiat 125P. Byl upozorněn na skutečnost, že má automobil špatný chrom a chybí mu stěrač, přesto ho koupil. Později zjistil, že absentují další prvky z výbavy vozu a při snaze o reklamaci a vypsání potvrzení všech závad mu vedoucí prodejny sdělil, že se “*potvrzení psát nebude! Vláda proto slevnila tyto vozy, protože jsou nekompletní a s vadami.*”²¹⁶ To se však v žádném inzerátu nepsalo. Inu, v některých případech byla situace podobná současnosti aneb “polovina informací, lepší šance prodeje”. V průběhu roku 1971 pak nastaly ještě určité úpravy cen (v souvislosti

²¹² Motoristický časopis Svět motorů 25/69. Článek “Nemůžeme, než konstatovat”, str. 2-4.

²¹³ Motoristický časopis Svět motorů 25/69. Článek “Nemůžeme, než konstatovat”, str. 2-4.

²¹⁴ Motoristický časopis Svět motorů 32/70. Článek “Mototechna – nové ceny na volném trhu”, str. 14.

²¹⁵ Motoristický časopis Svět motorů 42/70. Článek “Mototechna – automobily ještě levnější”, str. 14.

²¹⁶ Motoristický časopis Svět motorů 4/71. Listárna Světa motorů.

s počátkem dovozu automobilů VAZ 2101), nejednalo se však o žádné markantní snižování cen.

V rámci systému volného trhu zavedeného v roce 1969 stále nelze hovořit o dostatku automobilů pro široké vrstvy obyvatel. Vzhledem k vysokým cenám se jednalo o způsob pořízení vozu pro úzkou skupinu lidí. I přes to je však třeba reflektovat skutečnost, že poprvé po roce 1948 mohl zájemce nedisponující devizami či bony v novém automobilu odjet v řádu dní až týdnů (možná – a maximálně – v řádu měsíců) a rovněž skutečnost, že na některé z těchto vozů si bylo možné půjčit peníze od Státní spořitelny. Ačkoliv automobilů určených pro volný trh nebylo větší množství (tedy množství v řádu desítek tisíc kusů), byly především “východní” vozy kvůli vysoké ceně dostupné prakticky bez čekání. Narátor Jiří Čáp tuto situaci reflektoval: “(...) *já si myslím, že (...) ten volnej prodej (...), že mezi lidma nebylo tolik peněz, aby si mohli dopřávat takhle ty auta.*”²¹⁷ Situace u západních automobilů však byla i na volném trhu prakticky stále stejná – kvůli enormní poptávce a malým dovozům se sháněly velmi těžko. Vzhledem ke kombinaci uvedených faktorů lze hovořit spíše o první předzvěsti nadcházejícího kvantitativního nasycení trhu a především o přiblížení se dostupnosti automobilů v krátkých lhůtách (ačkoliv za patřičnou částku) než o odstranění početního nedostatku osobních vozů.

Poslední rok období, které tato kapitola sledovala, se podobal “tichu před bouří”, která vypukla v roce 1972. Byla vydána směrnice k pátému pětiletému plánu, dle které hrál rozmach výroby osobních automobilů v dalším hospodářském vývoji významnou roli²¹⁸, přičemž produkce AZNP Mladá Boleslav vsutku začínala “nabírat na obrátkách”. Bylo také s finální platností rozhodnuto o dovozu sovětského automobilu VAZ 2101, který – jak uvidíme – měl na nadcházející kvantitativní saturaci velký vliv.

Časy kvantitativní saturace: 1972 - 1973

Ačkoliv se v Československu v letech 1972 – 1973 automobilový trh doslova přetvářel, stále v tomto období fungoval paralelní systém jednotných pořadníků a volného trhu, přičemž pořadníky byly zrušeny v poslední třetině periody, kterou v této kapitole sleduji. Avšak jedno po druhém.

Rok 1972 byl druhým rokem pátého pětiletého plánu, jehož směrnice mimo jiné postulovala zefektivnění ekonomiky za účelem lepšího uspokojování potřeb obyvatelstva²¹⁹. Tento cíl pak byl vytyčen v souladu s cíli finálními – upevněním role KSČ ve společnosti po období Pražského jara a “normalizací” společenských poměrů, jejíž součástí bylo “nasměrování” angažovanosti obyvatelstva ze sféry veřejné do

²¹⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 20.

²¹⁸ Pozn.: Více k této problematice v kapitole věnované specifikám československého automobilového průmyslu na str. 43 – 48.

²¹⁹ Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 660.

sféry soukromé, čili odvedení občanů od politického dění²²⁰. Nástrojem stabilizace společenské situace se stal v materiální rovině také automobilový průmysl a z tohoto důvodu (a z důvodu nutnosti přísunu devizových prostředků) bylo naplánováno zvýšení investic²²¹, které se brzy odrazilo ve stupni motorizace (respektive automobilizace) a počtu dodávaných automobilů na trh. V roce 1968 činil celkový počet osobních vozů dodaných na trh zhruba 73.000 kusů, z toho 17.000 kusů bylo z dovozu²²². V roce 1970 činil celkový odhadovaný počet automobilů zhruba 75 – 80.000 kusů, což je skoro identické číslo²²³, přičemž rok 1971 nebyl v tomto ohledu stále příliš rozdílný. Skutečně markantní změna nastala s rokem 1972 – pro prodej obyvatelstvu bylo v tomto roce k dispozici zhruba 127.000 automobilů, z toho 59.000 z dovozu²²⁴. Tento nárůst (a tento rok) pak reálně znamenal *historicky první kvantitativní saturaci na trhu s automobily* – ještě v roce 1969 evidovala Mototechna v Čechách a na Moravě více než 215.000 zájemců o koupi automobilu, na podzim 1972 toto číslo kleslo na necelých 105.000²²⁵, přičemž v tomto roce přišlo na trh zhruba zmíněných 127.000 kusů. Toto číslo pak v následujících letech stále rostlo, zatímco počet zájemců o koupi automobilu (*jakéhokoliv*) se snižoval²²⁶. V roce 1973 bylo pro prodej obyvatelstvu k dispozici více než 145.000 automobilů, z toho 80.000 kusů (!) z dovozu²²⁷ – počet dovezených vozů poprvé překročil počet tuzemských. V roce 1974 nakoupila Mototechna pro prodej obyvatelstvu zhruba 140.000 kusů automobilů²²⁸, v roce 1975 dokonce cca. 166.000 kusů, kdy z domácí produkce byla zhruba polovina z tohoto počtu²²⁹. Z období poslední třetiny 70. let a celého období 80. let se mi v žádném ze zdrojů nepodařilo dohledat přesné a konkrétní údaje o ročních objemech automobilů. Příkládám to skutečnosti, že kvantitativní nedostatek byl uspokojivě vyřešen a již neexistovaly pořadníky – soudobé zdroje tak celkovým počtům dodávaných automobilů již nevěnovaly prostor. Odhaduji však, že až do konce 80. let se roční objemy osobních vozů pohybovaly ve výkyvech kolem 130 – 160.000 kusů, čili podobně jako v období kvantitativní saturace a to jednoduše proto, že větší počet vozů nebyl vzhledem k dostatečnému krytí poptávky potřeba. Z výše uvedených čísel v každém případě jasně vyplývá zvýšení investic do domácí výroby automobilů a zároveň opravdu markantní zvýšení dovozu – v roce 1973 vzrostla ve

²²⁰ Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

²²¹ Pozn.: Více k této problematice také kapitola “Specifika automobilového průmyslu v Československu” na str. 43 – 48.

²²² Motoristický časopis Svět motorů 1/68. Článek “Motorová vozidla na trhu v letošním roce”, str. 12-13.

²²³ Motoristický časopis Svět motorů 4/70. Článek “Motorová vozidla na trhu v letošním roce”, str. 11.

²²⁴ Motoristický časopis Svět motorů 1/72. Článek “Motorová vozidla na trhu v letošním roce”, str. 8-9.

²²⁵ Tuček, J. (2006). Trabant – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 152 stran.

²²⁶ Pozn.: Záměrně zdůrazňuji slovo “jakéhokoliv”, neboť v následujících letech se díky kvantitativní saturaci vynořil nový problém – zájem o “lepší” automobily, čili nikoliv o vozy Škoda v základní výbavě. O této problematice podrobněji v kapitole “Nedostatek v období “normalizace”?” na str. 111 – 119.

²²⁷ Motoristický časopis Svět motorů 1/73. Článek “Motorová vozidla na trhu v letošním roce”, str. 14-17.

²²⁸ Motoristický časopis Svět motorů 1/74. Rubrika “Chci vědět”, str. 34.

²²⁹ Motoristický časopis Svět motorů 1/75. Rubrika “Chci vědět”, str. 34.

srovnání s rokem 1969 tuzemská výroba osobních aut o 25,8% a dovoz asi o 220%²³⁰. Nyní ještě trochu statistických údajů – v roce 1965 připadl v Československu jeden automobil na 33 osob²³¹, v roce 1970 jeden automobil na 17 osob, v roce 1975 jeden automobil na 10 osob a v roce 1978 jeden automobil na 8 osob²³². Situace se pak až do konce 80. let již příliš neměnila, neboť například v roce 1985 připadal jeden automobil na 6 osob²³³. Počet přihlášených osobních automobilů pak v roce 1989 překročil 3.000.000 kusů²³⁴.

Vozy Lada a jejich “role” v kvantitativní saturaci

Již jsem uvedl, že v roce 1971 bylo rozhodnuto o dovozu automobilu VAZ 2101. Právě tento automobil stál společně se zvyšující se tuzemskou produkcí u převratu na československém automobilovém trhu. Zatímco první kusy dorazily ze Sovětského svazu k homologačním zkouškám již v únoru 1971, federální vláda jednala o způsobu prodeje tohoto vozu až v červnu. Vzhledem k tomu, že se jednalo o vozy ze Sovětského svazu, nebyla to otázka jen komerční, ale také ideologická a politická²³⁵. Vozy Žiguli²³⁶ (jejichž licenčním vzorem byl italský Fiat 124) byly coby licenční produkt ze Sovětského svazu zařazeny do prodeje na volném trhu, a to za příznivou cenu 65.000,-Kčs. Vzhledem k tomu byly upraveny i ceny ostatních automobilů (například Škoda 110 L zlevnila ze 69.000,- na 63.000,-Kčs, Fiat 125P v motorové verzi 1.3 zlevnil ze 75.000,- na 65.000,-Kčs atd.)²³⁷. Do konce roku 1971 bylo obyvatelstvu prodáno na 7.000 kusů “žigulíků”²³⁸, po kterých se doslova zaprášilo. Jednak byla cena VAZu prakticky totožná s cenou Škody 110 L, jednak se jednalo o skutečně solidní, dobře vypadající vůz (který “vyšel” dobře ze všech tuzemských testů), který na trhu představoval novinku. Výše uvedené faktory se tak promítly na skutečnosti, že v sezóně roku 1972 si stále více občanů, kteří byli v pořadnicích zapsáni jako zájemci o Škodu 100 a Škodu 110, již chtělo počkat na modernější VAZ 2101. Vláda tentokrát reagovala pohotově a v květnu 1972 doplnilo předsednictvo

²³⁰ Motoristický časopis Svět motorů 19/71. Článek “Snížení cen automobilů”, strana 5.

²³¹ Minářík, S. (1987). *Automobily 1966 – 1985*. Nakladatelství dopravy a sp. o. j. Praha, 216 stran.

²³² Kalinová, L. (1993). *Základní podmínky a charakteristika vývoje sociální struktury československé společnosti v 70. a 80. letech*. Ústav sociálně politických věd, FSV UK, str. 13.

²³³ Minářík, S. (1987). *Automobily 1966 – 1985*. Nakladatelství dopravy a sp. o. j. Praha, 216 stran

²³⁴ K dispozici online na <http://www.autosap.cz/trochu-z-historie/>.

²³⁵ Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²³⁶ Pozn.: Do některých zemí se již od začátku výroby vyvážel automobil VAZ 2101 pod jménem Lada, v SSSR i v Československu byl od začátku známý jako Žiguli (tuto přezdívku dostal automobil původně v továrně v Togliatti, kde se tyto vozy vyráběly, a to dle blízkého pohoří). Již v sezóně 1972 se však na většině vozů dovážených do Československa objevovalo místo azbukou psaného označení “Žiguli” označení “Lada”, “VAZ-2101” či “Lada 1200”. Na jaře roku 1975 výrobce názvy sjednotil a automobil se vyvážel pod označením Lada již do všech zemí. Mezi lidmi se však označení “žigulík” udrželo i nadále. Pro potřeby práce budu tento automobil označovat jakožto VAZ či Lada, v konkrétních případech i s příslušným typovým označením. IN: Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²³⁷ Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²³⁸ Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

vlády zásady prodeje dle pořadníků regulací, dle které pořadí a objednávka danému zájemci propadne, pokud si automobil nepřevezme do šesti měsíců po výzvě dané prodejny²³⁹. Důležitost dovozu automobilů Lada však tkvěla především v jeho skutečně masivním množství - právě díky těmto vozům se import v roce 1973 zvýšil o zmiňovaných 220%. V roce 1972 se dovoz Lad zdvojnásobil na 14.327 kusů, stěžejní však byl dovoz v roce 1973, kdy opět došlo ke zdvojnásobení, a to na 29.821 kusů²⁴⁰ (!). Až do roku 1978 se pak import těchto automobilů pohyboval kolem 30 – 37.000 kusů ročně. Automobily VAZ se již v první třetině 70. let staly doslova fenoménem²⁴¹ a jejich dovoz procesu kvantitativní saturace výrazně napomohl²⁴².

Převrat aneb “dostatek pro všechny”

První zmínku o dostatku osobních vozů jsem našel ve Světě motorů z listopadu 1972 a souvisela s plošným zavedením půjček²⁴³. *“Protože až dosud byla auta nedostatkovým zbožím, neposkytovala na ně spořitelna půjčky, kromě některých výjimek (lékaři, veterináři, invalidé) (výjimku pak představovaly i půjčky na “volné” automobily v roce 1970 – viz. výše). Tím větší význam má současné zavedení půjček na koupi aut (...)”*²⁴⁴, referoval v časopise F. Pazdera, tehdejší generální ředitel České státní spořitelny a jasně tím dal najevo, že poprvé od roku 1948 byla tehdejší situace na trhu s automobily alespoň částečně ztotožňována s dostatkem. Půjčky na nové osobní vozy se v listopadu 1972 začaly poskytovat na tzv. “dostatkové osobní automobily” prodávané v Mototechně a prodejnách AZNP Mladá Boleslav. Jednalo se o Škody 100S/100L/110L/110R/110LS, Moskvič 408 a 412, VAZ 2101, Trabant limuzína, Volga a Tatra 603²⁴⁵. Nabídka na půjčku tak byla vcelku široká, což znamená, že už se skutečně jednalo o plošnější kvantitativní dostatek automobilů – vyjmuty z půjček byly jen vozy Fiat 125P, Dacia 1300, Trabant v provedení kombi, Wartburg a samozřejmě veškeré západní vozy. Jaké tedy byly podmínky nově zavedených půjček? Na žadatele nebyly kladeny žádné nároky. Půjčka se vztahovala jak na pořadníkové, tak na “volné” vozy a dosahovala zpravidla výše 30% kupní ceny,

²³⁹ Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁴⁰ Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁴¹ Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁴² Pozn.: Zmínku si zaslouží i vozy Dacia, jejichž dovoz byl zahájen v roce 1972, kdy přišlo do obchodní sítě Mototechna na 4.500 kusů. Jejich dovoz sice nebyl ani zdaleka tak masivní jako v případě vozů Lada (koncem roku 1975 jich v Československu jezdilo na 13.500), jednalo se však o dovozovou “stálici”, která měla na našem trhu až na dva výpadky (v letech 1973 a 1982) místo až do konce roku 1989. Celkově jich bylo dovezeno lehce přes 55.000 kusů, z toho 5.000 s karoserií kombi v letech 1986 – 1989. IN: Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

²⁴³ Pozn.: V průběhu bádání jsem zjistil, že kontinuální úpravy týkající se zavádění a rušení půjček na konkrétní typy automobilů v 70. a 80. letech byly výborným ukazatelem toho, které typy dočasně spadaly do kategorie úzkoprofilových automobilů. Problematika půjček je pak zmíněna i v kapitole “Nedostatek v období “normalizace”?” na str. 111 – 119.

²⁴⁴ Motoristický časopis Svět motorů 46/72. Článek “Půjčky České státní spořitelny na osobní automobily”, strana 3.

²⁴⁵ Motoristický časopis Svět motorů 46/72. Článek “Půjčky České státní spořitelny na osobní automobily”, strana 3.

mohla však dosahovat až 50% kupní ceny, pokud k tomu byly dány důvody (bohužel se mi nepodařilo dohledat, o jaké důvody se přesně jednalo). U žadatelů, kteří měli vinkulovaný vklad na pořadníkový automobil, pak výše půjčky mohla dosahovat rozdílu mezi cenou vozu a vinkulovaným vkladem. Výše půjčky se pak řídila také podle toho, aby mohla být žadatelem splacena ideálně do tří, maximálně do pěti let, přičemž úrok činil velmi výhodných 5%²⁴⁶. Bez nadsázky je možno říci, že tato “akce” byla v zemích bývalého východního bloku něco zcela nevídaného²⁴⁷ a je možno uvést, že již tehdy se jednalo o předzvěst absolutního prvenství Československa v individuální motorizaci v rámci socialistických zemí, o kterém psal v roce 1985 S. Minářik²⁴⁸. Již v roce 1978 se nicméně ve Světě motorů psalo o tom, že *každá druhá* rodina v Československu v tu dobu vlastnila osobní automobil²⁴⁹ (!), což byla možná trochu nadnesená statistika, musela se však vzhledem k otisknutí zakládat na reálných údajích. V počtu vyrobených automobilů pak mělo Československo v 70. a 80. letech mezi ostatními sovětskými “satelity” prvenství²⁵⁰. Automobily se v Československu těšily v očích veřejnosti opravdu velké pozornosti a představitelé vládnoucího režimu to dobře věděli a dokázali toho v rámci “normalizace” využít. V poslední třetině roku 1972 se v každém případě poprvé vytvořila určitá *zásoba* osobních automobilů jak tuzemských, tak z dovozu. Tuto situaci spontánně reflektoval i narátor pan Jiří Čáp: “(...) v roce 1973 nebo 72/73 v zimě jsme měli..to číslo si teď vymyslim..ale bylo to 4-5 tisíc vozů..škodovek uskladněnejch za hlavní tribunou na pardubickym závodišti (...). Já si to nepamatuju úplně přesně (má na mysli počet vozů). (...) Skončil jsem v roce 73 na tý prodejně v těch Pardubicích, kdy bylo těch vozů skladem..odhadem to šlo do tisíců.”²⁵¹ Je třeba poznamenat a zdůraznit, že zásoby automobilů do tohoto roku skutečně neexistovaly. V roce 1972 se tedy podstatně zkrátily čekací lhůty na většinu pořadníkových vozů, přičemž “volných” automobilů bylo k dispozici také více, což v konečném výsledku vedlo k výraznějšímu poklesu cen ojetých automobilů, které se tak pomalu dostávaly do správné relace k novým vozům²⁵². Ještě je třeba zaznamenat, že v roce 1972 byl s konečnou platností zrušen prodej automobilů na přednostní poukazy držitelům řádů a vyznamenání.

Dostáváme se tak k roku 1973, ve kterém se za “pořadníkovou” minulostí udělala tlustá čára. Na podzim tohoto roku totiž federální vláda schválila celý soubor opatření, které v konečném výsledku již znamenaly skoro plnou normalizaci prodeje automobilů na československém vnitřním trhu. A. Jankech, tehdejší náměstek ministra

²⁴⁶ Motoristický časopis Svět motorů 46/72. Článek “Půjčky České státní spořitelny na osobní automobily”, strana 3.

²⁴⁷ Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁴⁸ Minářik, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a sp.ojů. Praha, 216 stran.

²⁴⁹ Motoristický časopis Svět motorů 49/78. Článek “Zahraniční vozy na našem trhu v příštím roce”.

²⁵⁰ Pozn.: V roce 1975 dosáhl počet vyrobených automobilů v Československu 174.000 kusů (z toho zhruba polovina šla na export), na druhém místě bylo Polsko se 171.000 vyrobených automobilů a na třetím NDR se 159.000 vyrobených automobilů. I v 80. letech tento trend pokračoval. IN: Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

²⁵¹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 2. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

²⁵² Motoristický časopis Svět motorů 1/73. Článek “Motorová vozidla na našem trhu”, strany 14 – 17.

pověřený řízením Federálního cenového úřadu, k zavedení těchto opatření v rozhovoru pro Svět motorů poznamenal: “*Opatření vychází z politicko-ekonomických koncepcí podporovat rychlejší růst prodeje průmyslového zboží před dalším růstem spotřeby potravin.*”²⁵³ Tato opatření samozřejmě vycházela také z celkového vývoje automobilového průmyslu a trhu (a z důvodů tohoto vývoje) od počátku 70. let, který jsem již popsal. A o co se tedy jednalo? K 15.10. 1973 byly zrušeny vinkulace a jednotné pořadníky, byl stanoven jednotný převodní poplatek za automobil v částce 600,-Kčs bez ohledu na stáří a typ automobilu (což ve výsledku vedlo k rychlejší obměně automobilů u širokého okruhu dosavadních majitelů aut) a zároveň byly vcelku markantně sníženy ceny nejžádanějších automobilů (např. Škoda 100S nyní z původních 56.750,- stála 45.000,-Kčs, VAZ 2101 byl zlevněn ze 65.000,- na 58.000,-Kčs atd.)²⁵⁴. Účel těchto opatření byl jasný – opravdu masivně podpořit nákup nového automobilu u co nejširších vrstev obyvatelstva. V kombinaci s poskytováním půjček až do maximální výše 50% kupní ceny a s vykupováním ojetých automobilů protiúčtem vyvolala tato opatření na automobilovém trhu doslova explozi. Zmíním ještě, že plné normalizaci se trh s automobily nikdy nepřiblížil více, než právě v tomto období (a v období kolem poloviny 70. let), avšak úplné normalizace nikdy dosaženo nebylo, neboť tato by vyžadovala markantní rozšíření sortimentu automobilů, které nikdy nenastalo (a vzhledem k existenci “železné opony” ani nastat nemohlo). Trh s automobily se po tomto opatření změnil k nepoznání – zrušily se vinkulace a obrovské poplatky za převod, snížily se ceny automobilů a především byly zrušeny jednotné pořadníky. Je důležité poznamenat, že se nejednalo o “blesk z čistého nebe”, ale o důsledek příslušných vládních opatření vycházejících z konsolidačního plánu z roku 1969, ze směrnic k pátému pětiletému plánu z roku 1971 a celkového dlouhodobějšího vývoje. Již zhruba od poslední třetiny roku 1972 bylo možné zájemce o automobily (kromě Trabantů kombi a Wartburgů) běžně obsloužit (většina zájemců evidovaných v pořadnicích byla uspokojena), takže zcela zmizel rozdíl v dodacích lhůtách na automobily prodávané podle pořadníků a na automobily “volné”. Pořadníky tak prakticky “dosloužily” a byly zrušeny. Pro úplnost je však nutné dodat, že dle zápisů, které v nich byly evidované, byly ještě v roce 1975 (!) vyřizovány objednávky Trabantů (především ve verzi kombi) a Wartburgů, o které byl enormní zájem a které se na československý trh dodávaly v počtu pouhých pár tisíc kusů. Proporce nabídky a poptávky po Trabantech se normalizovala již v letech 1975/1976, po vozech Wartburg až v průběhu poslední třetiny 70. let²⁵⁵.

Do roku 1974 automobilový trh “vplouval” ve zcela změněných podmínkách – prodej všech osobních automobilů byl sjednocen, což znamená, že všechny se již v *základu* prodávaly “volně” – stejně jako v dnešní době. Od zrušení jednotných pořadníků pak již termín “volný trh” příliš nevystupuje (až na pár výjimek v rámci článků ve Světě motorů) a nahrazuje ho jednoduše termín “trh s automobily”. Slovní spojení “v základu” jsem dal do kurzívy záměrně – v následujícím průběhu 70. a 80.

²⁵³ Motoristický časopis Svět motorů 43/73. Článek “Snížení cen automobilů”, strana 5.

²⁵⁴ Motoristický časopis Svět motorů 43/73. Článek “Snížení cen automobilů”, strana 5.

²⁵⁵ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8-9.

let se totiž některé typy automobilů občas dostaly na “černou listinu” tzv. úzkoprofilových automobilů a operativně byl prodej těchto značek a modelů upravován přijímáním tzv. záznamů. To je ale již problematika spadající do období, kterému se věnuje následující kapitola. Na závěr této kapitoly je možné konstatovat, že již v polovině pátého pětiletého plánu byly vytyčené cíle v oblasti automobilového průmyslu splněny – export osobních vozů přinášel kýžené devizy²⁵⁶, tuzemský automobilový trh byl kvantitativně saturován a občané lačnicí po automobilech byli “nasyčeni”.

Časy sjednoceného prodeje a záznamů: 1974 - 1989

Automobilový trh jsme v minulé kapitole opustili v období jeho největšího “rozpuku”, kdy v letech 1972 – 1973 postupně došlo ke kvantitativní saturaci. Pokud si někdo chtěl po roce 1975 v období “normalizace” koupit automobil (a nevadilo mu “vzít za vděk” škodovkou ve skladové – často základní - výbavě a barvě), prakticky na něj nemusel čekat a dostal ho v řádu dnů či maximálně týdnů, někdy dokonce i ten samý den, co si pro něj přišel²⁵⁷. Od konce roku 1972 do konce sledovaného období (čili do roku 1989) již hovoříme o kvantitativním dostatku automobilů, zároveň však o určité disproporcii nabídky a poptávky z hlediska sortimentu²⁵⁸.

Již v roce 1973 se začaly na stránkách Světa motorů objevovat inzeráty vyzývající ke koupi vozu, což bylo do té doby nevídané. “*Auto ihned – Vám osobně předvede a dodá 42 prodejen. Škoda, Moskvič, Volha, Žiguli, prodej za hotové nebo na půjčku*”, hlásal inzerát Mototechny²⁵⁹. Ještě ten samý rok spatřil světlo světa další podnikový inzerát – “*Nemusíte být ani den bez vlastního automobilu – Škoda 100S/100L/110L/110LS/110R. Výbava a barva podle Vašeho přání. Dokonalý předprodejní servis. Váš ojetý automobil vykoupíme protiúčtem.*”²⁶⁰ Podobné inzeráty se pak objevovaly po celý zbytek 70. let, v 80. letech už byly méně častější. Skutečnost, že inzerce tohoto typu se začala objevovat v období, kdy se vytvořily velké skladové zásoby, samozřejmě není náhodná a samoúčelná. Stále větší zásoby automobilů začaly totiž velmi brzy představovat problém, neboť nebylo kde je uskladňovat a bylo nutné je prodat. Zpráva o výsledku hospodaření Mototechny za rok 1972 o tomto problému referovala v tom smyslu, že zásoby narostly koncem roku do objemů, které byly do té doby naprosto nepředstavitelné – na skladech bylo 28.720 osobních automobilů²⁶¹! Velmi rychlý přechod ke kvantitativní saturaci zastihl podnik

²⁵⁶ Pozn.: Export (a rovněž import) veškerých motorových vozidel (čili jak osobních, tak nákladních automobilů a motocyklů) a jejich náhradních dílů probíhal ve spolupráci s Mototechnou (primárně OZ 32 a 23) prostřednictvím PZO Motokov.

²⁵⁷ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 19.

²⁵⁸ Pozn.: Podrobněji se této problematice věnuje kapitola “Nedotatek v období “normalizace”?” na str. 111 – 119. Disproporcii nabídky a poptávky mám v každém případě na mysli skutečnost, že se míjelo to, co lidé chtěli s tím, co se na trhu nabízelo.

²⁵⁹ Motoristický časopis Svět motorů 11/73. Inzerce podniku Mototechna, strana 30.

²⁶⁰ Motoristický časopis Svět motorů 40/73. Inzerce podniku Mototechna, strana 30.

²⁶¹ Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1972. Vnitropodnikový materiál Mototechny.

nepřipravený. Uskladnění jak tuzemských, tak dovážených vozů bylo zajištěno z velké části v provizorních prostorách, které byly často nekryté. Při nedostatečném střešení začaly být problémem povětrnostní vlivy, ale i mechanická poškození. Extrémním, avšak z důvodu nedostatku vyhovujících prostor často využívaným řešením, bylo dokonce “uskladnění” automobilů na veřejných parkovištích v ulicích, kdy byla ostražba automobilů skutečně velmi problematická²⁶². Nejednalo se však o přechodný stav, ale dlouhotrvající problém, který se nepodařilo uspokojivě vyřešit až do konce 80. let. Ještě v roce 1977 bylo 20% z celkových zásob automobilů “uloženo” po ulicích (v podnikové mluvě se jednalo o “volná úložiště”), 15 – 30% skladových ploch (podle OZ) byly plochy pronajaté (a většinou nestřešené) a teprve zbytek tvořily skladovací plochy příslušící Mototechně (které však byly také často nestřešené)²⁶³. Postupnou výstavbou byla snaha tyto nedostatky vyřešit, nikdy se to však zcela nepodařilo. Je ovšem nutné poznamenat, že i v současnosti je velké množství nových vozů v zásobách skladováno pod širým nebem (nicméně antikorozi ochrana je dnes samozřejmě na diametrálně jiné úrovni). Je třeba také zmínit, že směrnice k pátému pětiletému plánu, dle které hrál rozmach výroby osobních automobilů v dalším hospodářském vývoji významnou roli, obsahovala mimo jiné také program vybudování náležité sítě k zajištění prodejních a poprodejních služeb, který dodala Mototechna²⁶⁴. V souladu s tímto programem pak bylo vybudováno mnoho nových prodejen, servisů a skladů, včetně stodůleckého komplexu (OZ 32) či překladiště u Košic (spadajícího pod OZ 10). Jednoduše řečeno - bylo nutné vytvořit pro rozvoj automobilového průmyslu patřičné zázemí. Zatímco síť prodejen a servisů byla vcelku dostačující, sklady až do konce 80. let nedosáhly takového počtu, aby nebylo třeba využít externích prostor.

Záznamy na tzv. úzkoprofilové automobily

Samotná kvantitativní saturace trhu s osobními automobily byla rychlá, automobily se mezi obyvatelstvo samozřejmě dostávaly postupně. Nicméně - jak jsem již zmínil - dle Světa motorů měla v roce 1978 automobil každá druhá československá rodina²⁶⁵. Jeden z narátorů projektu “Obyčejní lidé...?!” tuto problematiku reflektoval ve svém vyprávění: “(...) v tom období třeba roku 72 až 75 tady u baráku parkovaly jedno dvě auta a během třech čtyřech let těch aut tady bylo pětkrát, sedmkrát tolik u toho baráku. (...)”²⁶⁶ Vzhledem ke sjednocenému volnému prodeji a utvořeným zásobám tedy koupí automobilu *teoreticky* nic (kromě dostatku vlastních finančních prostředků) nebránilo. A přece – i v 70. a 80. letech musely být na některé automobily (tzv.

²⁶² Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1972. Vnitropodnikový materiál Mototechny.

²⁶³ Rozbor hospodářské činnosti za rok 1977. Vnitropodnikový materiál Mototechny.

²⁶⁴ Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1972. Vnitropodnikový materiál Mototechny.

²⁶⁵ Motoristický časopis Svět motorů 49/78. Článek “Zahraniční vozy na našem trhu v příštím roce”.

²⁶⁶ Rozhovor s Josefem Jarešem z července a září 2007, vedla Hana Pelikánová, v přepisu na str. 23. IN: Vaněk, M. (ed.) (2009). Obyčejní lidé...?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence, Academia, Praha, 1876 stran.

úzkoprofilové) v některých obdobích přijímány objednávky na početně i časově omezené fondy prodejen – tzv. záznamy. Druhým celostátním regulačním opatřením v oblasti prodeje automobilů pak byla ve sledovaném období úvěrová politika. Se záznamy se mohli občané Československa setkat již v roce 1974. V předchozí kapitole zmíněné snížení cen z podzimu roku 1973 mělo kýžený účinek, který však veškerá očekávání ještě překonal – i přes značnou zásobu se v průběhu prvního pololetí roku 1974 staly Škody 100S/100L/110L a Lada 2101 nedostatkovými - či nově “úzkoprofilovými” automobily. Zájem se koncentroval prakticky pouze na uvedené typy (na škodovky byly největší slevy a Lada byla celkově velmi žádaná novinka) a v první půli roku 1974 se jich prodalo více, než v kterémkoliv jiném období z předcházejících let²⁶⁷, což zapříčinilo jejich dočasný nedostatek. Jednalo se vskutku o explozi zájmu o nové automobily doprovázenou permanentními frontami zájemců před prodejny Mototechny, které bylo nutné odstranit – *“Neuspokojení zájemci totiž doslovně hlídali přisun automobilů do skladů prodejen tak, že dokonce provázeli kamióny se škodovkami, pořizovali si přesný soupis vozů i v barevném sortimentu, měli své zpravodaje i na železnici, takže věděli dříve než prodejna, kolik žádaných žigulíků je na trati pro jejich prodejnu”*²⁶⁸, referovala na stránkách Světa motorů pracovnice obchodního úseku podnikového ředitelství Mototechny A. Srpová. Poprvé tak byly v roce 1974 po zrušení jednotných pořadníků zavedeny dočasné záznamy – objednávky ke krátkodobé evidenci na fond očekávaný danou prodejnou Mototechny pro následující čtvrtletí. Příjem objednávek byl v tomto případě uskutečňován jednorázově, a to vždy v závěru čtvrtletí pro další tříměsíční období, přičemž konkrétní termín příjmu záznamů si určovaly jednotlivé krajské OZ. Nařízení příjmu záznamů však platilo pro celé území Československa, přičemž vycházelo z rozhodnutí vlády, která však v této záležitosti vždy jednala s ČAZem a podnikovým ředitelstvím Mototechny. Den příjmu záznamů pak byl zveřejněn vývěskou na prodejně v několikadenním předstihu, některé závody po dohodě s národními výbory uveřejňovaly termín příjmu záznamů i v denním tisku či v rozhlase²⁶⁹. Objednávky, které byly na dočasně nedostatkové automobily přijaty, nebylo možné dodatečně měnit ani pokud se jednalo o vybranou značku a typ, ani pokud se jednalo o změnu jména objednatele – na koho byla vypsána objednávka, na toho byla následně vystavena faktura²⁷⁰. Je potřeba zdůraznit, že záznamy byly v 70. letech dočasné, což znamená, že po vyřešení nastalé situace, kvůli které byly zavedeny, se prodej opět vrátil k standardnímu kontinuálnímu prodeji, kdy mohl zákazník podat objednávku kdykoliv a ne jen v předem oznámený den jednou za patřičný počet měsíců (čtvrtletí/pololetí). V 80. letech byla situace v oblasti záznamů trochu odlišná, o tom však níže. Rozdílnosti od zrušeného systému jednotných pořadníků jsou tak jasně patrné a tyto dva systémy prodeje (tedy záznamy a jednotné pořadníky) nelze ztotožňovat či vzájemně zaměňovat. Příjem záznamů v období “normalizace”

²⁶⁷ Motoristický časopis Svět motorů 39/74. Rubrika “Chci vědět”, str. 28.

²⁶⁸ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 – 9..

²⁶⁹ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 – 9.

²⁷⁰ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 – 9..

vyvolala vždy situace na trhu, která by znamenala vytvoření front před prodejny (čili situace menší nabídky oproti poptávce, jako tomu bylo v popsaném případě), dočasné zavedení těchto záznamů pak nastalou situaci řešilo. Příznačné bylo, že způsob přijímání záznamů se často lišil od toho předchozího a nejednalo se o rigidní systém po celé období “normalizace”. Společné jim vždy bylo jen to, že konkrétní termín si určovaly jednotlivé krajské OZ. Ve druhém pololetí roku 1978 tak byly například pro veškeré vozy Lada zavedeny záznamy, tentokrát však na výši fondů, které měly prodejny rozepsány na pololetí, nikoliv na čtvrtletí. Kromě vývěsky na prodejně byl termín příjmu záznamů vyhlášen v třídením předstihu příslušnými krajskými sdělovacími prostředky (v každém kraji individuálně), přičemž se tentokrát rozhodlo, že objednávky se budou přijímat vždy v sobotu a v neděli, aby se zájemci nemuseli uvolňovat ze zaměstnání. Rovněž bylo rozhodnuto, že na vývěsce bude vypsán přesný počet objednávek, které bylo možné přijmout, aby občané nestáli zbytečně fronty, pokud by bylo evidentní, že zájem převyšuje možnosti prodejny²⁷¹. V zásadě byl tedy “mechanismus” příjmu záznamů v 70. a 80. letech podobný, jednotlivé záznamové “akce” se však v konkrétních detailech mohly odlišovat. V praxi příjem záznamu vypadal tak, že po zveřejnění datumu příjmu záznamů se před prodejnu vytvořila fronta, která měla obvykle vlastní samosprávu – zájemci o automobil měli lístečky s pořadím, ve kterém se do fronty dostavili²⁷². Ve frontě se často střídali rodinní příslušníci, ve “finále” však musel být záznam vystaven na člověka, na kterého byl vůz následně přihlášen. “Finále” pak probíhalo tak, že si prodejce vzal na zákazníka telefon a adresu a oproti občanskému průkazu zapsal záznam (pouze na značku či typ vozu, nikoliv na barvu a výbavu) do objednávkové knihy²⁷³. Po obdržení telegramu s výzvou k převzetí vozu měl zákazník pět dní na to, aby si ve spořitelně opatřil šek na patřičnou částku (tedy cenu automobilu) a s tímto šekem se dostavil do Mototechny k převzetí vozu²⁷⁴. Nákup automobilu v hotovosti byl v 70. letech realizován spíše ve výjimečných případech²⁷⁵, v průběhu 80. let se hotovostní platba za automobil stala běžnější²⁷⁶.

Nyní se ještě vrátím k vypisování záznamů v roce 1974 a 1975. Poptávka po automobilech, které v tomto příjmu záznamů figurovaly, byla uspokojena v průběhu roku 1975. Je velmi důležité zmínit, že se jednalo o předposlední příjem záznamů na automobily Škoda v období “normalizace” (a také o předposlední vlnu nebývalého zájmu o automobily této značky) – poslední se přijímaly až na automobil Škoda Favorit, a to od roku 1988²⁷⁷. Od roku 1976 se dle vyprávění narátorů přijímaly

²⁷¹ Motoristický časopis Svět motorů 13/79. Článek “Prodej automobilů v roce 1979”, str. 8-9.

²⁷² Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12.

²⁷³ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12.

²⁷⁴ Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁷⁵ Pozn.: Konkrétní případy, kdy bylo možné hotovostí platit, se mi bohužel nepodařilo dohledat. Spíše se však jednalo o “výjimečnost” v tom smyslu, že s hotovostí na prodejnu mnoho lidí nechodilo. Když už však zákazník projevil o platbu v hotovosti na místě zájem, bylo mu zřejmě vyhověno. IN: Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 - 9. Také rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 15.

²⁷⁶ Např. Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 20. Také Motoristický časopis Svět motorů 4/87. Článek “Nový automobil”, str. 10 – 11.

²⁷⁷ Motoristický časopis Svět motorů 45/88, článek “Za vším hledej člověka”, str. 11.

záznamy pouze na automobily Lada různých typů – tedy ani na ostatní “východní” a západní automobily. Přijímání záznamů se vedle názoru na nedostatek automobilů v období “normalizace” ukázalo jako nejvíce konfliktní téma v rámci paměti obyvatelstva – na internetových diskusích²⁷⁸ je možné se běžně dočíst, že záznamy se přijímaly jak na importované automobily ze zemí východního bloku (Zastavy, Dacie, Moskviče či Olcity), tak na různé automobily Škoda, včetně nezákladnějšího typu 105 S²⁷⁹, “záznamy” jsou také často zaměňovány za “pořadníky” ze 60. let. V soudobých písemných materiálech, které jsem měl k dispozici, jsem se bohužel nedočel žádnou informaci, která by mě najisto nasměrovala “k pravdě”. Tři narátoři (zaměstnanci) mi však nezávisle na sobě sdělili, že kromě Lady se na auta ze socialistických zemí nikdy záznamy nepřijímaly, dle pana Jiřího Čápa a Jany Novotné se záznamy nepřijímaly ani na vozy Škoda²⁸⁰. Pan Čáp také uvedl, že doba “normalizace” je v paměti lidí v kontextu přijímání záznamů a obecně problematiky nedostatku zkreslená²⁸¹, přičemž zároveň vyslovil zajímavou domněnku, že za tímto zkreslením stojí zmíněné přijímání záznamů na Škodu Favorit (o tom však více v části věnované přímo tomuto vozu). Pan Jiří Čáp odpověděl na otázku, zda se braly záznamy na “východní” auta následovně: *Ne, (...) ty byly ve volném prodeji (myslí tím v prodeji bez celostátní regulace), že jo..takže byly..byly..k máni.*²⁸² Narátor pan Kostecký se v rozhovoru rovněž vyjádřil ve smyslu, že na “východní” automobily se - kromě Lady - záznamy nevypisovaly: *(...) dopředu ne. Aby se zavedl nějaký pořadník, tak to ne.*²⁸³ S paní Janou Novotnou (zaměstnanec) jsme na toto téma také rozmlouvali: *“Škodovky, Wartburg se hodně prodával, Dacie..tohle všechno jsme měli většinou skladem. Na to se nemuselo dělat záznamy.”*²⁸⁴ Důležitým faktorem u problematiky záznamů byla skutečnost, že zatímco vypisování záznamů proběhlo jednorázově, automobily chodily na prodejnu postupně a nikoliv všechny naráz v počtu, na který se záznamy vypsaly. Paní Novotná se vyjádřila jak k tomuto problému, tak k dodacím lhůtám “záznamových” automobilů Lada na počátku 80. let: *“(…) to chodilo postupně a že ty lidi se vyzývali..aby si šli teprva vybrat jo, protože já kdybych si vzpomněla, když se dělal ten záznam, tak asi až po roce se třeba to auto dostalo na mě na řadu, a to já jsem byla mezi těma dřív a některý čekali třeba dva roky že jo.”*²⁸⁵ Zatímco čekací doba na Lady byla v 70. letech otázkou měsíce či měsíců, v 80. letech se na automobily této značky skutečně čekalo v řádu let, což zapříčinilo markantní snížení počtu dovezených kusů.

²⁷⁸ Pozn.: Například diskuse na http://auto.idnes.cz/zigulika-vyhlizeli-ze-spacaku-pred-mototechnou-ft2-/auto_ojetiny.aspx?c=A091116_113549_auto_ojetiny_fdv, kompletní přehled internetových zdrojů uvádím v bibliografické části.

²⁷⁹ Pozn.: Škoda 105,120,125,130,135 a 136, souhrnně řada 742, se v roce 1976 stala nástupcem Škody 100/110 (léta výroby 1969 – 1977).

²⁸⁰ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 29; Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13.

²⁸¹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13.

²⁸² Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 17.

²⁸³ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

²⁸⁴ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13.

²⁸⁵ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

Automobily Lada v 80. letech

Nyní je třeba udělat malou vsuvku a lehce odbočit, a to právě k problematice vozů Lada. Na přelomu 70. a 80. let totiž tyto automobily – respektive jejich dovezený počet – způsobil znovu převrat, tentokrát však v negativním smyslu. Zatímco ještě v roce 1978 bylo dovezeno 33.472 kusů, již v roce 1979 jich bylo importováno zhruba o jednu třetinu méně – 24.970 kusů, přičemž v roce 1980 se jednalo o podobný počet. Tyto dva roky představovaly “varovný výstřel”, neboť v roce 1981 bylo dovezeno pouhých 7.244 kusů a v následujících dvou letech ještě zhruba o 3.000 kusů méně²⁸⁶. Ve srovnání s desetitisíčovými importy v 70. letech to byla doslova katastrofa²⁸⁷. V letech 1984 - 1986 byly dodávky těchto vozů opět mírně zvýšeny, jednalo se však postupně zhruba o počet 10, 12 a 14.000 kusů, což situaci na trhu nijak výrazně nezlepšilo. Výsledkem tohoto drastického snížení dovozu byl již od počátku 80. let dramatický a strmý nárůst počtu neuspokojených zájemců o koupi těchto automobilů (především o nové typy 2105, které se do Československa poprvé dovezly v roce 1985) – na podzim roku 1988 jich Mototechna evidovala na 120.000²⁸⁸, což reálně znamenalo dodávku vozu zhruba za 11 – 12 let (!). V 80. letech tak byly záznamy na automobily Lada “uvaleny” prakticky permanentně, dle vyprávění pana Čápa se však zřejmě nějaké “světlejší chvíle” v dostupnosti objevily: “*Ale zas byly doby* (myslí v 80. letech), *kdy byly jo* (myslí VAZy) (...), *ty záznamy se vždycky vyvolaly s tím, když byla ta nabídka menší než ta poptávka že jo...*”²⁸⁹ Přesná data si Pan Čáp celkem pochopitelně nepamatoval, žádný z narátorů mi k tomuto tématu více neřekl a přes všechnu snahu se mi nepodařilo zmínky o takových periodách dohledat ani v žádných písemných materiálech. V každém případě byly Lady na záznam po *většinu* 80. let. Je také třeba zmínit, proč vlastně k omezení dovozu došlo. V Sovětském svazu se na počátku 80. let již jevily krizové momenty v hospodářství (a tedy také debata o reformách) jako obzvláště naléhavé. Kromě zvyšujících se vzdáleností ropných nalezišť a nedobré pracovní morálky hrály velkou roli intervence v Afghánistánu (která byla finančně velmi náročná) a pokles sovětských příjmů v “tvrdých” měnách²⁹⁰. Ve snaze jejich příjem zvýšit se začal Sovětský svaz orientovat v široké škále svých výrobků na západní trhy a automobilový průmysl nebyl výjimkou - vývozní podnik Avtoexport tak začal na počátku 80. let citelně zvyšovat ceny v převoditelných rublech, za něž Lady nabízel do zemí východního bloku. V nastalé

²⁸⁶ Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁸⁷ Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁸⁸ Pozn.: Je účelné dodat, že na vozy Lada byly vždy přijímány záznamy neomezeně, což se evidentně projevilo jako nevyhovující. Jinak řečeno – příjem záznamů byl kontinuální a ačkoliv byl příjem záznamů limitován na dva předem oznámené dny za čtvrtletí, pololetí či jiný časový interval, stále se “nabírali” další a další zájemci na očekávaný fond i přes to, že dosavadní stále nebyli uspokojeni. Právě to vedlo k tak vysokému číslu neuspokojených zájemců. IN: *Motoristický časopis Svět motorů 21/90*. Rubrika “chci vědět”, str. 28. Zmínka o počtu evidovaných zájemců k podzimu roku 1988 IN: Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁸⁹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 15. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

²⁹⁰ Pullmann, M. (2011). *Konec experimentu. Přestavba a pád komunismu v Československu*. Scriptorium, Praha, 243 stran.

situaci se československé orgány spíše snažily v tuzemsku zajistit úspornými opatřeními v oblasti dovozu odbyt automobilů Škoda²⁹¹ a Motokov tak objednával méně a méně automobilů VAZ. Na závěr této “vsuvky” dodám, že vozy Lada byly na záznam ještě (a naposledy) v roce 1990, jak ve vyprávění uvedla narátorka Marta Kellerová²⁹².

Záznamy v reflexi narátorů

Nyní zpět k problematice záznamů. Již jsem nastínil důvod zavedení příjmu záznamů, ve svém vyprávění ho reflektoval i pan Jiří Čáp: “*Vždycky se prostě vytvořila situace na trhu, tak aby se zabránilo, aby se tam denně shromažďovali lidi, tak se to řešilo tím, že se to jednou za půl roku nebo za rok vyhlásilo na těch pár kusů (myslí záznamy), co jsme dostali že jo..(...). Přišel chlap a chtěl auto, tak má mít Dacii (čímž narátor zdůrazňoval, že mimo příslušný termín se záznamy na Ladu nepřijímaly).*”²⁹³ Co se týká narátorů z řad zákazníků, žádný z nich si automobil prostřednictvím záznamu nekupoval a když jsem na toto téma v kontextu vozů Škoda narazil v rozhovoru s panem Pokorným, moc dobře si tuto problematiku nepamatoval:

Tazatel: *Vy jste říkal vlastně že to..že třeba nějaký ty lepší vybavy..nějaký to GLko a tak..ty 120ky..tak že třeba řekli "přijďte za 3 měsíce"...tak na to ale jakoby nebyly třeba nějaký nezávazný pořadníky..to prostě jenom řekli "zkuste to za ty 3 měsíce.."*

Narátor: *Tak, tak, tak..přesně tak. Teď třeba ta (výbavová) řada nebyla, tak přijďte za 3 měsíce a v případě, že by někdo nechtěl čekat, tak si musel vzít to co bylo a v případě, že by někdo chtěl čekat tak bud'..nevím jestli byl poradník, to už si nepamatuju.*”²⁹⁴

Narátor pan Nedvěd pak špatně pochopil otázku (popřípadě jsem ji špatně položil já) a místo záznamů problematizoval období pořadníků. Je však také možné, že otázku pochopil, ale jednotlivá období se mu díky tomu, že zažil 50. i 60. léta, “slila” v jeden “permanentní nedostatek”:

Narátor: *Na všechno byly záznamy (problematizujeme období “normalizace”).*

Tazatel: *Jo?*

Narátor: *No jistě.*

Tazatel: *I na škodovky..*

²⁹¹ Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

²⁹² Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12.

²⁹³ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 15. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

²⁹⁴ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3.

Narátor: *I na škodovky, samozřejmě. I na Wartburgy, na Trabanty, na všechno. Byla jenom otázka, jak rychle to bylo..čím to bylo pozdějc, no tak už ty lhůty dodací byly..kratší..někde byly rok..někde dva..NDRáci ty čekali na Wartburga 10 let.*²⁹⁵.

S narátorem panem Oldřichem Doležalem jsme na téma záznamů narazili, jeho vyprávění však v tomto kontextu spadá spíše do problematiky protislužeb a všimného, které je věnována samostatná kapitola. Pojdme se však blíže podívat na možné důvody, proč záznamy po roce 1975 figurovaly jen u vozů Lada. Na “západní” vozy záznamy nikdy nebyly, neboť v 70. letech již představovaly skutečně “doplňkový” sortiment a jak jsem již uvedl výše, figurovaly spíše jako pomyslná “třešnička na dortu”. Počet těchto automobilů prodávaných prostřednictvím Mototechny měl v 70. letech sestupnou tendenci (také vzhledem k dostatečnému zásobení trhu automobily z Východu) a byl nižší než v 60. letech. Kvůli nízkým počtům byl jejich prodej delimitován do pouhých třech prodejen v Československu, které se nacházely v Praze, Brně a Bratislavě. Vzhledem k absenci jakéhokoliv formy objednávek (ať již pořadníkem či záznamem) a zároveň vzhledem k extrémně nízkým dovozům se západní vozy daly v letech 1974 – 1981 sehnat především prostřednictvím známostí a “všimného”²⁹⁶. Sehnání “západního” automobilu “na blind” se rovnalo zázraku, neboť prodejci většinou dávali “echo” známým a lidem, kteří si u nich informaci o dodání pojistili například protislužbou. Veřejně se – stejně jako u “východních” (kromě VAZů) a tuzemských vozů – termíny jejich dodání nevyhlašovaly, takové praxe byla jen u příjmu záznamů. A tak situace se západními vozy většinou vypadala tak, jak ji nastínil čtenář Světa motorů v roce 1974: *“Doslechl jsem se, že v Mototechně byl k dostání omezený počet aut, které dosud prodával pouze Tuzex (...).”*²⁹⁷ Běžný občan se skutečně většinou pouze *doslechl*, že taková auta byla k mání, v tu dobu už se v nich ale “proháněli” lidé, co (řeceno s trochou nadsázky) “neponechali nic náhodě”. V letech 1974 – 1981 byla v každém případě snaha prodávat západní vozy primárně prostřednictvím PZO Tuzex (což byl další důvod toho, proč nebyla snaha o zavedení záznamů), od roku 1981 se již nejednalo o snahu, ale skutečnost – k tomuto roku západní automobily navždy z nabídky Mototechny zmizely a jejich koupě se tak stala doménou občanů majících přístup k devizám či bonům. Konkrétní důvod utnutí prodeje západních automobilů prostřednictvím Mototechny se mi bohužel nepodařilo zjistit²⁹⁸.

Na “východní” vozy (mimo automobily Lada) nebyly záznamy v období “normalizace” přijímány (i dle svědectví narátorů) zřejmě proto, že nabídka pokrývala poptávku v dostačujícím množství. Zbývají tedy vozy Škoda, u kterých byla situace specifická. Škodovek v základní výbavě byl po roce 1975 vždy *dostatek*, což

²⁹⁵ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 4.

²⁹⁶ Pozn.: Této problematice se podrobněji věnuji v příslušné kapitole týkající se protislužeb a úplatků.

²⁹⁷ Motoristický časopis Svět motorů 47/74. Rubrika “Chci vědět”, str. 28.

²⁹⁸ Pozn.: Informaci o utnutí prodeje západních vozů v roce 1981 mi skrze e-mailovou komunikaci zprostředkoval pan Jan Tuček. Narátoři tušili, že v 80. letech již Mototechna západní vozy neprodávala, nevěděli však proč, ani ke kterému roku se “utnutí” jejich nabídky vztahovalo. V písemných materiálech jsem k tomuto problému nenalezl žádnou zmínku.

souviselo s tím, že v poslední třetině 70. let začal o tyto vozy mírně upadat zájem ve prospěch jejich lepších specifikací (tedy například Š 120 LS/GLS, později GL či Š 130), dovážených vozů Lada, ale i jiných vozů z ostatních socialistických států²⁹⁹. Mnoho zájemců o automobily preferovalo sovětské vozy i přes to, že si na ně většinou museli počkat. *Nicméně* – po celé období “normalizace” vozy Škoda v prodejních číslech dominovaly³⁰⁰, a to proto, že se na ně nečekalo a byly nejlevnější, také však proto, že dovoz Lad byl již na počátku 80. let radikálně omezen a zájemcům o tyto vozy často nezbyvalo nic jiného, než se spokojit s jiným “východním” vozem (jejichž sortiment byl *velmi* úzký) či Škodou. Volba padla většinou právě na tuzemský vůz. Zároveň je třeba zdůraznit, že mnoho motoristů si vozy Škoda zvolilo v první instanci a nikoliv jako “znouzecnost”. V každém případě kontinuální zvyšování výrobních kapacit v AZNP spojené s dělením poptávky mezi Ladu, ostatní “východní” značky a Škodu způsobilo, že situace z roku 1974 se u vozů Škoda až do roku 1988 neopakovala. Dosud jsem problematizoval pouze vozy Škoda v základních výbavách³⁰¹ (tedy 105 S (1976 – 1986) a 105 L (1976 – 1988)), nejžádanější však byly typy 105 GL (výroba pouze v letech 1981 – 1983), 120 L (1976 – 1989), 120 LS (1977 – 1987), 120 GLS (1978 – 1987), 120 GL (1984 – 1989), Garde a Rapid (1981 – 1990) a 130 ve všech provedeních (1984 – 1988)³⁰². I některé barvy byly žádanější než jiné (například červená)³⁰³. Problémem však bylo, že právě tyto vozy a právě v těchto barvách byly prioritně exportovány a nabídka tak nekryla poptávku. Dle mnou shromážděných informací nebyly ani na tyto typy v síti Mototechna nikdy vedeny záznamy (což připisuji právě nedostatku základních typů, se kterými se měli občané spokojit) a zároveň *oficiálně* neexistovala možnost si specifický kus objednat³⁰⁴. V praxi to vypadalo tak, že pokud se někdo nespokojil se skladovou barvou a chtěl specifickou výbavu, musel – jak uvedl narátor pan Jiří Čáp – čekat:

Narátor: “(...) *prodalo se všechno. Někdy to skřípalo..někdy to bylo umění, když Vám přišel někdo pro červenou, tak aby odjel s bílou a nebyl moc nasranej.*

Tazatel: (směje se) *no a když na tý červený trval..*

²⁹⁹ Pozn.: Již v rozboru hospodářské činnosti Mototechny z roku 1977 je uvedeno, že zájem o vozy Škoda 105 S a L byl oproti očekávání nízký, vyšší zájem byl naopak o vozy Škoda 120 L a LS, kterých však “dodal výrobní podnik nedostačující množství”. Největšímu zájmu se v každém případě těšily vozy Lada, na které byly z tohoto důvodu v květnu 1977 opět “uvaleny” záznamy. IN: Rozbor hospodářské činnosti za rok 1977. Vnitropodnikový materiál Mototechny. Také rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky

³⁰⁰ K dispozici online na http://www.tomas-martinovsky.cz/skoda_742.html.

³⁰¹ Pozn.: Auta z dovozu se ve výbavě prakticky nelišila. Dle pana Jiřího Čápa se lišila jen barva vozu a barva čalounění. Je nicméně samozřejmě možné, že se jednotlivé vozy lišily ještě v dalších detailech, širší nabídku výbavových verzí však nabízela jen Škoda. IN: Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 16 – 17.

³⁰² K dispozici online na http://www.tomas-martinovsky.cz/skoda_742.html.

³⁰³ Pozn.: Dle pana Jiřího Čápa byla červená žádaná proto, že se mezi lidmi “rozkřiklo”, že se jedná o nejkvalitnější barvu, protože se “stříkala” dvakrát (což byla samozřejmě fáma). IN: Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 16.

³⁰⁴ Pozn.: O “neoficiálních” možnostech, jak se k těmto typům škodovek bylo možné dostat, pojednává kapitola týkající se šedé ekonomiky na str. 102 – 111.

Narátor: *“Tak musíte čekat až přijde..se musíte chodit ptát.” A nebo si musel vytvořit s prodavačem..přátelskem vztah, aby mu..až přijdou, aby mu zavolal a byl tam první.”*³⁰⁵

S tím souvisí skutečnost, že ani pan Čáp – jakožto vedoucí prodeje nových vozů v prodejním servisu na Kladně – nevěděl, kdy mu které automobily přijdou na prodejnu, neboť on sám si je neobjednával. *To všechno dělal někdo za nás (...). Co přišlo, to přišlo, že jo (...).ani jsem nevěděl, co jsem dostal (...). Takhle večír přišel dálnopis z Boleslavi, že mi pošlaj (...) celej vlak (...) to jsem přišel na..nádraží že jo, tam byl vagon, 160 aut na vagonech, tak jsem si to obešel a zjistil, že tam je nějaká GLka jo. Pak když někdo přišel a měl zájem..a byla volná, tak proč ne že jo. (...) Já jsem přišel k vagonům a obešel jsem si ten vlak a vidím, že je tady 5 červených...”*³⁰⁶ Jednoduše řečeno – na prodejnu dorazila určitá barevná a výbavová skladba škodovek a musela se prodat, přičemž žádanějších výbav (či barev) bylo malé množství. Mimo prodejní síť Mototechny nicméně jedna oficiální možnost nezávazné objednávky konkrétního typu v požadované barvě v období “normalizace” existovala, a to ke konci 80. let v prodejním autosalónu AZNP v Mladé Boleslavi. Zákazníci, které nebylo možné okamžitě uspokojit, byli vedeni v tzv. zásobníku poptávek. Ve chvíli, kdy byl požadovaný vůz na skladě, vyzvali tamní pracovníci zájemce telegramem či telefonicky k odběru. Plusem bylo, že se jednalo o zcela nezávaznou službu³⁰⁷. A jak nákup automobilu bez uvaleného záznamu vypadal? Prodejce nabídl zákazníkovi barevný a výbavový sortiment, ze kterého mohl vyřídit objednávku, popřípadě se zákazník na dostupnost těchto specifikací sám doptal. V případě, že si zájemce vybral, předložil prodejci občanský průkaz, oproti kterému byla objednávka vypsána³⁰⁸. V některých prodejnách předal prodejce zákazníkovi také dopis pro spořitelnu, aby si mohl nechat vystavit šek na úhradu ceny vozu, Státní spořitelna nicméně vystavila šek i bez dopisu prodejny a tak se nejednalo o celorepublikovou praxi³⁰⁹. Platnost šeku byla jeden měsíc. Zákazník a prodejce se v každém případě loučili s dohodnutým termínem převzetí vozu³¹⁰. V tento den se zákazník dostavil do prodejny, kde mu byl vůz předveden. Skutečné vozidlo ve vybrané specifikaci viděl zákazník až v tuto chvíli: *“Vozidlo musí být před předáním zákazníkovi řádně repasováno a připraveno k prodeji, což vyžaduje celou řadu úkonů, které jsou pro každou značku jednotlivě předepsány. Kapacita technologických zařízení pro tyto případy je omezená a nepřipouští přípravu vozidel do zásoby, z které*

³⁰⁵ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 22. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁰⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 16, 17, 22. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁰⁷ Motoristický časopis Svět motorů 4/88. Rubrika “Autodialog”.

³⁰⁸ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 – 9..

³⁰⁹ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 – 9..

³¹⁰ Pozn.: Někdy si mohl zákazník vybraný vůz převzít dokonce i ten samý den, v tom případě se za jeden den musela stihnout celá popsaná “procedura”. Jedná se však o praxi, kterou mám potvrzenou jedinou narátorkou a týká se let 1983 – 1985, kdy v Mototechně pracovala na pozici prodejce nových vozů. Lze usuzovat, že v 70. letech tato praxe nebyla běžná, nelze jí však vyloučit. IN: Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 19.

by mohlo být volně vybíráno. Je proto připravován zpravidla vždy teprve vůz, pro který se zákazník rozhodne”³¹¹, psalo se ve Světě motorů. Pokud byl zájemce spokojen, vůz zaplatil a stal se tak jeho vlastníkem³¹². Následně většinou prodejce zákazníka s novým vozem seznámil³¹³, vyplnil se technický průkaz, došlo k předání servisní knihy a klíčků od vozu, natankování a čerstvý majitel mohl s novým automobilem odjet.

Cesta automobilu aneb “od výrobce na prodejnu”

Nyní bych navázal na výše uvedenou citaci z rozhovoru s panem Čápem týkající se objednávání automobilů. Celkový prodej Mototechny byl řízen plánem podniku, který rozepisoval úkoly nákupu a prodeje mezi jednotlivými OZ. Základem smluvních vztahů byly smlouvy o přípravě dodávek a protokoly o dodavatelsko-odběratelských vztazích, na jejichž základě se uzavíraly hospodářské smlouvy³¹⁴. Důležité je, že způsob zásobení prodejen byl podobný systému v 60. letech, který jsem již popsal v rámci kapitoly věnované jednotným pořadníkům v letech 1962 – 1971³¹⁵, přičemž mi ho opět nastínil narátor pan Miloš Kostecký³¹⁶. Početní kvóty tuzemských automobilů byly v nejvyšší instanci zpracovávány ČAZem (přičemž v tuto chvíli se jednalo o souhrnnou početní kvótu všech automobilů na daný rok, která se pak dělila na kvartály či pololetí), následně se předávaly podnikovému ředitelství Mototechny. Ve třetí instanci tyto kvóty dostal OZ 10 v rámci vozů ze Sovětského svazu (od roku 1975) a OZ 32 v rámci všech ostatních vozů (čili z dovozu i tuzemských), tyto závody pak rozpočítávaly konkrétní početní kvóty mezi jednotlivé krajské OZ (přičemž rozpočítávání probíhalo na očekávaný čtvrtletní, v některých letech i pololetní fond), aby vedení v těchto OZ vědělo, kolik mají pro dané období zhruba dostat pro svůj kraj automobilů dle jednotlivých značek a typů (nikdy se však dopředu nevědělo, kdy přesně se bude dodávka realizovat a nebylo možno ani předpovědět naprosto exaktní počet kusů, neboť tento odhad komplikovalo mnoho faktorů – například potíže při přejímkách či v rámci přepravy). Krajské OZ rozpočítaly automobily na jednotlivé prodejny v rámci svého kraje dle přidělené krajské kvóty a tyto počty zřejmě následně zaslaly OZ 32/OZ 10, který měl na starosti finální *distribuci* automobilů do jednotlivých prodejen dle příslušných značek (OZ 10 vozy ze SSSR, OZ 32 všechny ostatní). Je důležité rozlišovat mezi vyhotovováním početních rozpisů automobilů (čili rozpočítáváním) a jejich distribucí, u problematiky zpětného zasílání rozpisů OZ

³¹¹ Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8 – 9..

³¹² Pozn.: V případě nespokojenosti (například s chybějící výbavou, objevenou technickou závadou, ale třeba i s barvou, kterou si sice vybral, ale “naživo” se mu nelíbila) se situace řešila operativně slevami (které však byly minimální) či sjednáním nového termínu převzetí stejného či jiného vozidla. IN: Motoristický časopis Svět motorů 21/75. Článek “Kupujeme nový vůz”, str. 8-9, také Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

³¹³ Pozn.: Seznámení zákazníka s vozem nebylo železným pravidlem a někteří prodejci tuto činnost “odflákli”, a tak kultura prodeje nových vozů kolísala jak prodejnu od prodejny, tak dle “nálady” prodejce. IN: Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 21.

³¹⁴ Rozbor hospodářské činnosti za rok 1977. Vnitropodnikový materiál Mototechny.

³¹⁵ Pozn.: Na str. 56 – 57.

³¹⁶ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2 – 8.

32/OZ 10 je slovo “zřejmě” na místě, neboť to žádný z narátorů explicitně nezmínil, avšak nenapadl mě jiný způsob, jak by se OZ s ústřední působností dozvěděly počty automobilů, které měly následně distribuovat do jejich cílové “stanice” v prodejnách. Jen dodám, že OZ 32 měl *distribuci* na starosti zřejmě i v časech pořadníků u naprosto všech automobilů (tedy i ze SSSR), u tohoto období to však explicitně nikdo nezmínil. Při rozpočítávání automobilů pak byla v každém případě snaha o určitou rovnoměrnost, do větších prodejen a prodejních servisů však logicky směřovalo více aut. Rozpočítávání jednotlivých zahraničních značek a typů (ze socialistických i nesocialistických zemí) se řídilo tím, co dovezl PZO Motokov, vzhledem k absenci pořadníků a jakýchkoliv objednávek se skladba jednotlivých typů snažila řídit určitým rovnoměrným krytím a také prodejními statistikami. Ze strany OZ 32 pak existovaly požadavky na barevnou a výbavovou skladbu automobilů z Mladé Boleslavi, dle narátora pana Jaroslava Slavíčka však nebyly závazné³¹⁷, neboť automobily často nebylo možno vzhledem k požadavkům na export či technickým faktorům (kdy například lakovací linka jeden celý měsíc “jela” na jedinou barvu) v požadované skladbě dodat. V rámci “záznamových” automobilů se na příslušnou prodejnu samozřejmě dodal odpovídající počet daného typu (v “náhodných” barvách, neboť ve vypisovaném záznamu si nebylo možno barvu určit). Veškeré vozy ze Sovětského svazu “šly” od roku 1975 přes překladiště v Košicích, kde byly do doby expedice na konkrétní prodejnu uskladněny. Vozy z ostatních socialistických států (například Polsko, Rumunsko, NDR) a do roku 1981 i ze západních států (například Francie, Itálie, Anglie) byly na konkrétní prodejny přepravovány pomocí železnice přímo, čili bez meziuskladnění na překladišti (Motokov u veškerých dovozových automobilů nasmlouval jejich počty, které se pak přes ČAZ a podnikové ředitelství dostaly k OZ 10/32 a tyto závody rozdělily jejich počty na prodejny). OZ 32 a OZ 10 měl v automobilových závodech v příslušných socialistických zemích své přejímací techniky, kteří na nakládku osobních automobilů na železniční vagony dohlíželi³¹⁸. Nepodařilo se mi bohužel dohledat, zda byli přejímací technici i v západních zemích. U západních automobilů pak Motokov odděloval kvóty pro Tuzex, po roce 1981 už “šla” do Tuzexu kompletní nasmlouvaná dodávka západních vozů. Co se týká dodávek vozů Škoda, tak tam byla samozřejmě přejímka automobilů nejfrekventovanější. Pan Slavíček v rozhovoru vzpomínal³¹⁹, že přímo v Mladé Boleslavi bylo středisko, kde se auta přejímaly. V první instanci musel OZ 32 automobily v AZNP samozřejmě objednat. Již vyrobené automobily pak v inkriminovaném středisku přejali přejímací technici z Mototechny, přičemž dle pana Slavíčka se auta přejímala prakticky každý den (samozřejmě s určitými výkyvy). Technici tedy vozy přejali a zaslali do OZ 32 dálnopis se seznamem automobilů, které se ten který den přijmuly (včetně soupisu verzí výbav a barev). Dle tohoto dálnopisu vyhotovili pracovníci OZ 32 další den rozpisu automobilů na konkrétní prodejny (čili

³¹⁷ Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 6.

³¹⁸ Pozn.: Pan Slavíček například v rozhovoru zmínil působnost přejímacích techniků v Rumunsku v automobilce Dacia. IN: Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 3.

³¹⁹ Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 6 - 7.

co kam z převzatých vozů půjde), přičemž byla snaha rozdělit na každou prodejnu dle možnosti barevný sortiment. Žádná z prodejen nebyla oproti ostatním co se týká výbavové skladby a barev zvýhodňována, lišily se jen počty automobilů. Každodenní přejímky byly nutností, neboť do přejímacího střediska šly i exportní automobily. Plochy střediska byly samozřejmě dimenzované na určitý počet automobilů, a tak se vozy musely neustále “točit”, i když třeba konkrétní prodejny, na které příslušné automobily mířily, ještě stále zásoby škodovek měly³²⁰ (zároveň však tyto dodávky musely korespondovat se závaznými početními kvótami). Již jsem naznačil, že veškeré automobily z dovozu (mimo SSSR³²¹) byly na konkrétní prodejny přepravovány po železnici přímo ze zahraničního výrobního závodu bez meziuskladnění. Co se týká přepravy tuzemských automobilů, tak ještě v 50. letech se tyto přepravovaly primárně po vlastní ose i na delší vzdálenosti, což však s sebou neslo velká rizika, především v podobě potenciální dopravní nehody, ale i mechanického poškození automobilu. Zároveň bylo již v tomto období využíváno železniční dopravy, a to především u dovozových automobilů. V 60. letech se poměr obracel a železniční přeprava tuzemských automobilů již byla mnohem častější³²². Na přelomu 60. a 70. let byla pro přepravu tuzemských automobilů zavedena jasná pravidla (která však nebyla natolik závazná, aby nemohlo docházet k výjimkám): Na větší vzdálenost než 100 kilometrů se automobily až na výjimečné případy přepravovaly zásadně po železnici³²³, na kratší vzdálenosti se užívalo i silničních přepravníků – kamionů. Bohužel se mi nepodařilo dohledat, zda byly kamiony využívány už v 60. letech, ale vzhledem k tomu, že dle statistických údajů jich měla Mototechna v roce 1974 v užívání jen celkem 12³²⁴, tvořila by kamionová přeprava v 60. letech z celkové přepravy jen malé procento. Vlastní kamion měly i některé krajské OZ, například v Pardubicích. Takový silniční přepravník byl potom využíván zejména k případným přesunům mezi jednotlivými prodejny v rámci kraje³²⁵. Nakládka tuzemských automobilů na železniční vagony probíhala v Chotětově (cca. 15 km od Mladé Boleslavi), kam se vozy dopravovaly z továrny kamionem, většinou však po vlastní ose³²⁶. Od začátku 70. let byla přeprava po vlastní ose oficiálně

³²⁰ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 7.

³²¹ Pozn.: Železniční přepravu automobilů ze SSSR jsem nastínil již u detailního popisu činnosti OZ 10 v kapitole “Struktura národního podniku Mototechna”.

³²² Interní sborník “30 let n.p. Mototechna” vydaný podnikovým ředitelstvím Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1979.

³²³ Pozn.: V roce 1974 měla Mototechna v užívání celkem 252 železničních vagonů a 12 kamionů. V roce 1976 pak bylo zakoupeno dalších 100 vagonů a 12 kamionů. Jejich počet se minimálně do roku 1979 nezměnil (poslední dostupné informace mám právě z tohoto roku), údaje o jejich počtu v 80. letech se mi bohužel nepodařilo dohledat, lze však usuzovat, že stávající počet byl dostačující. K železniční přepravě jen na okraj dodám, že na jeden patrový vůz se vešlo maximálně šest vozů, přičemž vlak mohlo tvořit dle pana Kosteleckého jen 30 vagonů, což dává dohromady maximální “zásilku” 180 automobilů. IN: Rozhovor s Milošem Kosteleckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6. Také interní sborník “30 let n.p. Mototechna” vydaný podnikovým ředitelstvím Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1979.

³²⁴ Interní sborník “30 let n.p. Mototechna” vydaný podnikovým ředitelstvím Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1979.

³²⁵ Kostelecký, M. (1980). Zkvalitnění služeb spojených s prodejem nových automobilů. Závěrečná kvalifikační práce v rámci studia na Institutu průmyslové výchovy v Praze. Pardubice, str. 19.

³²⁶ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 6.

využívána až na výjimky jen na ty nejkratší vzdálenosti, například mezi cílovou železniční stanicí (např. Kladno) a prodejnou (Kladno-Rozdělov)³²⁷.

V této části práce jsem se věnoval způsobům prodeje automobilů v Československu, zároveň pak detailům, které se způsoby prodeje přímo i nepřímo souvisely a byly tak důležité pro komplexní uchopení fungování trhu s automobily. V některých částech jsem se kvůli celkové provázanosti jednotlivých témat nevyhnul zmínění či letmému nastínění problémů, které jsou v předkládané práci podrobněji probírány až v následujících kapitolách a doufám tímto, že jsem na těchto místech čtenáře příliš nezmatl. Věřím, že se mi podařilo přiblížit, jakým způsobem se automobily v Československu prodávaly a kromě primárně explorativní a deskriptivní povahy této části práce jsem na místech, která to vyžadovala, přispěl s explanací, která snad do daného zkoumaného problému vnesla trochu více příslovečného “světla”.

Nyní následuje samostatná část o automobilu Škoda Favorit, neboť tento způsobil v době svého uvedení na trh opětovnou explozi zájmu o československé vozy, vedoucí po čtrnácti letech ke kvantitativnímu nedostatku automobilu z tuzemské produkce. “Lidové pořadníky” na tento vůz se staly skutečným fenoménem, který se v myslích pamětníků udržel do současnosti a - jak problematizoval narátor pan Jiří Čáp - může mít “na svědomí” přetrvávající názor mnoha lidí, že v období “normalizace” byl kvantitativní nedostatek automobilů a na vozy Škoda se stály fronty.

Škoda Favorit

Již jsem v předchozí kapitole naznačil, že vozy Škoda se “nehřály” na stejném “výsluní”, jako automobily Lada. Po příchodu sovětského vozu na náš trh se škodovky rázem ocitly v roli “outsiderů”³²⁸. Postupem 70. a 80. let se i přes rozličné modernizace stávaly čím dál více morálně i koncepčně zastaralé, přičemž kvalita jejich dílenského zpracování kolísala kus od kusu³²⁹. Na druhou stranu – stylistická, konstrukční, výrobní, ale i provozní dlouhověkost byla společným jmenovatelem naprosto všech automobilů východního bloku³³⁰. AZNP Mladá Boleslav pak chrlila automobily s motorem vzadu a s “občasnou” obměnou karoserie vytrvale od roku 1964³³¹. Na druhou stranu je potřeba uvést, že jakkoliv byly Lady solidní vozy s klasickou koncepcí (tedy motorem vepředu a náhonem na zadní kola), líbivým designem a slušným výkonem, žádnou technologickou revoluci nezpůsobily. Motor vepředu a náhon na přední kola – to byla v československém prostředí do roku 1988

³²⁷ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 17 - 18.

³²⁸ Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

³²⁹ Pozn.: Je možné se setkat s naprosto protichůdnými názory tehdejších majitelů škodovek, co se týká jejich kvality, a to i u naprosto totožného typu – někomu Škoda sloužila deset let bez problémů, někomu se začala rozpadat prakticky ihned poté, co si jí přivezl domů. IN: Například vyprávění narátora pana Oldřicha Doležala (zákazník). Rozhovor s tímto narátorem vedl Lukáš Jouza dne 09.02. 2014. V přepisu na tr. 6.

³³⁰ Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

³³¹ Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

(v rámci automobilů východního bloku) doména Dacií a Zastav, kterých moc nebylo. Zkrátka – “vzduch” na trhu s automobily byl “zatuchlý” a potřeboval “vyvětrat”. V září roku 1987 měl na brněnském strojírenském veletrhu premiéru tuzemský pětidvéřový hatchback s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol, který měl způsobit doslova “průvan” (a také novou “epidemii” zájmu a z něho odvozeného nedostatku) – Škoda Favorit³³². Jak se vyjádřil narátor pan Jiří Pokorný: *“Byla to prostě změna, bylo to jako bych si dneska koupil auto třeba..jenom na elektřinu. V tu dobu..to bylo zázračný.”*³³³

Ačkoliv je cesta ke zrodu tohoto automobilu velmi zajímavá, je zároveň složitá a trnitá a její popis by vydal na mnoho stran, přičemž tato problematika je vzhledem k tématu předkládané práce spíše zajímavostí. Zájemce tak odkazují například na knihu od M. Jozífa a O. Gregora³³⁴ či od J. Tučka³³⁵. Po premiéře na brněnském veletrhu v roce 1987 se začala vyrábět první malá série Favoritů určených k homologačním zkouškám. Do konce roku 1987 tak vyjelo cca. 200 kusů. Od veletržní premiéry se také na stránkách časopisu Svět motorů začal objevovat pravidelný “seriál” článků týkajících se Favoritu³³⁶. Až do léta roku 1988 byly Favority určeny jen pro podniky a organizace, přičemž provozovatelé museli podávat AZNP zprávy o provozu a případných závadách. Poté začala produkce první série určené pro veřejnost, přičemž do konce roku 1988 vyjelo ze závodů ve Vrchlabí a Mladé Boleslavi celkem zhruba 21.000 kusů. Cena Favoritu byla stanovena na 84.600,-Kčs což bylo o 100,- Kčs méně, než cena vrcholného modelu značky Lada s označením 2107³³⁷. První “várky” Favoritů trpěly (ostatně jako všechny dosavadní modely Škoda v prvních měsících výroby) kvalitativními neduhy – od chybějících součástí (např. plechů v motorovém prostoru) až po různé netěsnosti. Tento fakt nereflekoval jen Svět motorů³³⁸, ale také narátoři. Pan Jiří Nedvěd si zakoupil Favorita v listopadu 1988 – dle vyprávění v tu dobu dokončil práce na propagačním filmu pro AZNP, přičemž podnik přednostně uvolnil pár stovek kusů tohoto vozu pro zaměstnance s tím, že nabídku ke koupi dostal i on. Kvalita vozu byla dle tohoto narátora “neštěstí”³³⁹ – hlavním problémem byla prý kontrola výroby, respektive kontrola kvality výroby, která se markantně zlepšila až po privatizaci AZNP v roce 1991, tedy pod správou Volkswagenu³⁴⁰. Pan Oldřich Doležal si sám Favorita nekoupil, koupil si ho však jeho syn a museli ho

³³² Tuček, J. (2009). *Auta východního bloku*. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

³³³ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

³³⁴ Jozíf, M., Gregora, O. (1988). *Škoda Favorit 136L vyjíždí*. SNTL, Praha, 160 stran.

³³⁵ Tuček, J. (2009). *Auta východního bloku*. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

³³⁶ Pozn.: Při studiu Světa motorů jsem narazil na nesčetné články týkajících se tohoto vozu (tedy od roku 1987). V tomto časopisu byl ohledně Favoritu skutečný “poprask”, který se nedá srovnat s ničím, co bylo do té doby na jeho stránkách problematizováno. Ani ruské VAZy nedostaly v době svého uvedení ani zdaleka tolik prostoru. Namátkou se jednalo například o články s familiérními názvy “Plíce pro Favorita” (SM 25/88), “Oči pro Favorita” (SM 26/88), či “Větrání a vytápění” (SM 29/88) a mnoho dalších.

³³⁷ Tuček, J. (2009). *Auta východního bloku*. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

³³⁸ Například číslo 45/88.

³³⁹ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 7.

³⁴⁰ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 5.

“předělávat”: “(...) za víkend jsme vyndali celou přístrojovku. Komplet, že nám tam zbyly jenom plechy..to drnčelo..ted’ tam byly ty plasty a když jsem viděl jaký to je, tak jsem..usoudil, že ta moje 120ka je tak na úrovni, že jsem to nechtěl.”³⁴¹ Pan Jiří Čáp měl s první sérií Favorita z posledního čtvrtletí roku 1988 zajímavou zkušenost: “Byl jsem jeden z prvních mototechnů, kterej je dostal na prodej a byly to takový začátky a nepovedný auta (...) a měli jsme je nadělit havírům.”³⁴² Jednalo se tedy o období přednostního prodeje zaměstnancům AZNP (jak zmiňoval pan Nedvěd), tentokrát však měli první Favority ve Středočeském kraji dostat kladenští havíři.

Naplno se produkce Škody Favorit “rozběhla” až v roce 1989, kdy jeho výroba překročila hranici 100.000 kusů³⁴³. “Dlouhá léta jsme se těšili na nový československý automobil, konečně je tu. A tak trávíme dny – ba dokonce týdny – ve složitých frontách řízených samosprávnými pořadníky, přemýšlíme o výběru z chudé barevné škály a mručíme nad cenou, která se nám moc nezdá.”³⁴⁴ Takto o prodeji Favoritů v závěru roku 1988 referoval Svět motorů. Dle tohoto časopisu se prakticky ihned po zavedení prodeje vytvořily samosprávné pořadníky, neboť nápor zájemců překračoval nabízené množství: “Nových automobilů Škoda Favorit 136 L není zatím dostatek, kerý by stačil pokrýt první nápor koupěchtivých motoristů. Ostatně nejlepším dokumentem je neblahé “kempování” u značkových prodejen AZNP po celé republice (...).”³⁴⁵ Ani v soudobých písemných materiálech, ani na internetu jsem bohužel nenalezl exaktní popis, jak “lidové pořadníky” na Favorita fungovaly³⁴⁶, pouze že se na něj jako na první vůz Škoda od roku 1975 přijímaly záznamy. I vzhledem k tomu jsme na toto téma podrobně hovořili s panem Jiřím Čápem, který v tu dobu pracoval jako vedoucí prodeje nových vozů v prodejním servisu Kladno-Rozdělův. Tento narátor má vzpomínky na první velkou “frontu na Favorita” spojené až s létem roku 1989, kdy již byla výroba Favoritů v plném proudu, stejně jako zájem o tyto vozy³⁴⁷. Nejdříve jako vedoucí prodeje dostal tajný dálnopis s informací, že od určitého data (a na určitý počet) začne na vozy Škoda Favorit přijímat záznamy. Zřejmě však nebyl tajný natolik, aby se informace o tom, že se záznamy budou přijímat, nerozkřikla na veřejnosti (pan Čáp vyprávěl, že informaci neroznesl a že nějak “prosákla”). Lidé si pak na základě této informace vytvořili vlastní samosprávný pořadník, do kterého se zapisovali a zároveň čekali, až bude zveřejněn konkrétní termín příjmu záznamů (neboť tento se na veřejnost nedostal). Při čekání na konkrétní termín příjmu záznamů se pak každý den scházeli, nestáli tam ale neustále každý den všichni: “Po stovkách si udělali vždycky nějakýho vedoucího, v 7 hodin ráno se tam sešli (...) a udělali si tam takovej výbor nějakej a každej si odkontroloval tu svoji stovku..a zase se rozešli..jen

³⁴¹ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 10. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁴² Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5.

³⁴³ Tuček, J. (2009). Auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

³⁴⁴ Motoristický časopis Svět motorů 46/88, článek “Za vším hledej člověka”, str. 11.

³⁴⁵ Motoristický časopis Svět motorů 45/88, článek “Za vším hledej člověka”, str. 11.

³⁴⁶ Pozn.: Zajímavá (ovšem ne nijak informačně exaktní) jsou soudobá videa na serveru Youtube, týkající se lidových pořadníků. K dispozici online, odkazy jsou uvedeny na konci práce v seznamu internetových zdrojů.

³⁴⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5 – 10.

*pár lidí to tam hlídalo.*³⁴⁸ Když byl oznámen termín příjmu záznamů, začali se tam postupně scházet již všichni zájemci, přičemž se ve frontě střídali na patřičném místě i různí rodinní příslušníci. Pan Čáp vzpomínal, že v den, kdy se záznamy začaly přijímat, měl před prodejnou frontu čítající zhruba 1.900 lidí (!). Informace o tom, že se budou přijímat záznamy, “prosákla” zhruba tři týdny předem. Důležité bylo, že příjem záznamů byl dle pana Čápa početně neomezený, proto bylo reálně možné vytvoření tak mohutné fronty, na rozdíl od dosavadních záznamů na VAZY, které byly omezené dopředu limitovaným fondem. Zaměstnanci Mototechny pak do těchto lidových samospráv vůbec nezasahovali a respektovali je – dle pana Čápa byla atmosféra ve frontě značně “hustá” a při nerespektování jejich vlastního systému (tedy “lidového” pořadníku) by jim lidé “*natloukli*”³⁴⁹. Narátor rovněž vzpomínal, že je (tedy zaměstnance Mototechny) lidé obviňovali z toho, že v těchto situacích “šmelili” (ať už jakkoliv), což však reálně nebylo možné – “*vůbec nic nešlo, aspoň já jsem nebyl ten hrdina*”³⁵⁰, neboť “*dav*” si vše bedlivě hlídal. Celkově na to pan Čáp dle svých slov “*nevzpomíná rád*”³⁵¹, neboť se jednalo o velmi napjaté období.

V určitý den tedy začalo neomezené přijímání záznamů. Zájemce vyplnil jednoduchou objednávku s volbou barvy a výbavy (což bylo ovšem vzhledem k předchozí praxi například u záznamů na VAZY novum) a dostal kartičku s pořadovým číslem, pod kterým byl do objednávkové knihy zapsán. Poté, co začaly automobily postupně chodit na prodejnu, se jednotliví zájemci vyzývali k odběru automobilu telegramem. Dle pana Čápa se fronta 1.900 lidí “odbavila” za jediný den – prodavači stáli u pultů a pouštěli zájemce do prodejny po pěti, protože jinak “*by se to tam servalo*”³⁵². Každý ze zákazníků si tedy po tomto náročném dni odnesl pořadové číslo. Zajímavé je, že po této velké “akci” bylo dle narátora možné se do objednávkových knih zapsat kdykoliv a nebylo nutné čekat na další příjem záznamů až například za tři měsíce (jako tomu bylo u VAZů) – jednotlivci tedy po tomto datu normálně chodili na prodejnu a již kontinuálně se do objednávkových knih zapisovali. Zároveň jsem našel zmínky o tom, že ještě v roce 1990 byly na Favority uzavírány záznamy na čtvrtletní či pololetní početní kvóty³⁵³, praxe popsaná panem Čápem se tak nemusela vztahovat na všechny prodejny. V první třetině roku 1990 (nepodařilo se mi bohužel dohledat informaci o konkrétním datu) byl totiž způsob prodeje osobních automobilů dán zcela do kompetence jednotlivých krajských OZ a bylo tak finálně upuštěno od celostátních regulací³⁵⁴. Každý krajský OZ tak samostatně stanovil, zda se v prodejnách Mototechny spadajících pod jeho působnost budou automobily prodávat volně či na záznam.

Zájem o Škodu Favorit byl i po revoluci, dle pana Čápa ale klesal, přičemž někteří z původních zájemců z “lidového” pořadníku již na následně zasláný telegram

³⁴⁸ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

³⁴⁹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

³⁵⁰ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

³⁵¹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

³⁵² Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 7.

³⁵³ Motoristický časopis Svět motorů 27/90, rubrika “Chci vědět”, str. 28.

³⁵⁴ Motoristický časopis Svět motorů 21/90, rubrika “Chci vědět”, str. 28.

vyzývající k odběru vozu nereagovali³⁵⁵. Je dobré poznamenat, že dodací lhůta Škody Favorit byla v roce 1989 kolem jednoho roku, v roce 1990 se zkrátila na několik měsíců. Důvody postupného poklesu zájmu byly dva – markantní zdražení automobilů z důvodu utnutí dotování jejich cen ze strany státu³⁵⁶ a začínající dovoz ojetých automobilů ze západních zemí (především ze SRN, také však z Rakouska, Itálie či Francie), o které byl po pádu železné opony velký zájem. O situaci po roce 1989 však podrobněji pojednává příslušná kapitola. Pan Jiří Čáp vyslovil domněnku v tom smyslu, že lidové pořadníky na Škodu Favorit se do mysli lidí vryly natolik, že (de)formovaly jejich paměť a způsobily, že řada pamětníků trvá na tom, že v období “normalizace” byl kvantitativní nedostatek automobilů a na vozy Škoda 105/120 se stály fronty, což není pravda. Nestály se ani na základní modely, ani na lepší výbavové stupně a motorizace, neboť se dalo maximálně čekat, až tyto eventuelně dorazí na prodejnu (na což samozřejmě nebyla záruka) – zájemce se musel chodit neustále ptát, popřípadě si vytvořit dobrý vztah s prodávacem, který mu mohl eventuelně dát “echo” o tom, že jím požadovaný automobil byl naskladněn. Se záznamy ani objednávkami na vozy Škoda se tak nebylo po roce 1975 v obchodní síti Mototechna možno na oficiální úrovni setkat (tedy až do příjmu záznamů na Favority). Dle pana Jiřího Čápa se fronty na Favorita v současné době dávají za příklad toho, že automobily v Československu nikdy nebyly³⁵⁷, že byl vždy jejich kvantitativní nedostatek. Je možné (a zřejmě i pravděpodobné), že se skutečně jedná o potenciální důvod takového zkreslení paměti³⁵⁸. (Ne)dostatku automobilů za “normalizace” a přidruženým problémům je v této práci v každém případě věnována ještě samostatná kapitola³⁵⁹.

Škoda Favorit se vyráběla až do podzimu roku 1994, kdy tento vůz nahradila Škoda Felicia. Celková produkce včetně všech karosářských variant³⁶⁰ překročila milion kusů³⁶¹. Na závěr této části bych rád zmínil sice jiný automobil než Škoda

³⁵⁵ Pozn.: Enormně vysoká cena značně “pošramotila” poptávku po tomto automobilu především v roce 1991, kdy stál Favorit již 136.000,-Kčs (viz. následující poznámka pod čarou). Za účelem stimulace poptávky tak vyšel například ve Světě motorů 28/91 inzerát “Škoda Favorit k dodání ihned – podle Vašich požadavků!” Nutno ovšem dodat, že cenová nedostupnost se netýkala jen Škody Favorit – tomuto období se ostatně věnuji v samostatné kapitole týkající se vývoje automobilového trhu po roce 1989 na str. 119 – 125.

³⁵⁶ Pozn.: Bohužel se mi nepodařilo dohledat přesný měsíc prvního zdražování, jisté však je, že to bylo v roce 1990. V SM 47/90 bylo uvedeno, že Favorit 135L stál 90.310,-Kčs, 136L 95.810,-Kčs a model LS dokonce 101.890,-Kčs. V SM 12/91 však již byla uvedena cena Favorita 135L mnohem vyšší, a to 136.000,-Kčs. IN: Motoristický časopis Svět motorů 47/90. Článek “Favorit opět dražší”, str. 1. Také Motoristický časopis Svět motorů 12/91. Článek “Nastává doba temna?”, str. 12 – 13.

³⁵⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

³⁵⁸ Pozn.: Například pan Jiří Pokorný měl ve svých vzpomínkách pořadníky a fronty na automobily bytostně spjaté právě se Škodou Favorit, tento narátor nicméně netvrdil, že automobilů byl vždy kvantitativní nedostatek. Na tomto příkladu je však možné vidět, že u některých pamětníků může skutečně Škoda Favorit vystupovat v automatické asociaci se souslovím “fronta na automobil” a vzhledem k tomu, že se jednalo o tuzemský vůz, asociaci pokračující dále v tom směru, že automobilů byl v Československu za “normalizace” nedostatek. IN: Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

³⁵⁹ Pozn.: Na str. 111 – 119.

³⁶⁰ Pozn.: Kromě hatchbacku se od poslední třetiny roku 1990 vyráběla i varianta kombi, a to pod názvem Škoda Forman. Dalšími karosářskými variantami byl pick-up a roadster.

³⁶¹ Tuček, J. (2009).auta východního bloku. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

Favorit, ale automobil, na který byly kromě VAZů také vedeny jedny z posledních záznamů – jihokorejský Daewoo Racer (což byl licenčně vyráběný Opel Kadett). Pan Jiří Čáp vzpomínal: *“Těsně před revolucí jsme dostali ty Daewa. A když jsem tu informaci získal (informaci o příjmu záznamů), získal jsem jí i s cenou (...), to bylo auto asi za 189.000,-, pak stálo plus 10.000,- za tu metalízu (...). A vim, že jsem jich tenkrát bral asi dvacet (záznamů). A říkal jsem si "To jsem zvědavej, jestli to někdo koupí" (za tu cenu). A to jsem se tenkrát splet. Ráno (tedy v den příjmu záznamů) (...) už tam stálo minimálně těch dvacet lidí.”*³⁶² Je evidentní, že i přes astronomickou částku (bylo stále ještě před listopadem 1989 a Favorit stál zhruba 85.000,-Kčs) byl o tyto vozy zájem – disproporce nabídky a poptávky dělala “divy” a lidé, kteří měli našetřeno, si za novinku připlatili.

V předchozích kapitolách jsem se z rozličných hledisek věnoval všem zásadním problémům relevantním k tématu práce, a to na “časové ose” od roku 1945 do roku 1989, u konkrétních problémů s menšími přesahy do předválečného i porevolučního období. Následovat budou jednotlivé tematické kapitoly, ve kterých je věnován prostor veškerým dalším oblastem, které s problematikou tématu práce především v rámci primárně sledovaného období “normalizace” souvisí a jsou pro jeho komplexní pojetí důležité.

³⁶² Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 6. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

Náhradní díly na automobily

Chvilé, kdy se stal ze zájemce o automobil jeho držitel, byla jistě důvodem k radosti. Zároveň však začínaly starosti s jeho provozem a udržováním, přičemž shánění náhradních dílů občas pro motoristy představovalo skutečnou noční můru – charakteristickým rysem období 1948 – 1989 byly totiž periody, kdy určitý náhradní díl zkrátka nebylo možné sehnat³⁶³.

Nejdříve však k tomu, jaká byla v oblasti kupování náhradních dílů a servisování automobilu mezi motoristy praxe. Byly (a i v současnosti jsou) v zásadě dvě možnosti – koupě náhradního dílu v příslušné prodejně a oprava automobilu vlastními silami nebo “externí” oprava automobilu odborníky v servisu, který se o sehnání dílu (většinou) postaral sám - volba záležela na manuální zručnosti motoristy. Narátoři pan Pokorný a pan Doležal například v rozhovoru uvedli, že až na pár výjimek veškeré opravy a údržbu dělali sami ve své garáži³⁶⁴. Této možnosti také “nahrával” fakt, že auta byla mechanicky jednoduchá a nebyla “napěchovaná” elektronikou. Při nedostatku určitého dílu a nutnosti odborné opravy v servisu však docházelo i ke kombinaci uvedeného – když servis požadovaný díl neměl na skladě a věděl, že se jedná o dočasně plošně nedostatkovou součástku, nabídl motoristovi, že pokud si díl sežene sám, požadovanou opravu provede³⁶⁵. Kromě oficiální cesty shánění dílů na příslušných prodejnách se u sortimentu náhradních součástek hojně využívalo kontaktů na přátele, a to jak přímo zaměstnance Mototechny, tak přátele, kteří nějakého zaměstnance jen znali³⁶⁶. Servisní síť nebyla až do počátku 70. let nijak hustá – existovaly sice jak servisy Mototechny, tak značkové servisy (např. servis pouze na značku BMW - tento pak spadal pod Autodružstvo Praha³⁶⁷), nebylo jich však mnoho³⁶⁸ - pokud chtěl držitel automobilu neobvyklejší západní značky navštívit

³⁶³ Pozn.: Nedostatek určitých náhradních dílů provázel periodicky naprosto všechny typy automobilů – jak zahraniční, tak tuzemské, přičemž se jednalo o velké téma na stránkách časopisu Svět motorů. Toto periodikum se tomuto problému věnovalo kontinuálně a reflektovalo ho vždy značně kriticky (na rozdíl od článků týkajících se nedostaku automobilů, které byly spíše popisné a bez subjektivního negativního zabarvení). Namátkou například SM 14/66, 12/68, 35/71, 5/74. Po kvantitativní saturaci automobilového trhu pak byly články o to více naléhavé ve smyslu “všichni již můžeme jezdit, protože máme čím, ale často to nelze, protože chybí nějaká banální součástka, jejíž absence neumožňuje provoz automobilu”. To pak především ve druhé polovině 70. let a po celá 80. léta – například SM 33/75, 5/83, 51/83, 45/86, 45/87, 16/88 atd. Na stránkách Světa motorů se také často objevovaly seriály věnované údržbě a servisování automobilů - jakési poradny typu “motoristé motoristům”.

³⁶⁴ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5; Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9.

³⁶⁵ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5.

³⁶⁶ Pozn.: Více k této problematice v kapitole věnované šedé ekonomice na str. 102 – 111.

³⁶⁷ Vaňous, J. Československý trh s novými osobními automobily v letech 1960 – 1968. Seminární práce ke kursu Dějiny konzumu v českých zemích v letech 1945 – 1968 v rámci studia oboru Orální historie-soudobé dějiny na Fakultě humanitních studií University Karlovy.

³⁶⁸ Pozn.: V roce 1954 bylo v Československu 78 opraven, v roce 1964 99 opraven. Od počátku 70. let začal počet opraven sice klesat, souviselo to však s výstavbou velkých prodejních servisů. IN: Interní sborník “30 let n.p. Mototechna” vydaný podnikovým ředitelstvím Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1979.

autorizovaný servis, často musel cestovat i stovky kilometrů³⁶⁹. V souvislosti s kvantitativní saturací automobilového trhu bylo nutné servisní síť rozšířit, přičemž technickou vybaveností nevyhovující malé opravy byly v některých případech rušeny, naopak začala výstavba velkých prodejních servisů poskytujících komplexní motoristické služby³⁷⁰. Místní dostupnost servisu se tedy od počátku 70. let kontinuálně zvyšovala. Co se týká prodejen náhradních dílů, dle narátorky paní Marty Kellerové byly rozdělené dle značek a neexistovala tak prodejna, kde by byly soustředěné díly na všechny značky, které se v Československu prodávaly³⁷¹. Tato narátorka tak například pracovala v prodejně náhradních dílů specializované na ruské vozy Volga, Lada a Moskvíč. “Vztahy” mezi prodejny a sklady jsem již nastínil v kapitole věnované struktuře Mototechny³⁷², je však třeba problematizovat mechanismus objednávání náhradních dílů na prodejny ve sledovaném období “normalizace”³⁷³. Prodejny byly zásobeny z příslušných krajských skladů. Vedoucí prodejny pak minimálně jednou za měsíc předkládal krajskému skladu své požadavky, přičemž mohl objednávat i plynule. Pokud došly zásoby nějakého dílu, udělala se objednávka a při nejbližším rozvozu z krajského skladu byl díl dodán. Krajské sklady pak objednávaly díly do zásoby jednou za čtvrtletí³⁷⁴. Paní Kellerová a paní Dezortová obě pracovaly v prodejně Kladno-Sítná, která byla výjimkou, neboť se jednalo o jedinou prodejnu dílů na Volgy a Moskviče na území Středočeského kraje a tato prakticky “neformálně” plnila funkci krajského zásobovacího skladu pro tyto značky³⁷⁵ – opravy, podniky a instituce neměly v rámci kraje jinou možnost, kde díly na tyto vozy koupit³⁷⁶. Tato prodejna náhradních dílů tak sortiment nárokovala čtvrtletně a nikoliv jednou za měsíc (s tím, že díly se objednávaly přímo z ústředního skladu při OZ 5), velké celky (osy, motory, převodovky) se objednávaly dokonce jen jednou ročně. Rozvoz dílů z krajských skladů (či v tomto případě z ústředního skladu) probíhal kontinuálně, vícekrát za dané čtvrtletí. Ve skladu pak samozřejmě věděli, jaké díly jim přijdou, nevěděli však, *kdy* přesně a *kolik* jich bude. Ačkoliv totiž nárokovali přesné počty, ve většině případů přišlo požadovaných dílů méně³⁷⁷. Pokud se tak objednalo například 70 převodovek a přišlo jich za rok jen 30³⁷⁸ (a ještě k tomu

³⁶⁹ Vaňous, J. Československý trh s novými osobními automobily v letech 1960 – 1968. Seminární práce ke kursu Dějiny konzumu v českých zemích v letech 1945 – 1968 v rámci studia oboru Orální historie-soudobé dějiny na Fakultě humanitních studií University Karlovy.

³⁷⁰ Pozn.: V roce 1984 měla Mototechna v provozu 57 opraven a 33 prodejních servisů, stále pak paralelně existovaly autorizované značkové servisy. IN: Propagační brožura “35 let odborných služeb motoristům v ČSSR” vydaná oddělením propagace podnikového ředitelství Mototechny v roce 1984.

³⁷¹ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 13.

³⁷² Pozn.: V této kapitole na str. 40

³⁷³ Pozn.: Ačkoliv se mi podařilo shromáždit informace týkající se této problematiky jen z období “normalizace”, domnívám se, že prakticky totožný systém fungoval i v 60. letech. Netroufnu si však odhadovat mechanismus objednávání náhradních dílů v 50. letech.

³⁷⁴ Motoristický časopis Svět motorů 25/86. Článek “Problematika náhradních dílů”, str. 10 – 11.

³⁷⁵ Rozhovor s Marcelou Dezortovou ze dne 26.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

³⁷⁶ Pozn.: Záměrně zmiňuji i podniky a instituce, neboť jejich vozový park tvořily z valné většiny právě ruské vozy, především Volhy. IN: Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 8.

³⁷⁷ Pozn.: Důvody periodického nedostatku jsou popsány níže v této kapitole.

³⁷⁸ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 5.

kontinuálně), nabídka nekryla poptávku. Na úrovni krajských skladů (a zároveň i na prodejně Kladno-Sítná) se většinou neobjednávalo jednotlivě, tedy mimo velkou čtvrtletní objednávku. Tato možnost nicméně existovala, využívala se však spíše v krizových situacích, kdy bylo opravdu bezpodmínečně nutné něco doobjednat³⁷⁹. K této problematice již jen dodám, že dovoz náhradních dílů ze zahraniční (stejně jako jejich export) probíhal prostřednictvím PZO Motokov³⁸⁰.

Nedostatek náhradních dílů se od kvantitativního (od první třetiny 70. let již “sortimentního”) nedostatku automobilů lišil tím, že motorista nakonec dříve či později požadovaný díl sehnal (což se například u vysněného západního vozu většinou nepodařilo). Vystupuje zde samozřejmě také fakt, že náhradní díly byly oproti automobilům sortimentem drobným. Automobily a náhradní díly však mají v rámci problematiky nedostatku společné to, že byl periodický – dostupnost konkrétního dílu závisela na konkrétním období, stejně jako dostupnost “východních” automobilů a tuzemských vozů v lepších výbavách a žádaných barvách v období kvantitativní saturace³⁸¹. Záleželo tedy na období, kdy motorista požadovaný díl kupoval – v praxi to vypadalo tak, že jedno čtvrtletí bylo možné výfuk na Ladu koupit okamžitě, druhé čtvrtletí však tento díl nebyl na skladě, ani když motorista prodejnu opakovaně navštívil. Paní Kellerová v rozhovoru uvedla: *No, tak někdy chyběly..já nevim, ty blatníky třeba, někdy rozvody..no vždycky něco chybělo, ale nebylo to zas nějak moc..(..). Někdo musel čekat třeba 2 měsíce na něco, to je jasný..protože toho bylo málo. Ale zase bylo těch prodejen víc v tom kraji, takže si to moh obstarat třeba jinde.*”³⁸² Dle narátorky byl nedostatek určitých dílů vždycky³⁸³. Protože však každou chvíli chybělo něco jiného, nevedl se na prodejně žádný seznam nedostatkových položek. Stejně jako u automobilů pak nebyla z hlediska zákazníků možnost oficiální objednávky dílu, který zrovna nebyl na skladě, což se – opět stejně jako u automobilů – řešilo přátelským vztahem s prodávacem, který pak mohl zájemci zavolat, že jím požadovaný díl byl naskladněn. Stávalo se také, že se na náhradní díly čekala i delší fronta. Kromě “standardních” situací, kdy měl zákazník před zájemcem velkou objednávku (například pro účely servisu či podniku) a tento tak musel čekat a tvořil se “zástup”, se fronty tvořily i v “méně standardních” situacích: *“Jeden čas, když nebyly třeba na žigulíka..ty blatníky nebo na 1.5ku ty přední čela, těch bylo hrozně málo..a někdo to viděl (viděl, že na prodejnu přišla jejich zásilka), tak to řek tomu, tomu, tomu a ted’ (...) tam přišli lidi a my jsme říkali “my to ještě nemáme přijmutý”, tak čekali*

³⁷⁹ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 6.

³⁸⁰ Interní sborník “25 let n.p. Mototechna” vydaný podnikovým ředitelstvím Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1974.

³⁸¹ Pozn.: Výkyvům v dostupnosti východních a tuzemských automobilů v lepších výbavách v 70. a 80. letech se věnuji v kapitole “Nedostatek v období “normalizace”?” na str. 111 – 119.

³⁸² Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 12. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁸³ Pozn.: Tedy ve smyslu nikoliv stále jedněch a těch samých dílů, ale různých dílů – čili v tom smyslu, že si narátorka nepamatuje období, kdy by byl naprostý dostatek veškerého sortimentu náhradních dílů.

třeba.”³⁸⁴ Dle narátorky paní Dezortové se občas na prodejně při nedostatku konkrétního dílu zaváděly limity na jejich odběr pro zákazníky “z ulice” (neplatilo to tedy u servisů a institucí), jednalo se však o interní regulaci v rámci prodejny a nikoliv direktivu na centrální úrovni. Při nedostatku brzdových destiček na vozy Lada si tak motorista mohl například jednorázově zakoupit pouze jeden pár. Narátorka však dodala, že pokud chtěl i další pár, mohl si znovu odstát frontu jako “další” zákazník³⁸⁵. Narátor pan Oldřich Doležal na shánění dílů (konkrétně na svou Škodu 120 M) nevzpomínal v dobrém. “*Byl to hroznej problém (...). Třeba v záruční opravě..mi pumpa tekla měsíc, než ze servisu byli schopný zavolat, že už to maj* (tedy požadovaný díl) *a že mi to spravěj.*”³⁸⁶ Stejná závada se pak po čase opakovala a narátor se rozhodl řešit problém svépomocí, díl však sháněl tři měsíce – “*prostě se to nedalo sehnat.*”³⁸⁷ V kontextu reflexe nedostupnosti náhradního dílu jakožto *problému* je zajímavé srovnat pana Doležala s vyprávěním paní Kellerové. Celkově se rozhovor s touto narátorkou nesl v “tónu”, že ona sama tyto krátkodobé periody nedostupnosti neviděla nijak “černě”, ačkoliv také měla v rodině automobil: “*(...) já nevím.. myslím, že zas takovej nedostatek snad nebyl, já si to neumím uvědomit teda.*”³⁸⁸ Zároveň pak: “*Tak ono pro ty lidi..třeba když nemoh jezdit a musel teda odstavit auto na 2 měsíce, tak pro ně to třeba bylo...*”³⁸⁹ Narátorka větu sice nedokončila, dle kontextu této věty však měla jistě na mysli, že to pro ně nebylo dobré. Toto srovnání zde uvádím k ilustraci skutečnosti, že nelze generalizovat a především k ilustraci, že jedna a ta samá situace mohla pro každého člověka znamenat něco jiného, ačkoliv měli oba stejné výchozí podmínky – byli motoristé v období dočasné nedostupnosti potřebného dílu. Pro někoho mohla být několikaměsíční nedostupnost dílu důvodem k panice (přičemž se mu tehdejší situace zafixovala do paměti jakožto nedostatek a problém), zatímco někdo nad tím “mávl rukou” a auto dočasně odstavil (s tím, že tehdejší situace se mu ve vzpomínkách jako výrazný problém nejeví). Na každou situaci existuje více pohledů a ačkoliv je z výše uvedeného patrné, že periody nedostatku (či nedostupnosti) náhradních dílů byly v období “normalizace” určitou konstantou, považoval jsem za nutné problematizovat i “druhou stranu mince” – tedy názor, že periodický nedostatek byl, ale nepředstavoval “životní” *problém*.

Důvodů dočasné nedostupnosti náhradních dílů bylo mnoho, analýza a interpretace zjištěných informací však odhalila tři “hlavní” faktory, na základě jejichž kombinace nedostatek součástí vznikal. Prvním z nich byla preference prvovýroby (čili hotových automobilů) oproti náhradním součástem³⁹⁰, druhým nedostatek

³⁸⁴ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 16. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁸⁵ Rozhovor s Marcelou Dezortovou ze dne 26.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13.

³⁸⁶ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁸⁷ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9.

³⁸⁸ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 19. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

³⁸⁹ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 12.

³⁹⁰ Např. Motoristický časopis Svět motorů 25/86. Článek “Problematika náhradních dílů”, str. 10 – 11, také však rozhovor s panem Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky.

výrobních kapacit závodů, kde se příslušné díly vyráběly (a s tím související nedostatek výchozího materiálu pro výrobu a zároveň nedostatek pracovních sil v závodech)³⁹¹, třetím pak prioritou exportu oproti československému vnitřnímu trhu³⁹². *“Mototechna zásobuje nejen domácí trh, ale dělá i export ve velkých objemech. Položkou, která je krácena výrobcem, musíme v první řadě uspokojit export, pak co zbyde jde na různé priority (např. opravy STK) a teprve zbytek jde do prodejen.”*³⁹³ Mezi *“různé priority”* se pak řadila i prioritou zásobování ostatních servisů (tedy nejen STK), ale také státních institucí - například Ministerstva obrany, jak ve vyprávění uvedla paní Marta Kellerová³⁹⁴. Periodické výpadky dostupnosti určitých dílů byly tedy primárně *“dílem”* uvedených tří faktorů spojených s rozličným prioritním prodejem. Problémů, které za nedostatkem *“stály”*, však bylo více, například nakupování náhradních dílů do zásoby. Motorista přišel do prodejny a vida, že jsou k mání brzdové destičky, nakoupil hned tři páry. V prodejně Kladno-Sítná sice existovaly přechodné interní regulace (viz. výše), v ostatních prodejnách však takové restriktce mít nemuseli a často neměli³⁹⁵. Nemuselo se však jednat jen o *“syslení na horší časy”*³⁹⁶, ale například i o nákup za účelem dalšího prodeje známým za vyšší částku, jak v rozhovoru uvedla narátorka paní Marcela Dezortová³⁹⁷. Dalšími možnými důvody nedostatku náhradních součástí byly například příliš vysoká spotřeba náhradních dílů (kdy motoristé kupovali nové místo toho, aby je nechali repasovat)³⁹⁸, opravy automobilů, které již patřily spíše do šrotu³⁹⁹ (docházelo ke spotřebě karosářských dílů, které scházely u běžných oprav) a s tím související mnohem delší *“služba”* automobilů než v západních zemích⁴⁰⁰, nízká životnost

³⁹¹ Např. Motoristický časopis Svět motorů 35/71, 20/73, 51/83, k nedostatku pracovních sil například SM 14/66, 39/69, 35/71, 7/74.

³⁹² Např. Motoristický časopis Svět motorů 35/71, především pak 27/85 v článku *“I za pultem jsou lidé”*, str. 10 – 11.

³⁹³ Motoristický časopis Svět motorů 27/85 Článek *“I za pultem jsou lidé”*, str. 10 – 11.

³⁹⁴ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 10.

³⁹⁵ Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafón, pouze písemné poznámky. Také však například SM 20/73.

³⁹⁶ Pozn.: Například narátor pan Pokorný v rozhovoru uvedl: *“(…) byli..lidi, co měli třeba celou škodovku..náhradní díly ještě v garáži.”* IN: Rozhovor s Jirím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5. Paní Marta Kellerová na druhou stranu v rozhovoru uvedla, že *“syslení”* náhradních dílů dle ní nebylo nijak hromadnou záležitostí a jednalo se spíše o jedince. IN: Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 10.

³⁹⁷ Rozhovor s Marcelou Dezortovou ze dne 26.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13.

³⁹⁸ Motoristický časopis Svět motorů 16/88. Článek *“O nedostatku náhradních dílů”*, str. 10.

³⁹⁹ Motoristický časopis Svět motorů 10/80. Článek *“O dovozu pro letošní rok”*, str. 8.

⁴⁰⁰ Pozn.: Dle Světa motorů se v západních zemích již v roce 1966 obměňovalo auto jednou za tři až čtyři roky, přičemž za další tři roky šlo od druhého majitele přímo do šrotu a posloužilo na náhradní díly. V Československu automobily sloužily i dvacet let a nebylo tak možné je na náhradní díly využít. IN: Motoristický časopis Svět motorů 14/66. Článek *“Kdy bude dostatek automobilů”*, str. 20 – 21. I přes to, že se jedná o článek z poloviny 60. let, byl tento problém poplatný i na konci 80. let. Ba co více, ještě v roce 2008 byl dle statistických údajů věkový průměr automobilů v České Republice čtrnáct let. K dipozici online na <http://www.novinky.cz/auto/132563-v-cr-je-4-28-milionu-osobnich-vozidel-oprumerem-stari-14-let.html>.

náhradních dílů obecně⁴⁰¹ (která znamenala jejich vyšší spotřebu) a nakonec také nakupování náhradních dílů turisty⁴⁰².

Periodická nedostupnost náhradních dílů měla také své důsledky (samozřejmě vyjma nemožnosti požadovaný díl sehnat). Pan Jiří Nedvěd například vzpomínal, že u škodovek řady 742 byla častou závadou netěsnost potrubí vodního čerpadla, kterou se majitelé těchto vozů většinou snažili opravit svépomocí. Narátor v tu dobu (ve druhé polovině 70. let) pracoval v redakci televizního pořadu, který se zabýval automobily a motoristé jim mohli zasílat své tipy na “domácí” opravy: *“Jednou nám napsal do pořadu nějaký pán odněkud od Rokycan, že místo toho plastovýho (myslí těsnění), který se..prostě ničilo..dělá nějaký mosazný a že je to..asi za 17 korun (...). My jsme mu volali a říkáme mu "pane..ale budete nešťastnej, protože mi když to řekneme do televize, tak to se zblázníte". Lád'a Dolejš to tenkrát řek v pořadu a..za tři..za tři dni nám ten pán volal a říkal "prosim Vás, hned tenhleten tejden řekněte, ať už mi nikdo nepíše. Já mam asi tři a půl tisíce objednávek (směje se).”*⁴⁰³ Méně úsměvným důsledkem nedostatku dílů pak byly krádeže. *“Třeba stěrače...ramínka se kradly. Prostě v tu dobu, když jsi šel do kina, tak jsi musel mít v kapse nebo v tašce ramínka. Jakmile jsi je tam neměl, tak ti je někdo ukrad”*⁴⁰⁴, vzpomínal pan Oldřich Doležal. Podobné “zážitky” měl i pan Jiří Pokorný: *“Několikrát se mi ztratila anténa, několikrát se mi ztratily stěrače. Jakmile jsem si koupil tu škodovku, něco novýho..nějakej novej prvek..třeba poklice, tak se mi asi dvě zratily.”*⁴⁰⁵ Konstantním problémem pak byl nedostatek nových pneumatik, což se řešilo protektorováním starých. Pan Jiří Čáp například vzpomínal, že z parkoviště prodejny v Kladně-Rozdělově, kde stály v zásobě nové vozy, si zloději odnesli na dvacet pneumatik i s plechovými disky, které ze stojících automobilů odmontovali⁴⁰⁶.

Na závěr této kapitoly je třeba zmínit problematiku náhradních karoserií, což byl dle Jana Tučka československý fenomén – ačkoliv se tyto vyráběly i v jiných zemích, nikde nebyla jejich výroba a užívání tak rozšířená, jako v Československu – dle pana Tučka připadalo na 60.000 vyrobených škodovek zhruba 6.000 vyrobených karoserií⁴⁰⁷, přičemž každá karoserie znamenala chybějící nový automobil. Výrobu náhradních karoserií jsem dohledal až ke Škodě 1000 MB, nepodařilo se mi bohužel dohledat, zda tato praxe fungovala i u jejího předchůdce - Škody 440 (“Spartak”). Karoserie motoristé v každém případě využívaly, neboť antikoroziní ochrana vozů

⁴⁰¹ Motoristický časopis Svět motorů 33/75. Článek “Proč nejsou – termostatová kolena”.

⁴⁰² Pozn.: Toto už je spíše kuriózní důvod, na stránkách Světa motorů byl však reflektován a to v tom smyslu, že turisté si u nás nakupovali zapalovací svíčky, neboť byly třikrát levnější než v Evropě. Jednalo se však pouze o toto specifické zboží. IN: Motoristický časopis Svět motorů 32/75. Článek “Proč nejsou – motorové svíčky”.

⁴⁰³ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁰⁴ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁰⁵ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁰⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 17.

⁴⁰⁷ Pozn.: Toto číslo představuje hrubý odhad pro potřeby ilustrace problému. IN: Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky.

Škoda nebyla na dobré úrovni a v případě celoročního využívání a absence garážového stání rezla karoserie velmi rychle. Stejně jako náhradní díly, i karoserie často nebyly k sehnání, tím méně u “východních” a “západních” vozů – dle narátorky paní Kellerové byly například karoserie na Volgy či Lady dokonce na přiděly⁴⁰⁸ a bylo jich skutečně málo, zatímco například karoserie na Moskviče byly k prodeji volně⁴⁰⁹. Typy karoserií byly dva – holý skelet nebo kompletně osazená karoserie včetně čalounění, sedaček či palubní desky. Pro rámcovou představu čtenáře byla cena kompletně osazené karoserie vozu Moskvič 2140 v roce 1982 30.500,-Kčs⁴¹⁰. Celkově karoserie primárně nakupovaly opravny, prodej lidem “z ulice” však byl také možný.

⁴⁰⁸ Pozn.: Nepodařilo se mi bohužel dohledat, na jaké podmínky byl přiděl karoserií na Lady a Volhy vázán. Paní Kellerová v rozhovoru uvedla, že karoserie rozdělával v rámci kraje příslušný OZ (pro Středočeský kraj, v jehož působnosti byla prodejna Kladno-Sítná tedy OZ 1), dle ní se pak jednalo o sortiment buď pro podniky nebo pro “prominenty” – na prodejnu vždy dostali účtenku s obnosem za zaplacenou karoserii, která jim však reálně do zásob nikdy nepřišla a “zmizela” tak cestou, což znamená, že šlo o nějakou “transakci” přes známost. IN: Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 14 – 15.

⁴⁰⁹ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 14.

⁴¹⁰ Pozn.: Jedná se o cenu z roku 1982, přičemž tyto automobily se do Československa přestaly dovážet v roce 1980 – prodávaly se tedy již jen karoserie a náhradní díly. Cena představuje zhruba polovinu ceny nového vozu Moskvič z konce 70. let (Moskvič 2137 stál v roce 1978 58.000,-Kčs). IN: Motoristický časopis Svět motorů 20/82. Rubrika “Chci vědět”; také Motoristický časopis Svět motorů 49/78, článek “Zahraniční vozy na našem trhu v příštím roce” na str. 8 – 9.

Automobil a společnost

V kapitole věnované specifickým automobilového průmyslu v Československu jsem uvedl, že toto odvětví mělo v našich zemích vždy velmi silné postavení – Království české stálo u kolébky zrodu motorismu v Evropě a společnost Laurin a Klement představovala v první čtvrtině 20. století největšího výrobce automobilů na území Rakouska-Uherska⁴¹¹. Již ve druhé polovině 19. století byli Češi moderním národem s “genetickým kódem”, který pocházel ze “zvládnutí” velké transformace 19. století – po zbourání městských hradeb se vystavěla průmyslová předměstí a lidé začali “budovat kariéry”⁴¹². Místo na historii a slavné tradice se Češi zaměřili na hodnoty zcela moderní – ekonomické úspěchy⁴¹³. Právě proto patřilo Království české k hospodářsky nejvyspělejším zemím Rakouska-Uherska. Zájem o techniku a motorismus byl Čechům vždy vlastní.

Přesuňme se však z tohoto historického úvodu do období zkoumaného v rámci tématu práce, kdy byl již automobilový průmysl nazírán nejen jakožto stimulátor technického i společenského pokroku, ale také jakožto barometr celkového růstu životní úrovně obyvatelstva⁴¹⁴. Dle Jana Tučka byl automobil v našich zeměpisných končinách vnímán (s určitou nadsázkou) spíše jako modla, kult či pomyslný vrchol materiálního vlastnictví, než jako spotřební zboží - takto automobil “vystupoval” především v západních zemích⁴¹⁵. V tomto ohledu samozřejmě nelze generalizovat, což “potvrdili” i narátoři, jak uvidíme níže. Představitelé vládnoucího režimu si zřejmě byli převažujícího (tedy velmi pozitivního až “kultovního”) úhlu pohledu na automobil vědomi, když “sáhli” po kvantitativní saturaci automobilového trhu jako po jednom z prostředků k odvedení pozornosti obyvatelstva od politického dění⁴¹⁶. Automobil byl jakožto předmět materiálního vlastnictví velice žádaný a učinění tohoto předmětu dostupnějším pro širší vrstvy jak finančně, tak početně, se setkalo v souladu s cíli tohoto “aktu” s úspěchem – osobní vůz se ukázal jako dobré “médiu” pro ponoření československých občanů do soukromých sfér. V časech pořadníků, které kvantitativní saturaci předcházely, mohl být automobil i předmětem závisti, jak uvedla v rozhovoru pro projekt “Obyčejní lidé...?!” narátorka paní A. Neuwirthová:

⁴¹¹ Kožíšek, P., Králík, J. (1995). Laurin a Klement-Škoda, 1895 – 1995. I. díl – Laurin a Klement jest nejlepší známkou světa. Motorpress, Praha, 249 stran.

⁴¹² Třeštík, D. (2008). Zápisník a jiné texty k dějinám. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, 264 stran.

⁴¹³ Třeštík, D. (2008). Zápisník a jiné texty k dějinám. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, 264 stran.

⁴¹⁴ Minářík, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha, 216 stran.

⁴¹⁵ Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezasnemenáno na diktafon, pouze písemné poznámky. Zároveň pak motoristický časopis Svět motorů 14/66. Článek “Kdy bude dostatek automobilů”, str. 20 – 21: Dle tohoto čísla Světa motorů se v západních zemích již v roce 1966 obměňovalo auto jednou za tři až čtyři roky, přičemž za další tři roky šlo od druhého majitele přímo do šrotu a posloužilo na náhradní díly, zatímco v Československu automobily sloužily i dvacet let – v těchto případech se jednalo jak o tzv. uložky v garážích koupené čistě pro radost majitele, tak o polovraký, které pohromadě držely již jen “sílu vůle”, neboť jejich majitel neměl peníze na nový vůz a zároveň ho z jakéhokoliv důvodu stále potřeboval využívat. Spíše se však bylo možné setkat s prvním případem a automobil byl majitelem náležitě hýčkán. Právě v tomto smyslu Jan Tuček zmiňoval slovo “modla”.

⁴¹⁶ Pozn.: K této problematice také kapitola “Specifika automobilového průmyslu v Československu” na str. 43 – 48.

“Naším kamarádům trvalo půl roku, než dostali auto (Škodu 100). Lidi jim (po jeho pořízení) záviděli.”⁴¹⁷ Poté, co se trh s automobily v období “normalizace” početně saturoval, se vlastnictví vozu stávalo mnohem běžnější a někteří z “čerstvých” motoristů, kteří se do té doby dívali na sousedův automobil “přes plot”, se k automobilu upnuli jako ke svému hlavnímu koníčku⁴¹⁸.

Dle narátorů mohl automobil v období “normalizace” pro lidi představovat jak přepych, modlu či rodinného miláčka, tak neměnnou investiční hodnotu, dopravní prostředek či i v našich podmínkách spotřební zboží. Záleželo čistě na osobních preferencích a finančních možnostech, přičemž je nutné zmínit, že ani po kvantitativní saturaci automobilového trhu neměl automobil každý a především ne každý ho potřeboval. Pro někoho mohl představovat i naprostou zbytečnost a ztrátu peněz. V kontextu tématu práce budu nadále v rámci vnímání automobilu uvažovat jedince, pro které osobní vůz nepředstavoval peníze “vyhozené oknem”. Jakožto předmět spotřeby vnímali automobil dva narátoři, přičemž oba zastávali v rámci Mototechny vyšší funkce. Pan Čáp v rozhovoru uvedl, že automobil pro něj nikdy nepředstavoval luxus, ale spotřební zboží, přičemž reflektoval, že tomu tak byl z důvodu jeho zaměstnání, ve kterém denně přicházel s automobily do styku a zároveň s nimi musel i manipulovat⁴¹⁹. Automobil tak pro něj byl naprosto běžnou součástí života. Jako účelový spotřební předmět vnímal automobil i narátor pan Jaroslav Slaviček. V rozhovoru uvedl, že po prvním automobilu, který vlastnil (Wartburg zakoupený v roce 1956), měl každé tři až čtyři roky jiný vůz, přičemž se jednalo buď o vozy služební nebo o vozy ojeté. Automobilu v každém případě nepřipisoval žádnou stěžejní roli ve svém životě. Tento narátor však vzápětí zajímavě reflektoval vnímání automobilu ostatními lidmi - společností: “Pro mě to bylo spotřební zboží. Ale vim, že jako..lidi to hlídali u baráku, opečovávali..protože v tom viděli určitou hodnotu..a neměnnou hodnotu.”⁴²⁰ Neměnnou hodnotou měl tento narátor na mysli pořízení automobilu jakožto investici. V období kvantitativního nedostatku si ojeté vozy stále držely svou původní hodnotu (popřípadě k ní měly velmi blízko) a bylo reálně možné je ještě za pět let vlastnictví prodat za naprosto totožnou cenu⁴²¹. V období kvantitativní saturace se ceny ojetých dostatkových vozů postupně přiblížily do správné relace k vozům novým, ztráta peněz při prodeji ojetého vozu však byla stále malá⁴²². Velmi podobnou cenu jako nový automobil pak měly v období “normalizace” ojeté vozy západní

⁴¹⁷ Rozhovor s Annou Neuwirthovou z února 2008, vedla Michaela Appeltová, v přepisu na str. 11. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena. IN: Vaněk, M. (ed.) (2009). Obyčejní lidé...?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence, Academia, Praha, 1876 stran.

⁴¹⁸ Například Motoristický časopis Svět motorů 9/76. Článek “Spořitelna a automobil”.

⁴¹⁹ Pozn.: Manipulovat ve smyslu přesunů na prodejny. IN: Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 18.

⁴²⁰ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 5.

⁴²¹ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 5.

⁴²² Pozn.: V současné době ztrácí automobil prakticky třetinu své ceny rok po koupi, dva roky po koupi většinou polovinu své ceny a to i v případě málo ujetých kilometrů a perfektního stavu. IN: Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 5. Také statistiky firmy Auto ESA - k dispozici online na <http://auto.eurozpravy.cz/rady/38422-nova-auta-ztrati-za-dva-roky-zhruba-polovinu-sve-ceny/>.

provenience a vozy dostupné pouze na záznam, popřípadě vozy Škoda lepších motorizací a výbav – vše tedy v případě několik let starého automobilu a nikoliv například Fiatu 600 D z přelomu 50. a 60. let. Relativní stálost hodnoty automobilu zmínil v rozhovoru i pan Jiří Pokorný⁴²³, tuto problematiku reflektovala také narátorka projektu “Obyčejní lidé...?!” paní M. Plachá: “*Měli jsme auto a neměli jsme byt. Tenkrát (hovoří o roce 1977) totiž byla fáma, že padnou peníze a my jsme měli peníze našetřeny a než to nechat propadnou státu, tak jsme radši koupili auto.*”⁴²⁴ Pro mnoho rodin představoval nákup automobilu výdaj v pomyslné kolonce “celoživotní investice”. Ať s autem pak jezdili na chalupu, používali ho k cestování za příbuznými, jezdili s ním do práce či s ním slavnostně vyjeli třikrát do roka, jednalo se často o investici, která proběhla jednou za dlouhý časový úsek a podílelo se na ní více členů rodiny⁴²⁵. Jako “rodinnou záležitost” a zároveň přepych reflektoval v rozhovoru koupi skladového automobilu Škoda 105 v roce 1982 narátor pan Jiří Pokorný. “*Byl to přepych (...) ale ušetřilo to spoustu energie a času. My jsme to kupovali spíš do rodiny (...), rodiče mi na to připadli (...). Začali jsme jezdit na chatu a brali jsme to jako součást takové dynamičtější rodiny (...). Auto nám pomáhalo..splnit ten sen dojet do zoologický zahrady, dojet na chatu, dojet na dovolenou..nemuset se někde trmácet (...). V té době..prostě pořídít si auto..hmm..nebylo jako dnes, když si někdo koupí druhý, třetí auto, aby moh nakupovat.*”⁴²⁶ Narátor pan Jiří Čáp vzpomínal: “*No pro většinu lidí to byl zážitek, (...) celá rodina se na tom (na šetření) podílela, někdo to dovez domů, vyjeli jenom, když bylo sucho a svítilo sluníčko. Auta stály v garáži a nejlíp přikrytý.*”⁴²⁷ Narátor pan Oldřich Doležal v rozhovoru na mou otázku, zda šetření na automobil představovalo rodinnou záležitost odpověděl: “*Tak to bylo no. Radostný, fakt se na to šetřilo (...). Furt byl nějaký základ (ve smyslu finanční základ z prodeje předchozího automobilu (...), ale můžu říct, že jsem měl štěstí v životě, protože mě rodiče pomohli (myslí finančně s pořízením vozu).*”⁴²⁸ Rodiče narátorky paní Jany Novotné měly dle jejího vyprávění za celý život jediné auto, její sousedka si s manželem koupila novou Škodu Octavia, kterou “*si piplali snad 25 let*”⁴²⁹. Tato narátorka zároveň reflektovala, že po roce 1989 se automobil jakožto předmět

⁴²³ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 9.

⁴²⁴ Rozhovor s Marií Plachou z května a července 2007, vedla Jitka Svobodová, v přepisu na str. 22. IN: Vaněk, M. (ed.) (2009). Obyčejní lidé...?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence, Academia, Praha, 1876 stran.

⁴²⁵ Samozřejmě se nejednalo o pravidlo - bylo mnoho motoristů, kteří si automobil koupili individuálně, dle analyzovaných a interpretovaných informací však byl uvedený “způsob” koupě častý. IN: Motoristický časopis Svět motorů 22/74. Článek “Kupujete nové auto?”, str. 9. Jediným z narátorů, který explicitně uvedl, že šetření na automobil nebylo rodinnou záležitostí, byl pan Jiří Nedvěd. Dle něj byly vždy peníze na další automobil z prodeje předchozího vozu, bohužel však neuvedl, jak “dal dohromady” peníze na ten úplně první. IN: Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9.

⁴²⁶ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 4. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴²⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 18. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴²⁸ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 5. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴²⁹ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 9.

postupně začal přibližovat “západnímu” pojetí vozu jakožto spotřebního zboží až do dnešní podoby, kdy je takto často již skutečně nahlížen⁴³⁰. V šetření na automobil tedy často vypomáhala ročina či přátelé, a to i v případě, že si vzal budoucí motorista na automobil půjčku. Pan Pokorný vzpomínal: *“Na auto jsem si vzal půjčku u České spořitelny, protože ta škodovka stála 57.820,- korun a já jsem měl v tu dobu výplatu asi..1900,- korun. Takže nějakých 30 a něco výplat..přes 30 výplat by bylo na jedno auto.”*⁴³¹ Je třeba brát v úvahu, že si tento narátor kupoval Škodu 105 L, která se řadila k naprosto běžně dostupným automobilům a představovala v roce 1982 vedle Škody 105 S prakticky automobil v základní výbavě. Pořízení automobilu tak představovalo vcelku značně nákladnou záležitost – pokud bychom cenu tohoto automobilu pro hypotetické účely vynásobili deseti, dostali bychom zhruba jeho ekvivalentní hodnotu v současnosti, která by tak činila skoro 580.000,-Kč. Zhruba za tuto cenu však v současnosti pořídíme slušně vybavený vůz střední třídy (například Ford Mondeo) či automobil vyšší střední třídy v základní výbavě (například Škoda Superb), nikoliv vůz nejnižší kategorie v základní výbavě. Tyto (například Renault Thalia, Dacia Logan, Škoda Citigo atd.) dnes stojí zhruba kolem 200.000,-Kč, v rámci některých akcí tyto vozy “atakují” hranice 100.000,-Kč za nový vůz⁴³². Jednoduše řečeno – v poměru výplaty a ceny za automobil by měl tehdejší majitel Škody 105 L v současnosti Škodu Superb v základní motorizaci a výbavě. Jedná se samozřejmě o výpočet čistě pro potřeby ilustrace “normalizačních” cen automobilů v poměru k současným cenám, který je jen přibližný bez nároku na stoprocentní přesnost. K tomu je třeba také připočítat, že technologická úroveň výroby automobilů je dnes na diametrálně odlišné úrovni, což v kombinaci s nově používanými levnými materiály umožnilo masovou výrobu osobních vozů, která v konečném výsledku vedla k možnosti “stlačit” cenu nového vozu pod 200.000,-Kč – tedy zhruba na “normalizačních” 20.000,-Kčs, což bylo v 80. letech naprosto nemyslitelné. Osobní automobil v každém případě představoval nejdražší materiální předmět, který si mohl člověk v období “normalizace” v Československu koupit. Právě kvůli tomu většinou představovalo šetření na osobní vůz “celorodinnou” záležitost. Narátor projektu “Obyčejní lidé...?!” pan K. Raszka k problematice šetření na automobil Škoda 1000 MB v letech 1965 - 1968 v rozhovoru uvedl: *“Tak 20.000,- už jsme měli vinkulovaných, ty byly v bance a (dalších) 20.000,- jsme našetřili za ty tři roky (co narátor zřejmě čekal na vyřízení pořadí v jednotném pořadníku). Když už jsem byl delší dobu v zaměstnání, tak už jsem měl celkem slušný plat. Manželka taky dělala, takže to zas až tak velký problém nebyl.”*⁴³³ Ačkoliv se jedná o příklad z poslední třetiny 60. let a nikoliv z období “normalizace”, vyplývá z něj důležitý aspekt aplikovatelný i na 70. a 80. léta – pokud se na automobil systematicky šetřilo v rámci

⁴³⁰ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 10.

⁴³¹ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

⁴³² Pozn.: Například Renault Thalia – k dispozici online na http://auto.idnes.cz/renault-thalia-01p-/automoto.aspx?c=A120904_164614_automoto_fdv.

⁴³³ Rozhovor s Karlem Raszkou ze září 2007, vedl Tomáš Niesner, v přepisu na str. 11 - 12. IN: Vaněk, M. (ed.) (2009). Obyčejní lidé...?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence, Academia, Praha, 1876 stran.

rodiny a příjem byl “slušný” (v kombinaci s možností půjček zavedených v rámci kvantitativní saturace), nepředstavovala pro takovou rodinu jeho koupě “zdecimování” finančního rozpočtu. Nic to však nemění na skutečnosti, že ceny automobilů byly i přes státní dotace vysoké.

Po našetření patřičné sumy a zakoupení automobilu se z něj v některých (a častých) případech nestával jen pouhý dopravní prostředek – péče o vůz, ale i jeho samotné vlastnictví se stávalo koníčkem a důvodem k určité “hrdosti”. Když si tchán narátorky Jany Novotné koupil v první polovině 80. let⁴³⁴ automobil, jednalo se o první vůz, který bylo možné v jejich rodině využívat. “*Tak jako pro nás to bylo, jako že “máme auto taky” (ztišeným hlasem, ve smyslu “už ho taky máme”), to bylo něco no.*”⁴³⁵ Pan Oldřich Doležal si po Trabantovi, kterého si v roce 1971/1972 (nepamatoval si přesně) koupil především z důvodu mobility, zakoupil v roce 1976 za finančního příspěvní rodičů prostřednictvím svého příbuzného⁴³⁶ v Mototechně Ladu 2101, o které již smýšlel jinak než o Trabantovi: “*Vůbec jsem to (tedy Ladu) nevnímal jako nějaký dopravní prostředek. To bylo auto, který jsem hejčkal, neustále vylepšoval, furt se něco vymejšlelo, předělávalo, barvilo, lepilo (...). To byla taková slavnostní..prostě to byl životní sen no. Že jsem měl dá se říct v tu dobu..takovou špičku.*”⁴³⁷ Nejen tento narátor reflektoval, že Lady byly v rámci východních automobilů “to nejlepší, co se tady dalo koupit v tu dobu”⁴³⁸. Paní Jana Novotná uvedla: “*(...) mě přijde, že ten žigulik byl..takový jako VIP. Jako pro naše lidi tady..to bylo takový jako..ted’ asi Volvo nebo Mercedes..prostě to bylo úplně takový to nejlepší, co tady mohlo bejt.*”⁴³⁹ Určité automobily totiž jak v “období nedostatku” (tedy do roku 1972), tak v období kvantitativní saturace (ale velmi omezeného výběru) vystupovaly v rámci společnosti jako “symboly”, a to jak určitého společenského postavení⁴⁴⁰, tak skutečnosti, že rodina (či jednotlivec) měla solidní a stabilní příjem. Tuto “symbolizaci” pak měla na svědomí kombinace finanční náročnosti pořízení osobního vozu a absence instantní dostupnosti některým modelů i v období početního dostatku automobilů. Pan Pokorný v rozhovoru uvedl: “*byl to takový symbol, koupit si tehdy auto. Kdo měl příjem, tak si ho koupil*”⁴⁴¹. Ačkoliv narátor explicitně neverbalizoval, jakým přesně symbolem měl osobní vůz být, lze z uvedené věty

⁴³⁴ Pozn.: Narátorka si nepamatovala přesný rok, jen že to bylo zhruba v rozmezí let 1982 – 1985.

⁴³⁵ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 11.

⁴³⁶ Pozn.: Této problematice se podrobněji věnuji v kapitole týkající se šedé ekonomiky na str. 102 – 111.

⁴³⁷ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 5. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴³⁸ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 4.

⁴³⁹ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁴⁰ Pozn.: Mám na mysli společenské postavení rekrutující se buď ze stranické funkce, držení řádu/státního vyznamenání, popřípadě z “finanční síly” (nikoliv tedy společenské postavení z hlediska reálné kontribuce k “dobru společnosti” či reálné váženosti dané osoby). Tou z řad “nepolitické veřejnosti” disponovali například řezníci a zelináři. V textu pak zmiňuji ještě sousloví “finanční stabilita” – tu pak je třeba od finanční síly odlišit, neboť “stabilitu” chápu jakožto reálnou možnost koupě automobilu bez ohrožení vlastní existence, zatímco “sílu” chápu jakožto možnost koupit si výrazně dražší automobil bez toho, aby dotyčný musel jakkoliv snížit svůj dosavadní životní standard.

⁴⁴¹ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 4.

implicitně usuzovat, že vůbec samotná *koupě* vozu znamenala symbolizaci stabilního příjmu a dobré finanční situace. Nutno dodat, že tímto myslím nikoliv symbolizaci v rámci rodiny, ale spíše “dávání najevo” této situace ostatním členům společnosti, ať již známým či neznámým, popřípadě ale i určité “dohnání” a “připojení se” ke “všem ostatním”, kteří již automobil měli. A která auta byla symbolem určitého společenského postavení v rámci své exkluzivity či okamžité nedostupnosti? V soukromé sféře⁴⁴² se kontinuálně (tedy jak v období nedostatku, tak saturace) jednalo o “západní” vozy, v období početního dostatku pak vozy Lada ve verzích 2103, 2106 a 2107⁴⁴³. Pan Nedvěd k této problematice uvedl: “(...) *vrstva, která jezdila v těch šestsettrojkách (Tatra 603)*⁴⁴⁴, *tak pokud jako chtěl (dotyčný člověk) sám jezdit (tedy ve svém soukromém čase), tak měl patnáctistovku (VAZ 2103) žigula že jo.*”⁴⁴⁵ Ostatní verze VAZů (kromě verze kombi, tedy 2102 a 2104) byly dostupnější – jak co se týká samotného sehnání, tak ceny⁴⁴⁶. I přes to se nicméně především od přelomu 70. a 80. let sháněly kvůli velmi nízkým importům velmi špatně. Automobily Lada “dostupnějších řad” si tak až do roku 1989 uchovávaly – jak zmiňovala narátorka paní Jana Novotná – určité “VIP” postavení, a to právě kvůli špatné sehnatelnosti. V tomto případě se však jednalo o postavení samotné značky v očích motoristů a vlastnictví těchto vozů jako takové nebylo symbolem společenského postavení, jako spíše výše zmíněné finanční stability spojené s rozhodnutím o pořízení vozu, stejně jako u vozů Škoda⁴⁴⁷.

Automobil jako takový byl za “normalizace” nazírán z různých úhlů pohledu, které byly v rámci této kapitoly nastíněny, některé automobily pak byly vnímány jakožto symboly určitého společenského postavení. Co se týká pořízení automobilu, rozšířenější praxí (oproti ostatním možnostem) byla koupě s finančním příspěvím více osob v rámci příbuzenského vztahu (popřípadě i osob mimo příbuzenské okruhy), a to jednou za delší časový úsek se snahou o udržování vozu a jeho využívání na “nutné” cesty (například na chatu) či občasně projížďky. Pro mnoho lidí pak automobil představoval zároveň koníček, kterému se věnovali ve volném čase.

⁴⁴² Pozn.: Tedy ve “sféře”, kde se straničtí funkcionáři nemohli vozit služebními Tatrami 603/613, dle kterých bylo jejich společenské postavení od “zbytku společnosti” jasně rozeznatelné.

⁴⁴³ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 6. Lada 2106 se například ihned po příchodu na československý trh v roce 1977 staly “horkým” módním zbožím a společenským symbolem těch, kteří se chtěli odlišit, ale stále jim chyběly prostředky na “západní” vůz. IN: Tuček, J. (2012). Automobily Lada 1970 – 1990. Grada Publishing, Praha, 160 stran.

⁴⁴⁴ Pozn.: Následně ve vozech Tatra 613, které typ 603 v jejich “úvalu” vystřídal.

⁴⁴⁵ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 6. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁴⁶ Pozn.: I přes to se především od přelomu 70. a 80. let prakticky nedaly sehnat. Pro ilustraci bylo v roce 1974 bylo dovezeno 32.200 kusů typu 2101 a 12.000 kusů typu 2103. Škoda 110 L tehdy stála 50.000,-Kčs, VAZ 2101 58.000,-Kčs. Podobný cenový odstup byl zachován i po nástupu řady 742 (čili Škod 105/120), ceny tedy byly podobné. IN: Motoristický časopis Svět motorů 1/74. Rubrika “Chci vědět”, str. 34.

⁴⁴⁷ Pozn.: Je zajímavé, že žádný z narátorů v tomto směru neproblematizoval “lepší” automobily Škoda, jako například typ 130 s pětistupňovou převodovkou. Tyto měly vysokou cenu (dle narátora pana Jiřího Pokorného zhruba kolem 75.000,-Kčs – tedy cenu srovnatelnou s VAZem 2106/2107, přičemž tento zmínil pouze cenu a dál se těmto vozům již nevěnoval) a zároveň se velmi špatně sháněly, jako “VIP” vůz však v paměti narátorů vystupují jen vozy Lada. Zmínka ceny Škody 130 IN: Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3.

Šedá ekonomika - protislužby⁴⁴⁸, všimné⁴⁴⁹ a úplatky

V teoretickém zakotvení práce jsem uvedl, že po mírném hospodářském vzestupu v rámci pátého pětiletého plánu (1971 – 1975) následovala dlouhodobá stagnace, jejíž základní příčinou bylo přetrvávání centrálně direktivního systému řízení hospodářství, který se vyznačoval nedostatečnou pružností v reakcích na nastálé situace na trzích, včetně trhu s automobily a s náhradními díly. Periodická nedostupnost náhradních dílů a instantní nedostupnost “lepších” vozů (spojená s jejich periodickou *dostupností*⁴⁵⁰) vedly k zakořenění “šedé ekonomiky”⁴⁵¹ – praxi podpultového zboží, protislužeb, všimného a úplatků v rámci sledovaného tématu. Jak dále uvidíme, z uvedeného “výběru” byly v oblasti automobilů využívány především protislužby, všimné a “známosti” (bez “materiálního podtextu” recipacity) s pracovníky Mototechny. V “časech nedostatku” (tedy do roku 1972), kdy se automobily prodávaly na přednostní poukazy a následně prostřednictvím jednotných pořadníků, se daly tyto praktiky využít především v sortimentu náhradních dílů a u vozů dostupných v rámci “prvního” (1958 – 1962) a “druhého” (1969 – 1973) volného trhu, neboť machinace s pořadím v jednotných pořadnících musely být obtížné (stejně jako machinace se záznamy v období kvantitativní saturace, jak uvedl pan Jiří Čáp – viz. níže), zřejmě však nikoliv nemožné – především na vysokých pozicích v rámci krajských OZ či podnikovém ředitelství, z nařízení vysoko postavených stranických funkcionářů a možná i na úrovni vedoucích prodeje nových vozů⁴⁵². Prvků šedé ekonomiky se však začalo využívat především v období “normalizace”, z hlediska automobilového trhu tedy v období kvantitativní saturace – kromě žádaných VAZů, které byly v 70. letech periodicky k dostání na záznam (a v 80. letech pak po většinu času), se všechny vozy prodávaly volně, jenže západní vozy (v Mototechně prodávané do roku 1981), žádané barvy, lepší výbavy a motorizace vozů Škoda se z důvodu jejich malého množství

⁴⁴⁸ Pozn.: Je třeba uvést, že protislužby ve skutečnosti nepředstavují “přímý” a “explicitní” prvek šedé ekonomiky, pro potřeby práce jsem je však do této kategorie zařadil. Ostatně situace, kterých se protislužby ve vyprávění například narátora pana Čápa týkaly, byly v soudobém kontextu na hranici, či spíše už skoro za hranicí zákona.

⁴⁴⁹ Pozn.: “Všimné” znamená protislužbu či finanční úplatu za ohlídání naskladnění požadovaného automobilu. Prodejce pak dal v případě tohoto “dobrého vztahu” zájemci přednostní “echo”.

⁴⁵⁰ Pozn.: Problematice periodické dostupnosti žádanějších modelů se více věnuji v kapitole “Nedostatek v období “normalizace”?” na str. 111 – 119.

⁴⁵¹ Pozn.: Šedá ekonomika představuje vztahy, které porušují běžné etické a morální “kódy” ve společnosti a jsou spíše na hranici zákona než vyloženě za ní (tyto se pak již řadí do ekonomiky “černé”). IN: Miroš, P. (2007). Šedá ekonomika. Písemná práce k modulu mikroekonomie v rámci studia Brno International Business School. Dostupné online, viz. bibliografie.

⁴⁵² Pozn.: Je třeba zdůraznit, že uvedené je čistě má spekulace, která se nezakládá na informacích vyčtených ani vyslechnutých – k problematice šedé ekonomiky v 50. a 60 letech se mi bohužel nepodařilo dohledat žádné relevantní a detailní informace, je však možné velmi reálně usuzovat, že i v tomto období se protislužeb, všimného a úplatků v určitých případech využívalo, především pak v rámci volných trhů, kdy chtěl zájemce “pohlídat” například vůz západní provenience. Dále si myslím, že část rozhovoru, kde pan Jiří Čáp hovořil o malých možnostech machinací se záznamy (viz. v této kapitole níže), by bylo možné alespoň v základních obrysech aplikovat na jednotné pořadníky z let 1962 – 1973. U prodeje automobilů na poukazy v 50. letech nemám o praxi v rámci “šedé ekonomiky” naprosto žádné informace, jistě se však minimálně v sortimentu náhradních dílů dalo “známosti” využít. Kontinuálně v letech 1948 – 1989 pak měla dle mého názoru určitý vliv na sehnání požadovaného automobilu známost (či příbuzenský vztah) s vysoko postaveným stranickým funkcionářem.

dodaného na vnitřní trh špatně sháněly. A právě v těchto momentech, kdy se zájemce o automobil nespokojil se škodovku ve skladové výbavě, přicházely eventuelně “ke slovu” prvky šedé ekonomiky.

Dva narátoři–zákazníci ve svém vyprávění reflektovali, že známost na pracovníka v Mototechně měla výrazný vliv na koupi automobilu⁴⁵³, pan Oldřich Doležal také rozvedl, že známosti hrály svou roli i v případě nákupu náhradních dílů. Narátor pan Jiří Nedvěd nikdy protislužby či všimné “řešit” nemusel, neboť automobil vždy získal “oficiální” cestou – nejdříve Simcu 1301 prostřednictvím poukazu v roce 1968/1969 (nepamatoval si přesně), poté skladovou Škodu 105 na přelomu 70. a 80. let a nakonec Favorita v roce 1988 na “přednostní přiděl” (viz. kapitola věnovaná Škodě Favorit). Reflektoval však, že “mít známého v Mototechně” mohlo mít na koupi vozu “*naprosto*” zásadní vliv⁴⁵⁴. Dále uvedl, že určité profese, a to zelináři, lékaři, řezníci a “majitelé razítek”⁴⁵⁵ (například na povolení připojení plynového spotřebiče) nemuseli dávat všimné v korunách⁴⁵⁶. Jednalo se totiž o “výhodná povolání”, jejichž vykonavatelé měli k dispozici žádané “naturálie”, které mohli za ohlídání/zajištění automobilu či naskladnění požadovaného náhradního dílu “vyměnit”. Osobní zkušenost s koupí automobilu (Lada 2101) prostřednictvím známého měl pan Oldřich Doležal: “(...) *máma mi doporučila bratrance, kterej tam (v prodejně Mototechny v Praze na Harfě) dělal vedoucího pracovníka..a to bylo moje štěstí, protože jinak bych na toho žigula čekal strašně dlouho. To se říkalo, že nejsou (psal se rok 1976) a pak jsem byl překvapený. Tam (tedy na skladové ploše) jich stálo nepřehledný množství, na tom skladě jich mohlo bejt do stovky (...)*⁴⁵⁷. *I přes protekci se nedala vybrat barva, tak jsem dostal banánovou – seděl jsem u něj (u bratrance) v kanceláři, dali mi kafíčko a během já nevím..hodiny, dvou, mě přišla pani sekretárka říct, že mam připravený auto k odjezdu. To bylo všechno.*”⁴⁵⁸ Ačkoliv takto rychlé získání vozu Lada představovalo spíše kuriozitu, je zároveň jasným příkladem, že v rámci prodeje automobilů existovalo mnoho “výjimek z pravidla”. V tomto případě se jednalo o prodej automobilu “protekčně”, čili za využití kontaktu na rodinného příslušníka, přičemž nedošlo ani k využití protislužby. Taková “pomoc” byla – pokud

⁴⁵³ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 10, také Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 7.

⁴⁵⁴ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 10.

⁴⁵⁵ Pozn.: O problematice “razítek” hovořil i pan Oldřich Doležal, avšak v “opačném” případě – on sám v Mototechně nepracoval, ale chtěl službu po “majiteli razítka”. Potřeboval na automobil namontovat tažné zařízení, které sice “v hospodě” sehnal, ale potreboval k němu oficiální povolení do technického průkazu vozidla: “(...) *no tak se chodilo tak, že se dala do techničáku tisícovka a on ti řek “máte k tomu techničák?” a ty si řek, že ne a on to (tedy technický průkaz s vloženou tisícikorunou) otevřel a povidá “joo,máte..ISA (zřejmě příslušné povolení) tady..vždyť je to jasný, ISA 50” a už jsi tam měl razítka.*” IN: Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 9. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena

⁴⁵⁶ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 10.

⁴⁵⁷ Pozn.: Je pravděpodobné, že narátor zrovna “vychytil” dobré období, kdy se záznamy na vozy Lada nevypisovaly a tyto byly volně k dostání, je však také možné, tato auta právě na vypsání záznamů čekala. Vzhledem k tomu, že pan Doležal na automobil čekal pouhé dvě hodiny a připava auta na předání trvala normálně zhruba půl dne, je také možné, že tyto automobily byly již připraveny na nějaký hromadný prodej a nevadilo, když kus chyběl. Možností je tedy více...

⁴⁵⁸ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 1-2. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

to situace umožňovala – v rámci rodiny zřejmě považována za běžnou (ačkoliv to žádný z narátorů explicitně nevyslovil), občas se jistě bylo možné setkat i s nezištnou “přátelskou” výpomocí (čili nezaloženou na příbuzenském vztahu). “Známost” přišla vhod také u sortimentu náhradních dílů, v tomto případě pak již ve vyprávění pana Doležala vystupoval element protislužeb – jeho známý sháněl na svou Škodu ramínka ke stěračům (které se v hojné míře kradly), často však nebyly k sehnání (což byl právě důvod jejich krádeží), kromě podpultového zboží. Pan Doležal měl známou v prodejně náhradních dílů, která mu na jeho požadavek ramínka “schovala”. Na to konto se tam narátor se svým známým vydal a ramínka dostal. Pan Doležal pak v rozhovoru uvedl, že chtěl od tohoto známého, kterému náhradní součástku zprostředkoval, nějakou službu: “(...) *ty děláš tohle, já mám kamarádku v prodejně, tak šel se mnou a za 40,- korun byly ramínka.*” “Vztahy” založené na prvcích šedé ekonomiky reflektovali také narátoři z řad zaměstnanců, a to především paní Jana Novotná a pan Jiří Čáp - jejich vyprávění bylo v tomto ohledu velmi přínosné.

Paní Novotná měla zkušenosti s prodejem náhradních dílů i automobilů, v rámci sledované problematiky tak bylo možné tyto dvě oblasti porovnat. “*Když jsem dělala v dílech, tak je pravda, že se chodilo nakupovat zezadu. Takže my, když jsme chtěli maso, tak jsme šli zezadu do masny (...), věděli jsme, že on nám to tam schoval (mluví o řezníkovi) a my mu zase něco taky (schováme)*” (...). *Oni chtěli vždycky olejovej spínač (...), tak “joo, pro tebe ho tam mam”, že jo...a on “tak já ti tady nechám na řízky třeba.”*”⁴⁵⁹ Je třeba zdůraznit, že narátorka se vyjádřila v tom smyslu, že se v dané lokalitě (v Kladně) všichni navzájem znali, protože v jedné ulici byla zároveň masna, drogerie, náhradní díly, potraviny a chodili tam nakupovat stále jedni a ti samí lidé. I z vyprávění pana Čápa (viz. níže) vyplývá, že vztahy v rámci šedé ekonomiky by nefungovaly ve chvíli, kdy by do prodejny přišel někdo naprosto neznámý. Známost s dotyčným člověkem byla důležitým předpokladem pro protislužbu či “podpultovku” (to samozřejmě pouze v sortimentu náhradních dílů)⁴⁶⁰. Narátorka paní Dezortová, která pracovala v náhradních dílech celý život, odpověděla na otázku, jak vnímala problematiku protislužeb a podpultového zboží následovně: “*Bralo se to..jako pozornost toho zákazníka k nám, protože on od nás něco potřeboval a tenkrát bonboniéra stála nějakých 18 korun a on říká “hele prosim tě, já mam teďko 3 odpolední, nedostanu se sem, můžeš mi to tady nechat do pátku?” A dal čokoládu nebo bonboniéru, byla to taková protislužba..mezi..prodejcem a zákazníkem.*”⁴⁶¹ V oblasti náhradních dílů na sebe šedá ekonomika brala podobu “lehčích forem” protislužeb či “úplatků” (především ve formě drobných naturálií), což vyplývá i z vyprávění paní Novotné a paní Kellerové: “(...) *u nás v těch dílech nebyly ty úplatky nijak velký* (směje se).”⁴⁶² To zřejmě souviselo s tím, že se - oproti

⁴⁵⁹ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 22.

⁴⁶⁰ Pozn.: Známost byla důležitým předpokladem, nelze však samozřejmě absolutizovat a uvést, že se jednalo o naprosto *nutný* předpoklad – někteří prodejci jak v náhradních dílech, tak u automobilů mohli “slyšet” na úplatek či poskytnutí protislužby i bez předchozí známosti s daným zákazníkem.

⁴⁶¹ Rozhovor s Marcelou Dezortovou ze dne 26.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁶² Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 1. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

automobilům - jednalo o drobnější sortiment, který (kdy už) podléhal spíše periodické několikaměsíční nedostupnosti. Tato narátorka pak na obecněji formulovanou otázku, zda “to” (ve smyslu podpultového zboží a celkově prvků šedé ekonomiky) bylo normální odpověděla: “(...) (já) bych neřekla, že to bylo úplně normální, ale v té době asi hodně no, protože tady nebylo nic (mluví o drobném spotřebním zboží a potravinách), na všechno se stály fronty, přivezly zeleninu, pomeranče, na všechno se stála fronta, takže když měl někdo výhodu, že nemusel stát frontu – o to už šlo, že se nemuselo stát tu frontu (...).”⁴⁶³ Dle narátorky to nebylo normální z morálního hlediska, ale bylo to normální z hlediska fungování společnosti v té době (v rozhovoru to takto formuloval tazatel, ale narátorka souhlasila). “Lidi to chápali tak, že když něco není, tak že půjdou za nějakým známým. Nešly přímo, ale ptali se “hele nemáš nějakýho známýho v Mototechně, já bych potřeboval tohle.”⁴⁶⁴ Výše uvedené slovo výhoda dává signál, že práce s nedostatkovým zbožím (v tomto případě s náhradními díly, které byly občas nedostupné) mohla být jako výhoda brána – i ve vyprávěních dalších narátorů se v tomto kontextu objevují především zelináři, řezníci a právě práce v Mototechně. Pokud někdo k této výhodě měl “přístup” – tedy pracoval ve výhodném odvětví – vědomě této výhody využíval, ať již k ulehčení života (fronty) nebo k získání zboží, které se jinak dalo těžko sehnat. Paní Novotná ostatně sama nepřímou reflektovala, že pracovala s nedostatkovým zbožím: “(...) dělali jsme v nějakém oboru (myslí náhradní díly), kterej byl výhodnej.”⁴⁶⁵ Pan Jiří Čáp reflektoval ještě další důvod využívání výhod, které s sebou práce v oblasti automobilů nesla: “(...) v těch službách jsme měli ty platy podstatně menší (...), to my jsme byli čudlici třeba proti havířům s téma platama, tak jsme to doháněli všelijak.”⁴⁶⁶ Důvodem využívání výhod tak byly dle tohoto narátora také malé platy v porovnání s havíři, které vzhledem k tomu, že pracoval v Kladně znal. Zároveň je zajímavé, že v tomto kontextu – tedy vědomého využívání výhod své práce za účelem přilepšení si k nízkému platu – v rozhovoru pan Čáp přímo uvedl (s určitou nadsázkou), že všichni v sektoru služeb kvůli tomu byli “lumpové – zelináři, řezníci, mechanici v autoopravnách”⁴⁶⁷, ale i “oni” jakožto zaměstnanci Mototechny v oblasti nových automobilů. Narátorka paní Kellerová, která zastávala v oblasti náhradních dílů ze všech narátorů nejvyšší pozici (vedoucí oddělení náhradních dílů), však byla ohledně problematiky výhod svého zaměstnání mnohem zdrženlivější: “Práce s nedostatkovým zbožím..výhody? Žádný nebyly...”⁴⁶⁸ S protislužbami, úplatky či podpultovým zbožím tato narátorka určitou zkušenost měla (tedy že se s nimi setkala), byla však velmi striktní a prvků šedé ekonomiky dle svých slov prakticky nevyužívala⁴⁶⁹: “(...) úplatek mi nabízeli za kastli (za karoserii). Tak jsem je vyhodila

⁴⁶³ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 22. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁶⁴ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23.

⁴⁶⁵ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 22.

⁴⁶⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 26.

⁴⁶⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 26.

⁴⁶⁸ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 16.

⁴⁶⁹ Pozn.: Lépe řečeno nevyužívala pro svůj vlastní prospěch, s drobnou součástíkou však například pomohla někomu známému.

(pousměje se). *Řekla jsem, že nic nechci (...). Když na mě někdo přišel, tak říkám "ne". Protože tam..(nesrozumitelné) a pak mě zavrou (...). Když tam přišel někdo cizí (...), tak zásadně ne. Když to byl třeba soused nebo něco..tak..jsem mu řekla..ať si přijde, až to bude, protože nosit domů jsem to taky nechtěla nikomu. Když to byla maličkost, tak jsem řekla "přijďte si" (tedy v tom smyslu, že na prodejně třeba nějaký drobný díl ohlíkala)."*⁴⁷⁰ Kromě již zmiňované důležitosti aspektu "známosti" s dotyčným zájemcem o náhradní díly vystupuje ve vyprávění této narátorky problematika kontrol (tyto zmiňoval také pan Čáp – viz. níže). Na prodejny náhradních dílů dle narátorky chodily kontroly, které se věnovaly například účtenkám, které musely přesně "sedět" s prodaným zbožím či počtem jednotlivých naskladněných položek⁴⁷¹. Představy, že pracovníci Mototechny měly v oblasti šedé ekonomiky naprosto "volné ruce", jsou mylné.

Již jsem zmínil, že paní Jana Novotná pracovala postupně na pozici prodejce náhradních dílů i automobilů. Tím, že nezastávala vyšší funkci, měla v oblasti šedé ekonomiky omezené možnosti. Podle ní bylo možné využít známostí a protislužeb především u náhradních dílů, protože se jednalo o drobné zboží a možnosti tak byly lepší, než u automobilů. Dle vyprávění prakticky neměla u osobních vozů ze své pozice řadového prodejce možnost cokoliv ovlivnit⁴⁷². Zmiňuje pouze jediný případ, kdy své pozice prodejce nových vozů mohla "výhodně" využít - když chtěl její otec koupit automobil, přimluvila se u vedoucího prodejny za jinou barvu laku než bílou⁴⁷³. Když si ona sama kupovala v první třetině 80. let nový vůz (Ladu), podávala si na něj záznam a čekala na něj jako všichni ostatní – tehdy zhruba jeden rok⁴⁷⁴. Z hlediska zaměstnance tak neměla od podniku Mototechna žádné výhody (například ve smyslu přednostního nákupu auta), rovněž si nemohla "zkrátit" cestu k jeho získání, to podle ní nebylo možné.

V oblasti automobilů existovaly možnosti "zaměstnaneckých výhod" a využívání prvků šedé ekonomiky především na vyšších pozicích. Přímá zaměstnanecká výhoda byla prakticky jen jedna – možnost získat levně tzv. lakovky, tedy bourané či jinak poškozené nové vozy (příčemž k těmto nehodám docházelo například při nakládkách na vagony): *"U těch auto se potom komisionálně odhadla cena a to bylo výhodný pro mototechňáky. Takhle já jsem přišel k novému auťáku (...). To šlo na prodejny, ale většinou to jako zůstalo mezi zaměstnancema"*⁴⁷⁵, uvedl narátor pan Jaroslav Slaviček. Pan Jiří Čáp tuto problematiku v rozhovoru také zmínil: *"Auta se prodávaly skoro nový a opravený a prodávaly se za třetinovou cenu. Ale k*

⁴⁷⁰ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 17. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁷¹ Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 10 a 18.

⁴⁷² Pozn.: Jedná se nicméně o její osobní zkušenost. Řadoví prodejci mohli "benefitovat" především z všimného, žádný z narátorů této studie však explicitně neuvedl, že by se s finančními úplatky v rámci všimného setkal. IN: Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23.

⁴⁷³ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

⁴⁷⁴ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12.

⁴⁷⁵ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 6. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

tomu se každéj nedostal, to jsem se dostal, jenom když jsem dělal toho vedoucího prodejny”⁴⁷⁶. Pan Slaviček pak ještě dodal: “Můžu Vám říct, že jsem..měl 120ku GLSku..já už si nepamatuju ty ceny. Ale vim, že tam..že to šlo na kamion a chytil bočnici..tak byl..blatník přední, kapota trochu skříplá..a..v tý době ta škodovka..kolik mohla stát..no bylo tam takovejch 30 - 40% slevy.”⁴⁷⁷ Všechny ostatní potenciální výhody se pak rekrutovaly již z kombinace zastávané vyšší pozice a využívání prvků šedé ekonomiky. O finanční korupci se nikdo z narátorů nezmínil, “fungovaly” především protislužby – přímo s finančními úplatky se nikdo z narátorů nesetkal, už vůbec ne v řádech tisíců korun⁴⁷⁸. Když jsem s panem Čápem rozváděl téma peněžních částek, které od zákazníků dostal, jednalo se o obnosy v řádech desítek až stovek korun – narátor například hovořil o 50,- Kčs, které dostal při předávání automobilu zákazníkovi⁴⁷⁹, také uvedl: “To jsem zařídil auto za pětikilo dejme tomu. Ale já jsem to většinou dělal jenom pro lidi, který jsem znal, protože to jste si moh taky naběhnout.”⁴⁸⁰ Paní Novotná zase v rozhovoru vzpomínala, že když přijely pro díly větší firmy, tak jako pozornost přivezly skleničky, což byl ale dle ní spíše “prezent”⁴⁸¹ - pozornost. Sami narátoři si o finanční úplatek neřekli, nabídnut byl (dle explicitně sdělených informací) pouze paní Kellerové za sehnání karoserie.

U protislužeb však byla situace diametrálně odlišná a kdybychom například chtěli protislužby, se kterými se setkal (či které využil) pan Jiří Čáp zpeněžit (čili vyčíslit poskytnutou protislužbu v penězích), částky by “šly” do tisíců korun. Tento narátor v rozhovoru vzpomínal: “Tenkrát jsem si musel doplnit středoškolský vzdělání..tenkrát mně bylo 35..(..) a mně to nešlo, mně to nebavilo, jenomže jsem dostal post vedoucího prodejny automobilů s podmínkou, že si do pěti let doplním středoškolský vzdělání (...). Ten jeden učitel byl takovej neoblomnej (...), pak jsem propad (...). Tenkrát přišel ten, co měl nechal propadnout a přišel, že by chtěl červenou (myslí tím Škodu 120), no a pak jsem měl dvojku na maturitním vysvědčení.”⁴⁸² Dále vyprávěl: “(..) tady ty jeleni (ukazuje na zeď se sbírkou paroží z myslivecké činnosti), to bylo taky o těch autech. Tenkrát jste se k tomu (k honitbě) nedostal (...). Támhle ten prostřední jelen, ten čtrnácterák – to jsme jezdili na Doupov..přilít kamarád a říká “hele ta moje ženská ted’ viděla toho Favorita novýho (bavíme se o konci 80. let, rok 88/89), vona ho chce. Střel si u mě co chceš, hlavně sežeň toho Favorita. Tak to byly takový ty výhody no.”⁴⁸³ Dále: “(..) ale nejenom

⁴⁷⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 18.

⁴⁷⁷ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 10.

⁴⁷⁸ Pozn.: Když jsem se v rozhovoru s panem Čápem bavil v tom smyslu, zda se setkal s úplatky v řádech tisíců korun, tak se začal smát. Na druhou stranu nevyloučil, že “někde” třeba mohl zájemce o automobil za ohlídání či sehnání vozu takto vysokou částku prodejci či vedoucímu prodeje zaplatit. Dle zjištěných informací pak usuzuji, že vyšší částky mohli platit lidé, kteří nedisponovali známostí na pracovníka Mototechny a šli na prodejnu s nabídkou všimného “na blind”. IN: Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 27.

⁴⁷⁹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12.

⁴⁸⁰ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 26.

⁴⁸¹ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23.

⁴⁸² Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 22 - 23. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁴⁸³ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23.

tyhle jeleni, to byly i jiný možnosti. Prostě jste zvednul telefon, zavolal jste do řeznictví “tady Čáp Mototechna” (...) no a “přijďte no”...řekni si co chceš a všechno dostaneš. No ale pak jste musel..zavolal řezník, že má kamaráda, že by chtěl žigulika, že jo. Ale nesmělo toho bejt moc jako.”⁴⁸⁴ Tento narátor se také vyjádřil v tom smyslu, že ze své pozice vedoucího prodejny měl možnost “zatahat za nitky” - z Mladé Boleslavi (tedy z AZNP) mohl sehnat auto dle individuální specifikace zájemce: “To jsem si musel sednout do auta, domluvit se s těma ženskejma z tý fabriky, vzít s sebou nějakou pozornost jo a “děvčata chtěl bych si odvést dvě auta a chci aby byly takový a takový”. Tak oni my je z těch aut co tam měli vybraly, já jsem si je odvez v tichosti. Druhej den se omyly, připravily, přišli ty lidi v tichosti a bylo to mimo ty akce 160 aut najednou (mluví o standardním naskladňování aut). Tak to šlo, ale až pozdějc, když už jsem byl známej (myslí tím v Mladé Boleslavi). Ale nedělal jsem to moc (...), občas jsem si něco pomoh, ale já se vždycky hrozně bál.”⁴⁸⁵ Narátor hovořil i o dalších možných praktikách – dal si například zapsat záznam na Ladu (na předních příčkách, protože věděl, kdy se záznamy budou přijímat). U tohoto záznamu se pak dalo umazat jeho jméno a místo toho napsat jméno známého, který to auto chtěl. “Ale muselo se to dělat s citem a opatrně (...), ty lidi nebyli blbý venku (tedy ti, co stáli frontu na záznam).”⁴⁸⁶ Vyloženě manipulovat s pořadím v záznamu se dle pana Čápa moc nedalo, z jeho vyprávění vyplývá, že nanejvýše o pár řádků, ale “ne o padesát, (protože) by to bylo rychle dohledatelný.”⁴⁸⁷ Pan Čáp v souvislosti s prvky šedé ekonomiky zmiňoval, že se bál a nebylo možné dělat nějaké “větší akce”, a to kvůli kontrolám z hospodářské kriminální služby a kontrolám z příslušného krajského OZ. V rámci těchto “návštěv” se kromě kvality přípravy vozů určených k prodeji a prodejní kultury kontrolovaly především počty prodaných vozů a jejich správná evidence v účetnictví – tedy zda všechno správně souhlasí⁴⁸⁸. Tyto kontroly byly také jedním z důvodů, proč prvků šedé ekonomiky využíval jen u lidí, které osobně znal (neznámý člověk nabízející finanční úplatek či žádající o sehnání automobilu za protislužbu mohl být právě z této kriminální služby⁴⁸⁹).

Z výše uvedeného vyplynuly po analýze a interpretaci tři stěžejní “elementy”, které se k využívání prvků šedé ekonomiky vázaly:

1) Element “známosti” – “anonymní” člověk “z ulice” dle vyprávění narátorů příliš k výhodám nepřišel, stejně tak (dle vyprávění pana Čápa) ani “čerstvý” vedoucí prodejny, to až po zapracování, respektive seznámení se s dalšími lidmi (například v AZNP). Zaměstnanci Mototechny prvků šedé ekonomiky využívali primárně v kontaktu se známými lidmi či příbuznými. I tak však bylo možné – při “natrefení” na

⁴⁸⁴ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 23.

⁴⁸⁵ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 23.

⁴⁸⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 25.

⁴⁸⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 25.

⁴⁸⁸ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 23.

⁴⁸⁹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V prepisu na str. 26.

svolného prodejce automobilů – si všimným pojistit ohlídání žádaného vozu, žádný z narátorů to však u *neznámého* člověka explicitně nezmínil.

2) Element protislužeb. Finanční úplatky se ve vyprávění až na výjimky (pan Čáp a paní Kellerová) neobjevovaly, klíčoví narátor k této problematice pan Čáp však tuto možnost v rámci jiných pracovišť nevyloučil. Tento narátor pak v rozhovoru ještě zmínil: “(...) můj kolega na Mělníku vstoupil do partaje⁴⁹⁰ a byl ještě mladší než já a co si dovolil on, to já jsem si nikdy...”⁴⁹¹ Co přesně jeho kolega dělal, k tomu jsme se bohužel nedostali. V každém případě hrály ze všech možných prvků šedé ekonomiky “prim” právě protislužby, jakožto nejvyužívanější forma neoficiálních vztahů.

3) Element “vyššího postu”. Z uvedených informací jasně vystupuje posun řadový prodejce/vedoucí prodejny, tedy rozdíl mezi nižší a vyšší funkcí v možnostech obcházet standardní praktiky (například problematika záznamů na Lady a jejich “obcházení” ve srovnání paní Novotné a pana Čápa) či v možnostech, které daný zaměstnanec měl v “oblasti” protislužeb (na vyšší funkci mohl nabídnout širší a hodnotnější škálu protislužeb než na pozici nižší).

Závěrem je možno konstatovat, že občan “normalizovaného” Československa měl kromě možnosti koupě automobilu “oficiální cestou” možnost využít “vod šedé ekonomiky”, mezi jejíž prvky patřily úplatky, všimné, protislužby či jen “známost” bez “materiálního podtextu”. V rámci této kapitoly byla tato problematika zpracována z pohledu narátorů z řad zaměstnanců podniku i z pohledu narátorů z řad zákazníků. Je důležité poznamenat, že se v tomto kontextu v žádném případě nejedná o analýzu, deskripci a interpretaci, která by si nárokovala stoprocentní zmapování této oblasti a “patent na pravdu”. Zároveň však doufám, že byla tato oblast v rámci zkoumaného tématu předkládané práce dostatečně explorována, nastíněna a vysvětlena. Důležitý je pak závěr, že veškeré zmíněné prvky šedé ekonomiky jsou důsledkem špatné dostupnosti žádanějších automobilů a periodické nedostupnosti náhradních dílů. Ve chvíli, kdy se zájemce o vůz zajímal o “úzkoprofilový” automobil, lepší výbavu a motorizaci jinak dostupného automobilu či žádanou barvu, měl prakticky dvě možnosti – vyčkávat, obvolávat různé prodejny Mototechny a doufat, že právě na něj se usměje štěstí a vysněný automobil si odveze právě on nebo si tento automobil snažit “pojistit”. Stejně tomu bylo u žádaných a početně nezajištěných náhradních dílů. Pokud však tito zájemci “z ulice” nedisponovali známostí z řad pracovníků Mototechny (u automobilů pak především výše postavených), mohli nabídnout všimné v podobě protislužby či finančního úplatku prodejci pouze “na blind”. Všichni

⁴⁹⁰ Pozn.: Pan Čáp se členství ve Straně dlouho vyhýbal, nakonec do ní těsně před revolucí vstoupil (členství pak představovalo další nutnost vzhledem k pozici vedoucího prodejny, nicméně narátor uvedl, že procedura vstupu trvala asi “půl druhého roku”), vzhledem k listopadovým událostem to pak ale již nemělo žádnou relevanci. Z vyprávění je však evidentní, že člen strany měl na vysoké pozici ještě další možnosti (a mohl být takřkajíc “drzejší”), než nečlen. Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23 – 24.

⁴⁹¹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23.

narátori z řad zaměstnanců, kteří o tomto tématu v rozhovoru mluvili, však reflektovali, že bez “známosti” by s dotyčným člověkem vztah na úrovni šedé ekonomiky nenavázali – mohla to být “bouda”⁴⁹², neboť chodily kontroly. Narátori z řad zákazníků rovněž uvedli, že využívali *známosti* a nikdo se nezmínil, že by šel někoho uplatit či požádat o laskavost “na blind”. V problematice šedé ekonomiky tak hrála “známost” důležitou roli.

Nakonec bych rád uvedl citaci z rozhovoru s narátorkou paní Janou Novotnou, která ve svém vyprávění problematiku, které se tato kapitola věnovala, pěkně ilustrovala: “*Mě třeba zastavil policajt, řek mi, že nemam (bezpečnostní) pásy a v občance už to bylo, kde děláte, že jo a on “jé vy jste v Mototechně” a už se s Váma bavil úplně jinak a to jsem mu nic nenabídla a jenom viděl “jé Mototechna, já bych potřeboval..tak to uděláme takhle..jed’te”*. Prostě to slůvko (myslí Mototechna) bylo tak magický.”⁴⁹³

⁴⁹² Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 26.

⁴⁹³ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 23. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

Nedostatek v období “normalizace”?

Účelem této kapitoly je stručně a jasně zrekapitulovat a konkretizovat aspekty problematiky (ne)dostatku automobilů v období “normalizace” a uvést, jak tato problematika vystupovala v paměti narátorů. Prostor je věnován také potenciálním důvodům existence “fenoménu” absolutního nedostatku automobilů v období “normalizace” v myslích pamětníků z řad veřejnosti.

Je třeba uvést, že vnímání nedostatku v jakékoliv oblasti je otázkou subjektivity, automobily a náhradní díly nejsou výjimkou. Situaci, kterou jeden člověk vnímá jako nedostatek, může druhý vnímat i opačně, a to například proto, že nemá vysoké nároky. V rámci sledovaného tématu lze nicméně uvedené vztáhnout spíše až na období kvantitativní saturace (tedy na léta 1972 – 1989). Ačkoliv je samozřejmě možné, že i v období “objektivního” početního nedostatku vozů (tedy do roku 1972) tehdejší situaci na trhu s automobily někdo vnímal jako dostatečnou, tak rozdělení názorů na to, zda byl automobilů dostatek či nikoliv, mělo u motoristické veřejnosti “na svědomí” především období kvantitativní saturace, a to v závislosti na náročnosti požadovaných kritérií, která měl automobil dle zájemce o vůz splňovat. Do roku 1972 v každém případě “panoval” kvantitativní nedostatek automobilů, jehož příčinou byla nedostatečná výroba a vysoký export.

Od konce roku 1972 do konce sledovaného období již hovoříme o kvantitativním dostatku automobilů, přičemž jednotné pořadníky, které byly zavedeny v roce 1962, byly zrušeny v polovině října roku 1973. Prodej osobních vozů držitelům státních vyznamenání a řádů na přednostní poukazy byl zrušen v roce 1972. Směrnice pátého pětiletého plánu z roku 1971 postulovala zefektivnění ekonomiky za účelem lepšího uspokojování potřeb obyvatelstva⁴⁹⁴. Tento cíl pak byl vytyčen v souladu s cíli finálními – upevněním role KSČ ve společnosti po období Pražského jara a “normalizací” společenských poměrů, jejíž součástí bylo “nasměrování” angažovanosti obyvatelstva ze sféry veřejné do sféry soukromé, čili odvedení občanů od politického dění⁴⁹⁵. Nástrojem stabilizace společenské situace se stal v materiální rovině také automobilový průmysl a z tohoto důvodu (a z důvodu nutnosti většího přísunu devizových prostředků) bylo naplánováno zvýšení investic, které se brzy odrazilo v počtu dodávaných automobilů na trh a stupni motorizace⁴⁹⁶. Ještě v roce 1969 evidovala Mototechna v Čechách a na Moravě více než 215.000 zájemců o koupi automobilu, na podzim 1972 toto číslo kleslo na necelých 105.000⁴⁹⁷, přičemž v tomto roce přišlo na trh zhruba 127.000 osobních vozů⁴⁹⁸ – automobilový trh se kvantitativně satureoval a u nasycení co do počtu dostupných vozů již zůstalo až do konce sledovaného období. V průběhu let následujících po roce 1972 však vystoupil

⁴⁹⁴ Průcha, V. a kol. (2009). *Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992*. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 660.

⁴⁹⁵ Rataj, T., Houda, P. (2010). *Československo v proměnách komunistického režimu*. Oeconomica, Praha, 455 stran.

⁴⁹⁶ Pozn.: Více k této problematice také kapitola “Specifika automobilového průmyslu v Československu” na str. 43 – 48.

⁴⁹⁷ Tuček, J. (2006). *Trabant – historie, vývoj, technika, sport*. Grada Publishing, Praha, 152 stran.

⁴⁹⁸ Motoristický časopis Svět motorů 1/72. Článek “Motorová vozidla na trhu v letošním roce”, str. 8-9.

do popředí jiný problém: disproporce nabídky a poptávky z hlediska sortimentu. Kvantitativní nasycení trhu se týkalo vozů Škoda, a to v základních specifikacích (S a L). V případě zájmu o automobil již tedy lidé měli *čím* jezdit, zvyšoval se však počet zájemců o koupi *lepších modelů*, kterých byl nedostatek – Jan Tuček v rozhovoru odhadoval, že koncem 80. let mohlo existovat zhruba 300.000 neuspokojených zákazníků o lepší modely⁴⁹⁹ - především vozy Lada, vyšší specifikace vozů Škoda či “západní” vozy⁵⁰⁰. Jednoduše řečeno – míjelo se to, co lidé chtěli s tím, co se na trhu nabízelo⁵⁰¹. Tuto disproporci pak ke konci 80. let dobře “vyjádřila” obrovská vlna zájmu o vozy Škoda Favorit, které představovaly jak koncepčně, tak designově obrovský krok vpřed a něco úplně nového. Z “pohledu disproporce” se jednalo o *lepší model* již v základní specifikaci a efekt byl okamžitý – “nekonečné” fronty⁵⁰². Ačkoliv byl v období “normalizace” v Československu *kvantitativní dostatek* osobních vozů, potýkal se automobilový trh po celé toto období “z faktického hlediska”⁵⁰³ s *nedostatečnou skladbou* sortimentu⁵⁰⁴ a zároveň *nedostatkem lepších modelů* v rámci

⁴⁹⁹ Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky. Nejedná se v žádném případě o akurátní číslo, pouze o hrubý odhad ilustrující, že se nejednalo ani o pár jedinců, ale ani o celou “motoristickou obec”.

⁵⁰⁰ Pozn.: Zájem o vozy Škoda základních specifikací (tedy především Š 105 S/L, v 80. letech by se do této “kategorie” dala zařadit i Š 120 L, ta však představovala v období “normalizace” vůbec nejprodávanější vůz, zájem o ni tedy byl. Lze však usuzovat, že při větší dostupnosti specifikací LS/GLS/GL a Š 130 by zájemce volil právě je) začal od poslední třetiny 70. let upadat právě ve prospěch jejich žádanějších variant, VAZů a eventuelně ostatních “východních” a “západních” automobilů. IN: Rozbor hospodářské činnosti za rok 1977. Vnitropodnikový materiál Mototechny. Také rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky.

⁵⁰¹ Rozhovor s Janem Tučkem ze dne 12.04. 2013. Nezaznamenáno na diktafon, pouze písemné poznámky. Je důležité uvést, že tato disproporce logicky existovala i před kvantitativní saturací automobilového trhu. Poté se však začala více “manifestovat” – ve chvíli, kdy byly “základní” automobily vázány pořadníkem a čekací lhůtou, nebylo “volání” po lepších modelech tolik “slyšet”. Se situací, kdy se stal automobil dostupný bez čekání, však přišly “na řadu” otázky týkající se skladby sortimentu po vzoru přísloví “s jídlem roste chuť” – po uspokojení nároků obyvatelstva na vlastnictví osobního automobilu a poté, co se toto vlastnictví stalo “normální”, začali náročnější motoristé požadovat něco nového, zajímavého, lepšího. První nepřímá reflexe nastíněného IN: Motoristický časopis Svět motorů 9/73. Článek “Ceny osobních automobilů”, str. 22 – 23.

⁵⁰² Pozn.: Více k problematice vozu Škoda Favorit v příslušné kapitole na str. 83 – 89.

⁵⁰³ Pozn.: Tedy z pohledu jasně hovořících faktů. O nedostatečnou skladbu sortimentu se jedná ve srovnání se západními zeměmi, jejichž hospodářství fungovalo na principech tržní ekonomiky. Pro mnoho lidí však i taková skladba sortimentu, jaká byla k dispozici v zemích východního bloku včetně Československa, představovala skladbu dostatečnou, neboť jen potřebovali dopravní prostředek a bez problémů se spokojili s jedním z dostatečných a dostupných vozů, ať již se Škodou či “východním” automobilem. Jakkoliv představovala disproporce na trhu s automobily problém, považují za důležité zdůraznit, že zájem o lepší a žádanější modely a “stěžování si” na jejich nedostupnost nepředstavovaly problém naprosto každého motoristy bez rozdílu. Jak se vyjádřil v rozhovoru Jan Tuček – mohlo se jednat zhruba o stovky tisíc občanů (např. počet neuspokojených objednávek vozů Lada v roce 1987 překročil 100.000; IN: Tuček, J. (2009). *Auta východního bloku*. Grada Publishing, Praha, 291 stran), je to však jen hrubý odhad nezakládající se na existujících statistikách. Zkrátka – jednalo se o každého, kdo se nespokojil s dostatečným vozem a nevládnul v první instanci žádaný “lepší” vůz.

⁵⁰⁴ Pozn.: Tuto reflektoval i časopis Svět motorů, a to již v čísle 9/73 v článku “Ceny osobních automobilů” na str. 22 – 23. V průběhu 70. a 80. let se sortiment nabízených automobilů stále “scvrkával” – postupně se přestaly dodávat dvoutaktní automobily z NDR (Trabant v roce 1984, Wartburg v roce 1985), vozy Zastava, Fiat 125P, Moskviče, od roku 1981 nebylo možné v Mototechně zakoupit vozy západní proveniencí, atd. Koncem 80. let tak byly na československém automobilovém trhu pravidelně “k máni” vozy šesti značek – Volga, VAZ, Oltcit, Škoda, Polski Fiat a Dacia, z toho Lady byly prakticky permanentně nedostupné. Neuvažují občasně dodávky vozů ARO. IN: například

tohoto sortimentu, jehož páteř tvořily základní specifikace vozů Škoda. Omezený výběr automobilů byl zapříčiněn jak skutečností, že Československo bylo součástí tzv. východního bloku, který byl od “západního světa” oddělen tzv. železnou oponou, tak skutečností, že na nákup zahraničních automobilů byly vyčleněny pouze omezené finance⁵⁰⁵. Omezený počet vyšších specifikací tuzemských škodovek byl zapříčiněn prioritou jejich exportu⁵⁰⁶, u VAZů hrálo primární roli markantní snížení jejich importu na přelomu 70. a 80. let. Automobily ze Západu vždy představovaly “třešničku na dortu”, jejich dovoz se do roku 1981 omezoval na několik stovek kusů ročně. Automobilový trh se tedy v období “normalizace” nepotýkal s kvantitativním nedostatkem automobilů jako takových, ale s nedostatkem ve výběru a s početním nedostatkem žádanějších modelů v rámci tohoto omezeného výběru. Vzhledem k tomu existovaly celostátní regulace na “úzkoprofilové” – tedy žádané - automobily i v 70. a 80. letech, a to ve formě tzv. záznamů, tedy objednávek automobilů na početně i časově omezené fondy prodejen v obdobích, kdy se nabídka početně nekryla s poptávkou⁵⁰⁷. Druhým – avšak oproti záznamům “nepřímým” – regulačním opatřením v oblasti automobilů byla úvěrová politika. Výběr automobilů, na něž poskytovala Česká státní spořitelna půjčky, se uskutečňoval dle konkrétní a *aktuální* situace na trhu (tedy podobně jako vyhledávání záznamů), přičemž aktuálně “úzkoprofilové” vozy byly vždy ze seznamu úvěrových automobilů vypuštěny, v případě “srovnání” nabídky a poptávky do něj byly opět zařazeny⁵⁰⁸. Další funkcí půjček byla – v kombinaci s inzercí – podpora prodeje vozů, kterých bylo v zásobách nadměrné množství⁵⁰⁹. V takových případech se půjčky poskytovaly až do výše plné kupní ceny vozu, nikoliv jen do výše 30% (či v některých případech 50%) z této ceny⁵¹⁰. Dodám ještě, že automobily, na které nebyly “uvaleny” záznamy, se prodávaly volně (tedy bez možnosti jakýchkoliv objednávek) a při zájmu o žádané a početně málo

motoristický časopis Svět motorů 5/88. Rubrika “Chci vědět”, str. 28. Sortiment automobilů IN: Tuček, J. (2009). *Auta východního bloku*. Grada Publishing, Praha, 291 stran.

⁵⁰⁵ Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 3 – 4.

⁵⁰⁶ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 3.

⁵⁰⁷ Pozn.: Dle zjištěných informací byly předposlední záznamy na vozy Škoda vypsány v roce 1975 (Š 100/110), další záznamy na tuzemské automobily následovaly až v roce 1988 v souvislosti se Škodou Favorit. Kromě těchto vozů se příjem záznamů týkal jen sovětských automobilů značky VAZ.

⁵⁰⁸ Pozn.: První půjčky z podzimu roku 1972 byly tedy poskytovány na “premiérově” dostatečné vozy, nadále se situace operativně měnila. Ze seznamu úvěrových vozů byly dle situace opětovně vypuštěny (a znovu zařazovány) především vozy Lada a automobily Škoda lepších specifikací, půjčky se pak nikdy neposkytovaly na “západní” vozy. Operativnost úvěrové politiky ilustruje například skutečnost, že zatímco zhruba v polovině roku 1985 bylo možné na půjčku nakoupit i vozy Škoda 120 GLS (což znamená, že jich bylo přechodně dostatečné množství), v první třetině roku 1986 již byly z úvěrování vyňaty. Srovnání IN: Motoristický časopis Svět motorů 34/85, rubrika “Chci vědět”, str. 28; Motoristický časopis Svět motorů 16/86, rubrika “Chci vědět”, str. 28.

⁵⁰⁹ Pozn.: Např. inzerát ve Světě motorů z roku 1985: “*Mototechna prodává nové osobní automobily v 57 prodejnách a servisech. Na protiúčet, na půjčku, za hotové*”, přičemž na obrázku pod inzerátem byla Škoda 120. IN: Motoristický časopis Svět motorů 17/85, str. 30.

⁵¹⁰ Pozn.: Tuto možnost (tedy možnost “plných” půjček) se mi podařilo dohledat pouze v rámci roku 1985, a to u vozů Škoda 105/120 a Dacia. Je možné usuzovat, že půjčky ve výši plné kupní ceny vozu byly v souvislosti s nastálou situací zaváděny i v jiná léta, nikde jsem o tom však nenalezl zmínku (a nemám tak “důkaz”). IN: Motoristický časopis Svět motorů 34/85, rubrika “Chci vědět”, str. 28.

zastoupené “volné” modely mohly “přijít ke slovu” prvky šedé ekonomiky, které tak představovaly důsledek špatné dostupnosti těchto vozů.

Záznamy na automobily vždy “vyvolala” situace na trhu, která znamenala menší nabídku oproti poptávce po daném vozu a nebyly tak koncipovány jakožto permanentní regulační opatření. Kdyby se situace “uklidnila”, byly by příjem záznamů zrušen. Dle zjištěných informací bylo možné od poloviny 70. let na záznam zakoupit jen vozy Lada, přičemž v 70. letech se periody okamžité dostupnosti a nedostupnosti těchto vozů střídaly, po většinu 80. let byly kvůli snížení importu VAZY okamžitě nedostupné a tedy na záznam. Co se týká žádaných a volně prodávaných automobilů (primárně vyšších specifikací škodovek), také u nich vystupuje “element periodicity” – byla totiž období⁵¹¹, kdy byly tyto vozy pro potenciální zájemce dostupné v počtech, které aktuální poptávku uspokojily. Skutečnost, že prodej a tedy dostupnost automobilů⁵¹² podléhaly v tomto kontextu periodicitě (či obdobím/výkyvům), v rozhovoru krátce zmínili narátoři Jiří Čáp⁵¹³, Miloš Kostecký⁵¹⁴, obsáhleji pak pan Jiří Nedvěd (viz. níže). Problematika “období, ve kterém byl vůz kupován” hraje zásadní roli v tom, jaké mohou mít pamětníci na kupování automobilu vzpomínky. Pro ilustraci - zatímco někomu se podařilo náhodou koupit Škodu 130 prakticky bez čekání (a bez využití prvků šedé ekonomiky), dalšímu se jí v dalším roce nepodařilo sehnat ani za několik měsíců usilovného hledání a “sáhl” po Škodě 120⁵¹⁵. Podobných “tahanic” jsou internetové diskuse plné⁵¹⁶, nicméně bez možnosti dobrat se “jediné pravdy” – každý jednotlivý zážitek s koupí automobilu totiž může být pravdivý, v pozadí tohoto je pak třeba hledat právě výkyvy v dostupnosti. Periodickou dostupnost pak *primárně* ovlivňovala *situace v oblasti exportu*, také však například místo, kde si zájemce automobil kupoval⁵¹⁷. Zajímavě se k této problematice vyjádřil pan Jiří Nedvěd: “*Občas byly takové akce. Najednou se vrátilo něco z exportu třeba, že jo. Já si pamatuju, ale nevím bohužel, ve kterým to bylo roce..někde v Hamburku byly ve skladu škodovky..kupátka (Š 110 R vyráběné v letech 1970 – 1980). A tenkrát to zaplavilo moře nějak..já nevím, do vejšky podlahy a vrátilo se to celý a prodávalo se to tady s velkou slávou, no přitom to bylo*

⁵¹¹ Pozn.: Tato období představovala časové úseky od několika měsíců do jednoho roku, nikoliv například periodu tří let.

⁵¹² Pozn.: A nejen prodej automobilů, ale i náhradních dílů. Tyto pak zase naopak podléhaly periodické nedostupnosti – více samozřejmě v kapitole věnované náhradním dílům na str. 89 – 96.

⁵¹³ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5

⁵¹⁴ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 4.

⁵¹⁵ Pozn.: Dobře to ilustruje například článek na stránkách Světa motorů z prvního čtvrtletí roku 1987: “*Nejsnáze jde dostat Škodu 105. Ale jak ukazují zkušenosti, není o ně takový zájem, jako o Škody 120. Ovšem o ty někdy bývá nouze, zejména o některé jejich varianty. Poptávka daleko převyšuje nabídku u Škody 130 všech provedení. Spíše lze hovořit o štěstí, že zájemce o Š 130 ji opravdu dostane. Je ale pravdou, že v závěru minulého roku a v lednu a únoru 1987 bylo možné bez problémů koupit i tyto typy.*” IN: Motoristický časopis Svět motorů 12/87, článek “Když dva dělají totéž”, str. 2 – 3.

⁵¹⁶ Pozn.: Například diskuse na http://auto.idnes.cz/zigulika-vyhlizeli-ze-spacaku-pred-mototechnou-ft2-auto_ojetiny.aspx?c=A091116_113549_auto_ojetiny_fdv, kompletní přehled internetových zdrojů uvádím v bibliografické části.

⁵¹⁷ Pozn.: Ilustrační příklad (čistě hypotetický): V ostravské prodejně Mototechny se zájemce po telefonickém kontaktu dozvěděl, že mají k dispozici červenou Škodu 120 GLS, zatímco předchozích deset telefonátů na prodejny ve Středočeském kraji svědčilo o tom, že tato specifikace není k sehnání.

zasolený, že jo..(…).”⁵¹⁸ Ačkoliv se jedná spíše o kuriózní příklad, problematiku “období” dobře ilustruje, neboť právě Škody 110 R výkyvům “okamžitá dostupnost/nedostupnost” podléhaly. Z uvedeného k této problematice v každém případě vyplývá, že nelze generalizovat v tom smyslu, že vyšší specifikace vozů Škoda byly naprosto vždy okamžitě nedostupné a bylo těžké je bez patřičné známosti sehnat, neboť automobilový trh podléhal výkyvům v dostupnosti.

Jak problematika (ne)dostatku automobilů v období “normalizace” vystupovala v paměti narátorů? Pan Jiří Pokorný reflektoval omezenost sortimentu: “(…) *když to hodnotím s odstupem doby, tak byl hrozně omezený výběr.*”⁵¹⁹ Z jeho vyprávění nicméně vyplývá, že to takto vnímal i soudobě, konkrétně zpočátku 80. let, kdy si automobil kupoval⁵²⁰. Pan Oldřich Doležal v rozhovoru nejprve uvedl, že zpočátku 70. let vnímal kvantitativní nedostatek, a to v souvislosti s avizovanou dvouletou čekací lhůtou na Trabantu⁵²¹, kterého kupoval v roce 1971/1972 (nepamatoval si přesně) a který byl k dostání na zápis do jednotného pořadníku⁵²². Následně narátor reflektoval, že v období “normalizace” vnímal “špatně”⁵²³ nabídku automobilů z hlediska možnosti výběru a dal to do souvislosti s tím, že zároveň viděl, jaké automobily bylo možné zakoupit v Tuzexu⁵²⁴, což pro něj byl nepoměr. Ve vyprávění pana Jaroslava Slavíčka vystupovala problematika (ne)dostatku v souvislosti se zájmem o Škodu Favorit, a to v tom smyslu, že “*koupěschopnost (lidí) byla a výroba nestačila*”⁵²⁵, přičemž zároveň vzpomínal na záznamy na tyto vozy. (Ne)dostatek tak u tohoto narátora vystupoval v kontextu zájmu československých občanů o “lepší” automobily, kterým Favorit ve srovnání s řadou 742 byl. Kvantitativní nedostatek ani nedostatek v sortimentu pan Slavíček explicitně nezmínil. Pan Jiří Čáp ve svém vyprávění reflektoval přerod automobilového trhu v kvantitativní saturaci na přelomu let 1972/1973⁵²⁶, která pak již “vydržela” po celé období “normalizace”. Vnímal také nedostatek v rámci sortimentu (což takto explicitně neuvedl, z kontextu jeho vyprávění to však bylo patrné) a nedostatek tuzemských vozů vyšších specifikací či žádanějších barev⁵²⁷. Paní Jana Novotná vnímala v souvislosti s (ne)dostatkem automobilů především jejich velmi omezený výběr: “(…) *nebyl ten výběr. Prostě se řeklo..”ted’ jsou tady tyhlecty*”, *byly dvě barvy a nějaká omezená výbava, takže..”vyberte si z toho, co je*”.⁵²⁸ Také reflektovala, že

⁵¹⁸ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 4-5. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁵¹⁹ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

⁵²⁰ Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 1.

⁵²¹ Pozn.: Nakonec čekal zhruba půl roku, nedokázal však vysvětlit, proč se čekací lhůta zkrátila.

⁵²² Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 1.

⁵²³ Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 3.

⁵²⁴ Pozn.: Přičemž uvedl, že automobil z Tuzexu pro něj byl nedostupný. IN: Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 3.

⁵²⁵ Rozhovor s Jaroslavem Slavíčkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza; v přepisu str. 5.

⁵²⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

⁵²⁷ Pozn.: Tato problematika se nesla prakticky celým rozhovorem, například IN: Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5.

⁵²⁸ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

automobily byly hodně drahé⁵²⁹, což v kombinaci s absencí půjček (do roku 1972) a jednotnými pořadníky vystupuje v paměti této narátorky tak, že když byla malá (narozena 1961), tak *“bylo (aut) fakt málo”*⁵³⁰, přičemž jí přišlo, že ještě zpočátku 70. let aut moc nejezdilo. Tato narátorka také v rozhovoru rozvedla svůj názor na to, proč v Československu *“panoval”* po roce 1948 nedostatek automobilů: *“(…) já mám takovou svojí vizi (…), že když se v roce 1948 obrátil režim, začly se malé automobilové firmy ničit..nebo postupně slučovat, až se udělala jedna obrovská fabrika, která na tu poptávku nestačila (…). Taky se hodně vyváželo a (to, co tu zůstalo) nestačilo na domácí trh.”*⁵³¹ Dle narátorky tak byly zásadními problémy v tomto kontextu monopol AZNP Mladá Boleslav a prioritita exportu. Ve velmi podobném *“duchu”* se vyjádřil i pan Miloš Kostecký: *“(…) tady bylo našlápnuto. Motocykly tady byly světový špičky. Škodovka nebo Tatra..Pragovka taky, to všechno bylo na úrovni. (..) Ale po tý válce se to..zorientovalo na těžkej průmysl, ono se o tom (má na mysli redukci počtu automobilek) moc nemluví, ale to se utlumilo tohleto.”*⁵³² V souvislosti s tématem nedostatku narátor hovořil pouze o 50. a 60. letech, a to v tom smyslu, že kupní síla byla v Československu větší, než fondy, které jí měly uspokojovat⁵³³. Narátoři pan Pokorný, pan Doležal, paní Novotná a pan Čáp tedy v souvislosti s obdobím *“normalizace”* reflektovali omezenost sortimentu, popřípadě nedostatek *“lepších”* vozů v rámci omezeného sortimentu. Pan Jiří Nedvěd uvedl jako hlavní příčinu nedostatku automobilů priorititu exportu, kdy automobilový průmysl nestačil z přidělených fondů zásobovat vnitřní trh⁵³⁴. Tento narátor však především trval na tom, že *“až do úplného uvolnění, prakticky do těch 90. let”*⁵³⁵ byl kvantitativní nedostatek automobilů. Vzápětí pak dodal: *“to bylo nejkrásnější vidět (ve smyslu, že to bylo nejlépe vidět), když se začal vyrábět ten Favorit, že jo..že se na to stály fronty.”*⁵³⁶ Celkové vyznění vyprávění pana Nedvěda *“podtržené”* touto větou dává signál, že u tohoto narátora zřejmě došlo ke zkreslení paměti způsobem, který naznačil pan Čáp. Ten vyslovil domněnku v tom smyslu, že lidové pořadníky na Favorit se do mysli lidí vryly natolik, že (de)formovaly jejich paměť a způsobily, že řada pamětníků (včetně pana Nedvěda) trvá na tom, že v období *“normalizace”* byl kvantitativní nedostatek automobilů a na vozy Škoda se stály fronty. Pořadníky a fronty na automobily pak měl ve svých vzpomínkách spjaté se Škodou Favorit také pan Jiří Pokorný, ten však netvrdil, že automobilů byl za *“normalizace”* kvantitativní nedostatek. Favorit tedy u dvou narátorů vystupoval v automatické asociaci se souslovím *“fronta na automobil”* a protože se jedná o tuzemský automobil, tak u pana Nedvěda zřejmě tato asociace v průběhu času *“pokračovala dále”* (až do současné

⁵²⁹ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 7.

⁵³⁰ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 9.

⁵³¹ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8 - 9. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁵³² Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 16. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁵³³ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2.

⁵³⁴ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 3.

⁵³⁵ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 5.

⁵³⁶ Rozhovor s Jiřím Nedvědem ze dne 07.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 5.

reflexe) v tom směru, že automobilů byl v Československu za “normalizace” celkový nedostatek. Jedná se samozřejmě o interpretační domněnku, která se však zakládá na analýze všech zjištěných informací a celkového kontextu projevu pana Nedvěda.

Dalším důvodem, proč si někteří lidé myslí, že v období “normalizace” byl kvantitativní nedostatek automobilů, může být výše uvedená subjektivita tohoto problému. Někdo totiž může kvantitativní nedostatek vnímat v rámci “lepších” modelů (kterých opravdu nedostatečné množství bylo) a nikoliv všech automobilů jako takových. Pokud nebyl zájemce o vůz náročný a sortimentní nedostatek neřešil, zakoupil skladový vůz Škoda či dostupný “východní” vůz a v paměti mu tehdejší situace neutkvěla v kategorii “problém”. Motoristé s vyššími nároky však mohly mít jednak problém se sháněním žádaného (“lepšího”) vozu a jednak mohou mít v paměti zafixováno, že automobil, který by *opravdu* chtěli (například západní provenience), nebyl dostupný už vůbec. Dalším “zkreslujícím faktorem” může být zaměňování, respektive ztotožňování jednotných pořadníků (zrušených v roce 1973) se záznamy, které se za “normalizace” přijímaly na úzkoprofilové vozy. Názor, že na všechny automobily se ve druhé polovině 70. let a 80. letech čekaly fronty, může být zapříčiněn právě splynutím těchto dvou způsobů prodeje, které byly jeden od druhého velmi odlišné. Dále může takový názor “vyvěrat” z toho, že zájemce o vůz chtěl například Škodu 105 ve specifikaci GL, kterých bylo velmi málo. Prodejce mu tedy řekl, že se musí chodit ptát či volat, zda automobil na prodejnu “dorazil”. V paměti tak mohl být postupem času vytvořen “konstrukt”, že když tyto vozy nebyly, tak se na ně braly záznamy, což ještě “přiživilo” skutečné vypisování záznamů na Škodu Favorit. Od zakoupené “mýtu”, že se na škodovky řady 742 braly záznamy, je pak již jen pomyslný krůček k názoru, že za “normalizace” tedy nutně musel být celkový kvantitativní nedostatek automobilů. Podobně to pak může být i s “východními” automobily – zájemce o vůz nemohl v prodejně v místě bydliště například sehnat Olcita a neuchýlil se k obvolávání prodejen po celém Československu, čímž byl konfrontován s “místním nedostatkem”, který se mohl v paměti v průběhu času “transformovat” na tvrzení, že na ně byl “pořadník”⁵³⁷. U problematiky “celkového” nedostatku mohou “hrát” svou úlohu rovněž “tradované mýty”, a to především v rámci konfirmačního zkreslení, kdy může mít pamětník – ačkoliv si tuto problematiku vybavuje mlhavě - tendenci celkový nedostatek jako takový potvrzovat, protože ohledně “normalizace” často “panuje” u nejširší laické veřejnosti právě úzus nedostatku, především pak u spotřebního zboží. Paměť tak může být v kontextu oblasti automobilů lehce “deformovaná”. Je třeba zdůraznit, že uvedené interpretační domněnky představují *potenciální* důvody existence “fenoménu” absolutního nedostatku automobilů v období “normalizace” v myslích pamětníků a nepředstavují tedy jediný možný (a už vůbec ne jediný správný) výklad tohoto problému.

Na závěr bych v rámci tématu této kapitoly rád uvedl, že – jak jsem již na několika místech naznačil - automobilový trh podléhal různým výkyvům a existovalo

⁵³⁷Pozn.: Toto tvrzení například v diskusi na <http://garaz.autorevue.cz/viewtopic.php?f=828&t=1142974&st=0&sk=t&sd=a&start=45>. Diskuse k tématu začíná na str. 4.

mnoho “výjimek z pravidla”. Protože není stoprocentní jistota, je nakonec skutečně možné, že v určité periodě období “normalizace” bylo nařizováno přijímání záznamů na tuzemské vozy řady 742 a jiné “východní” vozy, než sovětské Lady, poznatky získané v rámci analýzy a interpretace všech dostupných pramenů tomu však v každém případě nenasvědčují.

Automobilový trh a dostatek po roce 1989

Automobilový trh jsme v kapitole věnové vozu Škoda Favorit opustili na přelomu let 1989/1990, kdy o tyto automobily vrcholil zájem. Účelem této kapitoly je v souladu s tématem práce – tedy (ne)dostatkem automobilů - stručně nastínit, jak se československý (a český) trh s osobními vozy vyvíjel po listopadových událostech roku 1989 a obecně po pádu tzv. železné opony.

Na trhu s automobily nenastala liberalizační změna jako “mávnutím kouzelného proutku” ihned v zimě roku 1989 - jednalo se spíše o postupnější, nikoliv však zdlouhavý proces. V první třetině roku 1990⁵³⁸ byl způsob prodeje osobních vozů svěřen do kompetence jednotlivých krajských OZ a bylo tak finálně upuštěno od celostátních regulací – každý krajský OZ mohl samostatně stanovit, zda se budou v příslušných prodejnách Mototechny automobily prodávat volně či na záznam. Rok 1990 byl v každém případě historicky poslední, ve kterém se občané Československa mohli setkat se záznamy na automobily (značek VAZ a Favorit) jakožto centrálně nařízeným regulačním opatřením. Již v první dvou měsících roku 1990 se naplno projevila “normalizační” disproporce nabídky a poptávky na automobilovém trhu, kdy se míjelo to, co se nabízelo s tím, co bylo lidmi žádáno - mnoho motoristů vzalo “útokem” především západoněmecký trh s ojetými vozy⁵³⁹. Důvodem ke spěchu s pořízením auta ze zahraničí byla i připravovaná vyhláška Správy pro dopravu Federálního ministerstva vnitra: *“Nákupní horečka, která u nás kulminovala před 1. březnem, kdy vstoupilo v platnost nařízení prakticky znemožňující dovoz automobilů starších 5 let, nyní sice poněkud poklesla, nicméně hlad po dovezených autech nadále trvá”*⁵⁴⁰, referoval Svět motorů. Vyhláška (č. 225/90 Sb.) měla evidentně za cíl zastavit záplavu “vraků” ze Západu, týkala se nicméně jen neobchodního dovozu – za účelem dalšího prodeje byl dovoz vozů starších pěti let možný. Nařízení však nemělo dlouhého trvání a k 31.1. 1991 bylo pozměněno s tím, že pro jakýkoliv dovoz není rozhodující rok výroby vozidla, ale jeho technický stav⁵⁴¹. Dovoz byl nicméně i tak v rámci celních opatření zatížen 20% dovozní přírážky⁵⁴². Mototechna samozřejmě již v roce 1990 ztratila monopol na veškeré služby, které zajišťovala – “vynořila se” konkurence “soukromníků”, a to především v oblasti prodeje náhradních dílů a automobilů (zpočátku jen ojetých), také v jejich servisování⁵⁴³. Oficiální zastoupení

⁵³⁸ Pozn.: Nepodařilo se mi bohužel dohledat informaci o konkrétním datu, kdy bylo toto nařízení uvedeno v platnost. IN: Motoristický časopis Svět motorů 21/90, rubrika “Chci vědět”, str. 28.

⁵³⁹ Motoristický časopis Svět motorů 17/90. Článek “Za kolik ojeté auto ze SRN”, str. 10.

⁵⁴⁰ Motoristický časopis Svět motorů 17/90. Článek “Za kolik ojeté auto ze SRN”, str. 10.

⁵⁴¹ Motoristický časopis Svět motorů 10/91. Neznámý článek a neznámá strana.

⁵⁴² Pozn.: Tuto informaci jsem dohledal pouze ve Světě motorů z první čtvrtiny roku 1991, dle kontextu článku je však možné usuzovat, že 20% přírážka platila i v roce 1990. Rovněž se mi nepodařilo dohledat, kdy byla tato přírážka zrušena, je nicméně možné se domnívat, že tomu bylo již kolem let 1992/1993. IN: Motoristický časopis Svět motorů 12/91, Článek “Nastává doba temna?”, str. 12 – 13.

⁵⁴³ Pozn.: Z těch známějších se jednalo například o Autocentrum A. Samohýla vzniklé v první čtvrtině roku 1990 (prodej nových vozů Škoda a ojetých vozů všech značek, zakázková služba), “menších” soukromníků však bylo více (IN: Motoristický časopis Svět motorů 17/90, str. 6 – 7). Skoro po celý rok 1990 se ještě ojeté vozy západní proveniencí prodávaly v autobazarech za valuty, poprvé jsem na ceny za Kčs narazil v souvislosti s autobazarem pana J. Pilaře v SM 46/90. Pro ilustraci byla v tomto

zahraničních značek se oživila až koncem roku 1990, především pak v roce 1991⁵⁴⁴. S tím souvisí i skutečnost, že PZO Motokov – až do roku 1989 monopolní dovozce jak automobilů, tak náhradních dílů – byl postupně nucen změnit jak svůj přístup k zahraničním partnerům, tak celkově i oblast svého působení. Nejen automobilka Škoda, ale i všichni zahraniční výrobci automobilů si postupně vytvořili vlastní (a vlastními lidmi spravovaná) obchodní zastoupení, náhradní díly začaly dovážet a prodávat také soukromé firmy, a to i pro velkoodběratele. Monopol Motokovu tak padl. Náměstek gen. ředitele Motokovu O. Švajda v rozhovoru v roce 1991 uvedl: *“Motokov chce nabízet hlavně obecně odborné služby pro dovoz a vývoz v současnosti existujícím podnikům.”*⁵⁴⁵ Dle dostupných informací vstoupil Motokov s konečnou platností do likvidace až k 01.01. 2007⁵⁴⁶. Po vstupu obchodních zastoupení se pak již vcelku rychle utvořila síť dealerů⁵⁴⁷.

Z hlediska porevolučního vývoje automobilového trhu je velmi důležité, že postupně došlo k liberalizaci cen, které stát přestával dotovat. Došlo tak k obrovskému nárůstu cen jak automobilů, tak náhradních dílů a benzínu, vskutku krizovým rokem pak byl z tohoto hlediska rok 1991 – zatímco na konci roku 1990 stál Favorit 90.310,-Kčs⁵⁴⁸, během první třetiny roku 1991 jeho cena “vyskočila” na 136.000,-Kčs⁵⁴⁹. To se samozřejmě drasticky projevilo v prodejních číslech: *“(…) V loňském roce (tedy 1990) jsme prodali cca. 125.000 vozů. V letošním roce odhadujeme prodej na cca. 40.000 vozů”*⁵⁵⁰, uvedl v rozhovoru předseda představenstva - již automobilové akciové – společnosti Škoda⁵⁵¹ pan L. Kalma. Vzhledem k markantnímu zvýšení cen nových vozů došlo i ke zvýšení cen “ojetin” a bez nadsázky je možno říci, že kdo měl štěstí a Favorita zakoupil ještě v roce 1989, mohl ho v roce 1991 prodat draž o více než 30.000,-Kčs. Svět motorů přinesl v první čtvrtině roku 1991 rozhovory s majiteli autobazarů: *“Nová auta podražila tak, že na*

autobazaru cena Mercedesu 200 D z roku 1978 157.000,-Kčs., BMW 324 D z roku 1985 stálo 290.000,-Kčs. IN: Motoristický časopis Svět motorů 46/90, článek o soukromém autobazaru J. Pilaře. Na stránkách Světa motorů se v následujícím roce začaly inzeráty soukromých autobazarů objevovat celkem pravidelně, například v SM 2/91 inzerát propagující “Auto Novotný” (prodej ojetých i nových zahraničních vozů) či v SM 4/91 dva inzeráty “na” soukromníky nabízející ojetá osobní auta západních značek.

⁵⁴⁴ Motoristický časopis Svět motorů 41/91, Článek týkající se perspektivy PZO Motokov, str. 15.

⁵⁴⁵ Motoristický časopis Svět motorů 41/91, Článek týkající se perspektivy PZO Motokov, str. 15.

⁵⁴⁶ K dispozici online na <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-00000949-motokov-v-likvidaci/>.

⁵⁴⁷ Pozn.: Zatímco obchodní zastoupení je vlastněno výrobcem, dealer představuje soukromý subjekt, který uzavírá s obchodním zastoupením smlouvu. Nové vozy pak dealerům dodává právě obchodní zastoupení. Pro ilustrační příklad: Po vzniku obchodního zastoupení Fiat Auto ČSFR začala vznikat síť dealerů, například firmy Erico OD Šárka, Motortec Brno, AGT Praha, atd. IN: Motoristický časopis Svět motorů 44/91.

⁵⁴⁸ Motoristický časopis Svět motorů 47/90. Článek “Favorit opět dražší”, str. 1

⁵⁴⁹ Motoristický časopis Svět motorů 12/91. Článek “Nastává doba temna?”, str. 12 – 13.

⁵⁵⁰ Motoristický časopis Svět motorů 39/91. rozhovor s panem L. Kalmou, předsedou představenstva automobilové a.s. ŠKODA, str. 15.

⁵⁵¹ Spojení Škody s koncernem Volkswagen se uskutečnilo v dubnu 1991, přičemž “Automobilový koncern ŠKODA a.s.” (vzniklý zápisem do obchodního rejstříku k 20.11. 1990 z původního AZNP) byl do rejstříku zapsán pod novým názvem “ŠKODA, automobilová a.s.” k 02.04. 1991. Současný název “ŠKODA AUTO, a.s.” byl do obchodního rejstříku zapsán k 06.02. 1998. IN: K dispozici online na <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-00177041-skoda-auto/>

ně většina z nás nemá. A jak je to s ojetými vozy? Pod bodem mrazu se v letošní zimě ocitla i koupěschopnost a koupětchtivost zákazníků.”⁵⁵² Vedoucí autobazaru na Hagiboru v Praze v rozhovoru uvedl: “Ceny (ojetých automobilů) vyletěly před vánoci, v listopadu a v prosinci (roku 1990). Někteří lidé mají totiž o ceně svých vozů strašně nadsazené představy. Za tři roky starou škodovku chtějí 90.000 Kčs,-. Za pět, šest let starou stopětku chtějí víc, než stála nová.”⁵⁵³ Lidé si buď svá auta “drželi” nebo je chtěli prodat s vysokým ziskem. Situace z roku 1991 paradoxně velmi připomínala situaci v roce 1969, kvůli které byl tehdy zaveden “druhý” volný trh. “Přichází útlum, motorismus se stává pro mnoho lidí přepychem (...). Co jiného čekat v situaci, kdy nabídka ojetých aut k prodeji je minimální, dovoz byl daněmi zlikvidován, nové vozy jsou (cenově) nedostupné”⁵⁵⁴, reflektoval další vedoucí autobazaru v Praze. Rok 1991 tedy představoval v rámci cenové liberalizace “léčbu šokem” a lidé si začali na nové ceny pomalu zvykat. Nabídka automobilů se v každém případě podstatně rozšířila – skončil stereotyp nabídky sovětských, rumunských, polských a bývalých východoněmeckých automobilek. V tržních podmínkách navíc začali výrobci samozřejmě požadovat ceny v dolarech a za danou cenu v kombinaci s daní a dovozovou přírůžkou byly tyto automobily, vzhledem k jejich technické úrovni, na “novém” československém automobilovém trhu prakticky neprodejně⁵⁵⁵. Koupě nového osobního vozu se stala značnou finanční zátěží, neboť zatímco ceny nových automobilů se v první polovině 90. let zvyšovaly o tisíce až desetitisíce korun, průměrné platy se *meziročně* zvyšovaly v řádech stovek korun⁵⁵⁶. Mnoho motoristů se snažilo svá auta v 90. letech “držet”⁵⁵⁷. Problém pak začali mít především majitelé “východních” vozů, neboť náhradní díly na tyto vozy v některých případech podražily až o 800% (!)⁵⁵⁸, již rok 1992 pak byl charakteristický drastickým propadem cen ojetých východních vozů, jeho primární příčinou byly právě “neskutečné” ceny

⁵⁵² Motoristický časopis Svět motorů 12/91. Článek “Nastává doba temna?”, str. 12 – 13.

⁵⁵³ Pozn.: Škoda Favorit s najetými 20.000 kilometry stála v tomto autobazaru 139.800,- (!), za tuto cenu to však byl spíše neprodejný vůz. IN: Motoristický časopis Svět motorů 12/91. Článek “Nastává doba temna?”, str. 12 – 13.

⁵⁵⁴ Motoristický časopis Svět motorů 12/91. Článek “Nastává doba temna?”, str. 12 – 13.

⁵⁵⁵ Motoristický časopis Svět motorů 36/91. Článek “Pod sto ne!”. Již dle SM 48/90 “chtěl” Sovětský svaz za VAZY 3.400 USD, což by se na československém trhu promítlo cenou 170 – 200.000,-Kčs. IN: Motoristický časopis Svět motorů 48/90. Článek “Mototechno – co dál?”, str. 12 – 13.

⁵⁵⁶ Pozn.: Soukromníci a podnikatelé samozřejmě brali mnohem více, je však uvažován průměrný plat. IN: Kompletní statistický graf k dispozici online na http://csugeo.i-server.cz/csu/dyngrafy.nsf/graf/mzdy_1960_

⁵⁵⁷ Pozn.: Ostatně nejenom v 90. letech, ale i většinu prvního desetiletí nového milénia. Ještě v roce 2008 byl dle statistických údajů věkový průměr automobilů v České Republice čtrnáct let, přičemž Škody typové řady 742 byly – především na venkově – stále často k vidění. K dispozici online na <http://www.novinky.cz/auto/132563-v-cr-je-4-28-milionu-osobnich-vozidel-o-prumernem-stari-14-let.html>

⁵⁵⁸ Pozn.: Důvod takových cen byl stejný, jako u cen nových “východních” vozů: z prodejen postupně zmizely všechny náhradní díly za staré ceny (t.j. placené v rublech) a na pultech se začaly objevovat jen díly nakoupené v tržních podmínkách. Na začátku roku 1992 tak například Mototechna prodávala přední blatník na Ladu 2101 (čili vůbec první model této značky) za 1.898,-Kčs (ostravská firma Autopronď ho prodávala za 1.407,-Kčs), zatímco původní “rublová” cena tohoto dílu činila 250,-Kčs. IN: Motoristický časopis Svět motorů 1/92. Článek věnující se situaci v oblasti náhradních dílů, neznámá strana.

náhradních dílů⁵⁵⁹. *“Pohled na ceny náhradních dílů pro “východoevropské automobily” je pouze pro čtenáře s pevnými nervy nebo odpůrce motorismu. Na škodovky jsou ceny lepší, ale některé díly jsou i přes to velmi drahé”*⁵⁶⁰, referoval Svět motorů v prvním čísle roku 1992. Na stránkách tohoto časopisu pak bylo v čísle 12/92 uvedeno: *“Přes mnohé problémy se v posledním roce nabídka motorových vozidel výrazně obohatila. Žel zatím jen v cenově náročnější oblasti a naopak levnějších vozů ubylo. Chybí Lady, Moskviče, Olcity, Dacia, i malé polské Fiaty. Wartburgy a Trabanty už patří historii.”*⁵⁶¹ I přes všechny uvedené problémy mělo uvolnění alespoň jedno velké (a očekávatelné) positívum - již v první třetině roku 1992 nabízeli prodejci v Československu přes 500 (!) typů a modelů osobních automobilů od 19 značek. Zatímco nejlevnější byla Škoda Favorit za zhruba 140.000,-Kčs, druhým nejlevnějším vozem byl Fiat Panda 750 L, který “přišel” zhruba na dvojnásobek. “K mání” byly ale například i vozy jako Nissan Patrol, který stál astronomických 962.000,-Kčs⁵⁶². Od úplného počátku 90. let byl v každém případě – i přes celní přírážky - velký zájem o ojeté “západní” vozy, což reflektovali i narátoři. Pan Jiří Čáp tyto soukromé dovozy automobilů charakterizoval jako *“invaze na Západ”*⁵⁶³, dle pana Pavla Kolesára se *“sem tahaly veškerý auta, co nepotřebovali v Německu (...). Každý chtěl cizí auto (...).”*⁵⁶⁴ Pan Jiří Pokorný si chtěl nejdříve koupit Favorita, mezitím však došlo k listopadovým událostem: *“(…) to se to změnilo, začaly se auta dovážet, takže celej tenhle problém (tedy s koupí tuzemského vozu) jako odpad no.”*⁵⁶⁵ Jediný, kdo měl přímou zkušenost s koupí “západního” automobilu zkraje 90. let byl pan Doležal, který v roce 1991/1992 (nepamatoval si přesně) zakoupil ojetý Fiat Tipo za 160.000,-Kčs: *“To byly strašný peníze (...). Ale já už jsem to kupoval, když jsem soukromničil (provozoval autodopravu), tak já jsem měl v tu dobu 27 – 30.000,- (měsíčně).”*⁵⁶⁶

Shrnuto a podtrženo, že situace kvantitativního dostatku, nedostatečného sortimentu a nedostatku “lepší” vozů v rámci tohoto sortimentu v období “normalizace”, kdy si mohlo automobil (byť “stejný”) i přes relativně vysokou cenu dovolit mnoho rodin i jednotlivců, se automobilový trh “přehoup” během dvou let do situace skutečné možnosti výběru v rámci nesrovnatelně širšího sortimentu, avšak za takové ceny, že si nový vůz mohli dovolit skutečně jen ti bohatší (většinou

⁵⁵⁹ Motoristický časopis Svět motorů 7/92. Článek “Momentální situace na trhu s ojetými vozy”, str. 4 – 5.

⁵⁶⁰ Motoristický časopis Svět motorů 1/92. Článek věnující se situaci v oblasti náhradních dílů, neznámá strana.

⁵⁶¹ Motoristický časopis Svět motorů 12/92. Článek věnující se trhu s novými automobily, neznámá strana.

⁵⁶² Motoristický časopis Svět motorů 36/91. Článek “Pod sto ne!”.

⁵⁶³ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 10.

⁵⁶⁴ Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

⁵⁶⁵ Pozn.: Tento narátor si pak (brzy po náběhu výroby v roce 1994) i přes to koupil bazarovou Škodu Felicii kombi, po “západním” voze tak “nesáhl”. IN: Rozhovor s Jiřím Pokorným ze dne 04.03.2014, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 6.

⁵⁶⁶ Pozn.: Průměrný plat v roce 1991 činil 3.792,-Kčs, v roce 1992 pak 4.644,-Kčs. IN: K dispozici online na http://csugeo.i-server.cz/csu/dyngrafy.nsf/graf/mzdy_1960_; Citace IN: Rozhovor s Oldřichem Doležalem ze dne 09.02. 2014, vedl Lukáš Jouza; v přepisu na str. 10. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

podnikatelé a OSVČ). V první polovině 90. let situaci nezachraňoval ani trh s ojetými automobily, neboť levnější automobily představovaly již nechtěné “východní” vozy, které bylo co do náhradních dílů zpočátku 90. let “utrpení živit” a které ostatně již od roku 1991 v nabídce nových vozů (až na výjimky) chyběly⁵⁶⁷. Tím se dostáváme ke skutečnosti, že motorismus se (s trochou nadsázky) stal zpočátku 90. let pro řadového motoristu opět luxusem⁵⁶⁸ (nejen vzhledem k cenám náhradních dílů, ale také k cenám benzínu⁵⁶⁹ - lidé si jízdu automobilem “rozmýšleli”). Byl kvantitativní dostatek nových vozů, byl jejich výběr, ale “zúročit” to mohl jen movitější zájemce o automobil. Nelze s naprostou přesností určit, kdy se tato situace “stabilizovala”. Narátor pan Kolesár si například kolem roku 1997 (nepamatoval si přesně) kupoval novou Škodu Felicia ve slušné výbavě “Atlanta”, která dle jeho vzpomínek stála kolem 200.000,-Kč a na otázku, zda pro něj koupě auta představovala v kontextu ceny “nerádnou říši snů” odpověděl: “*Jako potom pro mě už ne (zároveň měl finanční “základ” v podobě 80.000,-Kč z prodeje Favorita)..nebo..si myslím..že už jako pro všechny lidi..že už to jako nebylo tak hrozný..že prostě ty lidi už ty prachy měli nebo..byli schopný našetřit.*”⁵⁷⁰ Průměrná měsíční mzda například v roce 1997 činila 10.802,-Kč, Škodu Felicia tak bylo možné v uvažované výbavě průměrně pořídit za 19 tehdejších výplat, což už je rozhodně možné považovat za “stabilizaci situace”. Lze se tedy domnívat, že k určitému “vyrovnání” příjmů a cen vozů došlo v průběhu druhé a třetí třetiny 90. let – tou dobou již byla finanční dostupnost vozu (především tuzemského) v každém případě lepší, než v období “normalizace”. Dodám jen, že zatímco v 70. a 80. letech byly cenové rozdíly nabízených automobilů (kromě “západních”) relativně malé, od 90. let začaly být (z logiky věci) propastné.

Na závěr je třeba krátce nastínit systém prodeje vozů, který se po revoluci v “našich” podmínkách paralelně s prodejem skladových vozů etabloval. O tomto systému hovořili narátoři Miloš Kostecký a Jiří Čáp. Druhý zmíněný narátor v

⁵⁶⁷ Pozn.: Z vyprávění narátorek paní Dezortové a Kellerové vyplývá, že Mototechna v rámci privatizace pak v průběhu první poloviny 90. let postupně rozprodávala své zásoby dílů jak na vozy Škoda, tak na vozy z Východu (buď “šly” zásoby do privatizace společně s provozovnou nebo se prodaly zvlášť), přičemž nové už se pak moc neobjednávaly. Ceny náhradních dílů se pak právě kvůli tomu snižovaly, přičemž někdy se jednalo i o výprodejové ceny. Pan Kolesár si vzpomínal, že na vozy Škoda 100/110 nebo řady 742 se některé díly dokonce prodávaly na kilogramy (tedy za určitou cenu za kilogram váhy). Zmíněné díly dražší až o 800% v letech 1991/1992 tak samozřejmě nebyly konstantou po celá 90. léta, tato situace se v letech 1993 - 1995 stabilizovala – také proto, že postupně jednak tyto díly zlevňovaly už z výroby a jednak už se prakticky neobjednávaly (a docházelo k jejich doprodejům soukromníkům, kteří je nabízeli mnohem levněji) IN: Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5; Rozhovor s Marcelou Dezortovou ze dne 26.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 10 – 11; Rozhovor s Martou Kellerovou ze dne 22.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 4.

⁵⁶⁸ Pozn.: Takto to ostatně reflektoval i SM 1/92 v článku věnujícím se situaci v oblasti náhradních dílů.

⁵⁶⁹ Pozn.: Narátor pan Pavel Kolesár k tomu v rozhovoru uvedl: “*Já si pamatuju jednu věc, což mi přišlo vtípný (směje se). (...) Říkali, že se bude zdražovat benzín (hovořil o počátku 90. let, konkrétní rok si nepamatoval, s největší pravděpodobností se však jedná o rok 1991)..jako rapidně, třeba o nějakou pětikorunu. A byly fronty u pump, to si pamatuju. A ty lidi tankovali benzín do kanystrů, do všeho..a měli to dokonce..hromada lidí si stěžovala na zápach v panelácích a měli nalít benzín ve vaně v paneláku.*” IN: Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

⁵⁷⁰ Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 9.

rozhovoru uvedl, že po privatizaci automobilky Škoda koncernem Volkswagen byl zaveden systém objednávek. Jednalo se o objednávkový systém s dodací lhůtou zhruba 3 měsíce, přičemž zákazník si mohl naspecifikovat v rámci daných možností výbavu vozu⁵⁷¹. Pan Kostelecký pak uvedl, že dodací lhůta se kontinuálně zkracovala až zhruba na současných pět až šest týdnů⁵⁷², tedy v případě dostupnosti vozu. Vedle prodeje skladových vozů tak od 90. let fungoval (a funguje) “klasický” objednávkový prodej, se “standardní” dodací lhůtou pohybující se od pěti týdnů do čtyř měsíců, s průměrnou dodací lhůtou kolem dvou měsíců⁵⁷³. Nicméně – i v současné době někdy čekací lhůty na automobily dosahují až půl či třičtvrtě roku. A nejedná se jen o čekací lhůty na individuální specifikace vozů Ferrari, ale i o naprosto běžné automobily, o které je jen enormní zájem. Příkladem za všechny budiž vůz Dacia Logan MCV, na který byla ke konci roku 2013 dle paní Novotné čekací lhůta kolem šesti měsíců⁵⁷⁴.

⁵⁷¹ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 11.

⁵⁷² Pozn.: Což je ale vzhledem k dalším zjištěným informacím v rámci objednávkových vozů spíše výjimečné, průměrná dodací lhůta je zhruba dva měsíce. IN: Rozhovor s Milošem Kosteleckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 8.

⁵⁷³ Pozn.: Lhůta se samozřejmě liší jak v rámci jednotlivých automobilek, tak v rámci kupovaného modelu a typu.

⁵⁷⁴ Rozhovor s Janou Novotnou ze dne 14.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 26.

Státní podnik Mototechna po roce 1989

“Již někdo řekl: “Budoucnost každého je taková, jakou si zaslouží”, to samozřejmě platí i v našem případě – osobně jsem přesvědčen, že předpoklady k budoucí prosperitě máme (...).”⁵⁷⁵ Takto hovořil v rozhovoru pro podnikové noviny v poslední čtvrtině roku 1990 tehdejší předseda dozorčí rady s.p. Mototechna, pan J. Dušek. Plány na další fungování byly v situaci, kdy Mototechna ztratila na veškerou svou činnost monopol smělé, jednalo se však o plané naděje. Je třeba zdůraznit, že okolnosti privatizace Mototechny jsou velmi nejasné a vzhledem k zaměření práce na období předcházející 90. létům jsem k detailnímu probádání této problematiky nepřikročil – jedná se o tematiku vhodnou spíše pro samostatnou diplomovou práci, neboť by bylo třeba realizovat rozhovory s patřičně zainteresovanými narátory. Omezím se tak pouze na naprosto základní desripci zjištěného, spíše pro ilustrační účely.

Zatímco Motokov chtěl po revoluci za situace rostoucí konkurence oblast své působnosti změnit (viz. předchozí kapitola), Mototechna “uvažovala” spíše o jejím rozšíření. J. Dušek ve výše zmíněném rozhovoru uvedl, že dosavadní činnost podniku měla být “obohacena” o poskytování ubytovacích služeb, prodej oblečení, aktivní zasáhování do oblasti turistiky či speciální dopravní služby⁵⁷⁶. V tomto směru se vyjádřil i narátor pan Pavel Kolesár⁵⁷⁷. Všechny tyto plány postupně “padly”, neboť se ukázalo, že vykonávání byť jen dosavadní činnosti prakticky nebude možné - nejen automobilka Škoda, ale i všichni zahraniční výrobci automobilů si postupně vytvořili vlastní (a vlastními lidmi spravovaná) obchodní zastoupení, náhradní díly začaly dovážet a prodávat také soukromé firmy, a to i pro velkoodběratele. Narátor pan Jiří Čáp v rozhovoru uvedl, že již v roce 1993 se ŠKODA, automobilová a.s. “zdráhala” poskytnout do prodejní sítě Mototechny své vozy⁵⁷⁸, v podobném “tónu” se vyjádřil i pan Miloš Kostecký: “(...) Zdroje dováženejch automobilů samozřejmě skončily v tom 90tym roce (má na mysli “východní” vozy) (...) a škodovka nás začala utahovat.”⁵⁷⁹ I přes to se vozy Škoda dle tohoto narátora v Mototechně (alespoň v rámci OZ pro Východočeský kraj v Pardubicích) prodávaly až do roku 1995/1996 (nepamatoval si přesně)⁵⁸⁰. Jak pan Kolesár, tak pan Kostecký pak uvedli, že v poslední etapě produktivní existence Mototechny, tedy v první polovině 90. let, tvořil její “hlavní” činnost (vý)prodej náhradních dílů na dosud prodávané osobní vozy a prodej nákladních automobilů a jejich náhradních dílů (Avia, Tatra, Liaz), včetně

⁵⁷⁵ Podnikové noviny 1/1990, měsíčník s.p. Mototechna. Vydalo podnikové ředitelství s.p. Mototechna dne 26.10. 1990 v Praze, str. 4.

⁵⁷⁶ Podnikové noviny 1/1990, měsíčník s.p. Mototechna. Vydalo podnikové ředitelství s.p. Mototechna dne 26.10. 1990 v Praze, str. 4.

⁵⁷⁷ “Mototechna zkoušela i obchodování, takže obchodovala s hadrama, který tahali odněkad. já nevím, Taiwan, Čína (...). Pak tam byl ještě nějaký pokus s dovozem aut z Kanady, což se v podstatě dovezly čtyři auta, který se pak nemohly prodat (...). Tam byly sice levný, ale než se dostaly u nás na značky v rámci homologace, tak to vyšlo tak draho, že...” IN: Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁵⁷⁸ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3.

⁵⁷⁹ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 14.

⁵⁸⁰ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13.

exportu (primárně do Číny, Egypta, Ruska)⁵⁸¹. Skutečnost, že všechny automobilové značky chtěly mít v nových tržních podmínkách (z logiky věci) vlastní prodejní síť, se na likvidaci Mototechny podepsala “velkým písmem”.

Již v roce 1990 byla ze strany vedení Mototechny snaha o přeměnu státního podniku na akciovou společnost, která se však ukázala jako marná⁵⁸². Ze tří fází, tedy fáze malé privatizace, fáze přeměny státních podniků na státní akciové společnosti (tzv. deetatizace) a finální fáze celkové přeměny státních akciových společností na “skutečné” akciové společnosti v rámci velké privatizace, zůstala Mototechna prakticky pouze u fáze první – většina prodejen a skladů “skončila” v aukcích. Státní podnik Mototechna se jako “celek” nikdy nestal akciovou společností a nebyl jako celek s kompletní sítí prodejen a skladů privatizován jedinému podnikatelskému záměru (jako například strojírna Škoda Plzeň). “*Náš bývalý monopolní prodejce automobilů, náhradních dílů a někdy i autopříslušenství Mototechna se rozpadá. Mnoho jeho provizorních jednotek, jak zní vznešenější název pro prodejny a sklady, končí v aukčních síních*”⁵⁸³, referoval v čísle 48/91 časopis Svět motorů. Narátor pan Slaviček v rozhovoru okrajově vzpomínal na praxi malé privatizace v rámci skladových prostor: “*Bud’to se prodávaly objekty se zásobama nebo se vyprodaly zásoby potom se prodal objekt bez zásob, to trvalo (myslí proces malé privatizace) pár let celkem. Ale šlo to tak nějak plynule.*”⁵⁸⁴ Pan Kolesár uvedl, že zásoby náhradních dílů od Mototechny postupně ve velkém kupovali soukromníci, kteří si otevírali vlastní prodejny⁵⁸⁵. Co se týká prodejen automobilů, ty také podléhaly zařazení do aukcí v rámci malé privatizace, u velkých prodejních servisů a OZ byla situace mnohem složitější a v rámci omezených zjištění nejasná. Pan Čáp například nastínil, že on sám se jakožto “porevoluční” vedoucí prodejního servisu Kladno-Rozdělov o tuto prodejnu neúspěšně ucházel, přičemž dokonce předkládal privatizační projekt⁵⁸⁶ - tento objekt byl tedy (zřejmě s mnoha dalšími) vyčleněn z malé privatizace. Ve vyprávění tohoto narátora také vystupovala skutečnost, že prodejní servisy získala v mnoha případech po celé republice ŠKODA, automobilová a.s., která tuto síť dostala “*nějakým darem*”⁵⁸⁷. Do této problematiky nicméně “nevidím” a zmiňuji to jen pro ilustraci skutečnosti, že ne všechny provozy Mototechny “skončily” v malé privatizaci, neboť na některé se předkládal privatizační projekt a některé se zřejmě nějakým

⁵⁸¹ Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5; Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 13 a 15.

⁵⁸² Pozn.: Žádost o přeměnu na a.s. byla zakladateli (tedy Ministerstva hutnictví, strojírenství a elektrotechniky ČSSR) předána 05.10. 1990, přičemž se mělo jednat o vytvoření mateřské a.s. s dceřinými společnostmi – v praxi dosavadními OZ dle teritoriálního uspořádání (IN: Podnikové noviny 1/1990, měsíčník s.p. Mototechna. Vydalo podnikové ředitelství s.p. Mototechna dne 26.10. 1990 v Praze). Ze státního podniku Mototechna se akciová společnost nikdy nestala, není mi však známo, zda byla žádost stažena ze strany dozorční rady, zda se jednalo o rozhodnutí příslušného ministerstva či zda “tam” hrály roli ještě jiné faktory.

⁵⁸³ Motoristický časopis Svět motorů 48/91, článek na téma “Mototechna se rozpadá”, str. 11.

⁵⁸⁴ Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁵⁸⁵ Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 5.

⁵⁸⁶ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 2 a 3.

⁵⁸⁷ Rozhovor s Jiřím Čápem ze dne 19.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3.

způsobem jen převáděly na jiné společnosti. Čili – zatímco u prodejních servisů je situace “zamlžená”, menší prodejny a sklady byly zahrnuty do veřejných aukcí. U objektů a ploch krajských OZ je situace také nejasná, i tyto nicméně postupně rozprodávaly své zásoby a nakonec “podlehly” privatizaci, vzhledem k dispoziční velikosti nicméně v těchto areálech začalo “operovat” větší množství firem⁵⁸⁸.

Malá privatizace, která se Mototechny především týkala, probíhala od ledna roku 1991, hlavní objem privatizovaného majetku byl vydražen v letech 1991 a 1992, aukce nicméně probíhaly i v roce 1993. Okresní privatizační komise pak byly zrušeny v roce 1994⁵⁸⁹. Všechny výše uvedené “procesy” pak probíhaly především v letech 1990 – 1996, s dozvuky zřejmě ještě po vstupu Mototechny do likvidace⁵⁹⁰ k 30.01.1996⁵⁹¹. V likvidačním “vegetativním” stadiu pak podnik “funguje” až do současnosti. Pan Slaviček v rozhovoru uvedl: “*No a to se postupně zlikvidovalo všechno (tedy kompletní síť podniku Mototechna) a zůstaly vlastně Stodůlky během těch let (...), objekt jako takovej..kterej se pronajímá dodneška.*”⁵⁹² Právě v prostorách bývalého OZ 32 ve Stodůlkách – na adrese Bavorská 856 – dnes Mototechna jakožto podnik v likvidaci “sídlí”, “v čele” se správcem konkursní podstaty a likvidátorem⁵⁹³. Proč však podnik stále formálně existuje? Kromě možného důvodu, že se stále ještě (!) mohou likvidovat nějaké zásoby, jsou zde další dva – v rozhovoru je nastínil pan Kolesár. Dle tohoto narátora je hlavním důvodem “vegetativní” existence podniku skutečnost, že Mototechna zřejmě stále ještě splácí své dluhy, a to primárně penězi z pronájmu skladů v areálu Stodůlky⁵⁹⁴. Zároveň se postupně “ukázalo”, že tento areál byl postaven na pozemcích mnoha jejich vlastníků, přičemž Mototechna samozřejmě nemá potřebné finance, aby pozemky vykoupila. Zároveň je ze strany majitelů pozemků prakticky nemožné dosáhnout toho, aby byl areál “srovnán se zemí” (což je základní předpoklad pro “nové” rozparcelování pozemku), současně jim ale ze skutečnosti, že areál stojí na jejich pozemcích, plyne finanční zisk. Situace je tak na “bodou mrazu”, alespoň částečně však v konečném výsledku všem zúčastněným stranám vyhovuje⁵⁹⁵. Dodám jen, že ochrannou známku a práva na značku Mototechna koupila v roce 2012 společnost AAA Auto a značku “propůjčila” svým

⁵⁸⁸ Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 15.

⁵⁸⁹ Ježek, T. (2007). Zrození ze zkumavky. Svědectví o české privatizaci. Prostor, Praha, 228 stran.

⁵⁹⁰ Pan Miloš Kostecký například Mototechnu opustil až po privatizaci a vstupu do likvidace, a to v roce 1998, přičemž v tu dobu se dle jeho vyprávění “*ještě drželi užitkových a nákladních automobilů*”. Po formálním vstupu do likvidace nicméně ještě zřejmě likvidování zbývajících zásob pokračovalo, pan Kostecký se dokonce vyjádřil v tom smyslu, že ještě v současnosti slyšel kolem likvidace “*nějaké dozvuky*”. IN: Rozhovor s Milošem Kosteckým ze dne 27.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 15.

⁵⁹¹ Pozn.: Konkrétněji – státní podnik Mototechna byl 30.01.1996 zapsán do obchodního rejstříku jakožto “státní podnik v likvidaci”. IN: K dispozici online na <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-00009334-mototechna-statni-podnik-v-likvidaci/>

⁵⁹² Rozhovor s Jaroslavem Slavičkem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 12. Citace byla pro větší srozumitelnost upravena.

⁵⁹³ Vše k dispozici online na <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-00009334-mototechna-statni-podnik-v-likvidaci/>

⁵⁹⁴ Pozn.: Výdejní sklad nábytku má v tomto areálu například společnost Ikea.

⁵⁹⁵ Rozhovor s Pavlem Kolesárem ze dne 16.11. 2013, vedl Lukáš Jouza. V přepisu na str. 3 – 4.

provozovám soustředícím se na prodej zánovních vozů s minimem najetých kilometrů⁵⁹⁶.

Národní (od roku 1988 státní) podnik Mototechna vyvíjel svou činnost na produktivní úrovni v letech 1949 – 1996, “dožil” se tedy 47 let. Ačkoliv v období beprostředně po revoluci byly plány na další léta plné nadějí, přechod k tržnímu hospodářství a proces privatizace podnik ve své funkční podobě “nepřežil” a od roku 1996 je v likvidaci. Dodnes je možné na stodůlecké administrativní budově spatřit již oprýskané, mnoha pamětníkům však notoricky známé logo, které měl tento monopolní gigant ve znaku.

⁵⁹⁶ Stránky “nové Mototechny” k dispozici online na <http://www.mototechna.cz/>

Závěr

Cílem předkládané práce bylo zachytit složitost a komplexitu problematiky nedostatku v oblasti automobilů a náhradních dílů, a to na “časové ose” od roku 1948 do roku 1989, avšak s důrazem na 70. a 80. léta (tedy období “normalizace”), která představovala ve všech ohledech primárně zkoumané období. Cílem kvalitativního orálněhistorického výzkumu, jehož je tato práce výsledkem, bylo poodhalit rozličné souvislosti a příčiny jevu (ne)dostatku ve zkoumané oblasti, a to s důrazem na explorativní (u příslušných problémů i explanační) povahu této práce. Zkoumaným případem byl v tomto kontextu národní podnik Mototechna – československý státní podnik, pod jehož (téměř monopolní) taktovkou se v letech 1949 – 1989 odehrával jak prodej automobilů, tak prodej a distribuce náhradních dílů. Práce se ve všech zkoumaných tématech zaměřila pouze na dvoustopá motorová vozidla dostupná v tržním prodeji jednotlivým občanům. Zdrojem poznání se stala orálněhistorická interview s bývalými podnikovými zaměstnanci a zákazníky Mototechny (tedy tehdejšími majiteli automobilů z řad veřejnosti), rovněž pak soudobé písemné materiály a současná dostupná literatura. Vzhledem k explorativní, deskriptivní a celkově komplexní povaze práce je její závěr z hlediska explanace jednotlivých jevů velmi limitován, neboť pro důvody jednotlivých “závěrů” je nutná znalost kontextu, který je předmětem práce jako celku. Uvedena jsou zde tak vsutku základní zjištění bezprostředně související s cíli práce.

Léta 1948 – 1989 jsem v předkládané práci rozdělil do period dle zavádění a rušení jednotlivých způsobů prodeje:

V letech 1948 – 1962 byl prodej automobilů vázán na vydávání poukazů (dle kritérií zásluh na budování socialismu v československém státě, vydávány byly také držitelům státních vyznamenání a řádů), v letech 1958 – 1962 zároveň paralelně fungoval “první” volný trh s osobními vozy⁵⁹⁷, jehož záměrem bylo poskytnout automobily za vyšší ceny v kratších dodacích lhůtách, přičemž se ukázalo, že tento záměr byl - především co se týká bližšího termínu dodávky - nerealizovatelný. V rámci tohoto období nelze hovořit o dostatku automobilů z žádného hlediska.

V letech 1962 – 1973 byl prodej automobilů vázán na zápis do tzv. jednotného pořadníku, který sloučil žadatele o poukazy a zájemce o “volné” automobily. V letech 1969 – 1973 zároveň paralelně fungoval “druhý” volný trh s osobními vozy⁵⁹⁸, přičemž záměrem jeho zavedení bylo poskytnout automobily v minimální dodací lhůtě, avšak za markantně vyšší ceny, které prakticky kopírovaly tehdejší ceny ojetých vozů. Tímto krokem vláda dorovnávala ceny ojetých automobilů (které byly z důvodu kvantitativního nedostatku nových automobilů až o 50% vyšší) svými vlastními

⁵⁹⁷ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28.

⁵⁹⁸ Motoristický časopis Svět motorů 13/68. Článek “K otázce pořadníků”, str. 28. Také Motoristický časopis Svět motorů 20/72. Rubrika “Chci vědět”, část “objednávky a záznamy”, str. 13.

cenami vozů nových, čímž paradoxní situaci alespoň částečně vyřešila – ceny ojetých a po sléze i nových vozů začly postupně klesat. V rámci let 1962 – 1972 a obou uvedených způsobů prodeje stále nelze hovořit o dostatku automobilů. Ještě v poslední třetině 60. let se počet vinkulací na automobily udržoval na třikrát vyšší cifře, než byl počet ročně dodávaných automobilů na trh a tento poměr se do konce 60. let snižoval jen pozvolna. Na volném trhu bylo možno automobil zakoupit prakticky bez čekání, ale za tak vysokou sumu, že se jednalo o způsob pořízení vozu pro velmi úzkou skupinu lidí.

Od konce roku 1972 do konce sledovaného období již hovoříme o kvantitativním dostatku automobilů, přičemž jednotné pořadníky, které byly zavedeny v roce 1962, byly zrušeny v polovině října roku 1973⁵⁹⁹. Prodej držitelům státních vyznamenání a řádů na přednostní poukazy byl zrušen v roce 1972⁶⁰⁰. Směrnice pátého pětiletého plánu z roku 1971 “operovala” se zefektivněním ekonomiky za účelem lepšího uspokojování potřeb obyvatelstva⁶⁰¹. Tento cíl byl vytyčen v souladu s cíli finálními – upevněním role KSČ ve společnosti po reformním období Pražského jara a “normalizací” společenských poměrů, jejíž součástí bylo “nasměrování” angažovanosti obyvatelstva ze sféry veřejné do sféry soukromé, tedy odvedení občanů od politického dění⁶⁰². Nástrojem stabilizace společenské situace se stal v materiální rovině také automobilový průmysl a z tohoto důvodu (a z důvodu nutnosti většího přísunu devizových prostředků) bylo naplánováno zvýšení investic do tohoto odvětví, které se brzy odrazilo ve větším počtu dodávaných automobilů na trh a stupni motorizace. Ještě v roce 1969 evidovala Mototechna v Čechách a na Moravě více než 215.000 zájemců o koupi automobilu, na podzim 1972 toto číslo kleslo na necelých 105.000⁶⁰³, přičemž v tomto roce přišlo na trh zhruba 127.000 osobních vozů⁶⁰⁴ – *automobilový trh se kvantitativně saturoval* a u nasycení co do počtu (*jakýchkoliv*) dostupných vozů již zůstalo až do konce sledovaného období. V průběhu let následujících po roce 1972 však vystoupil do popředí jiný problém: disproporce nabídky a poptávky z hlediska sortimentu. Kvantitativní nasycení trhu se týkalo primárně vozů Škoda, a to v základních specifikacích. V případě zájmu o automobil již tedy lidé měli *čím jezdit*, zvyšoval se však počet zájemců o koupi *lepších modelů*, kterých byl nedostatek – jednalo se především o vozy Lada, vyšší specifikace vozů Škoda či “západní” vozy. Ačkoliv byl tedy v období “normalizace” v Československu *kvantitativní dostatek* osobních vozů, potýkal se automobilový trh po celé toto období s *nedostatečnou skladbou* sortimentu a zároveň *nedostatkem lepších modelů* v rámci tohoto sortimentu, jehož páteř tvořily základní specifikace vozů Škoda. Právě proto

⁵⁹⁹ Motoristický časopis Svět motorů 43/73. Článek “Snížení cen automobilů”, strana 5.

⁶⁰⁰ IN: Přednáška doc. Martina France ke kurzu “Dějiny konzumu v českých zemích I. (1948 – 1968) v rámci jeho působení na pracovišti Orální historie-soudobé dějiny, 2012.

⁶⁰¹ Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, strana 660.

⁶⁰² Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.

⁶⁰³ Tuček, J. (2006). Trabant – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 152 stran.

⁶⁰⁴ Motoristický časopis Svět motorů 1/72. Článek “Motorová vozidla na trhu v letošním roce”, str. 8-9.

jsem “normalizační” situaci charakterizoval specifickým označením *(ne)dostatek*. Vzhledem k uvedenému existovaly i po zrušení jednotných pořadníků celostátní regulace prodeje, a to u tzv. úzkoprofilových automobilů (tedy vozů dočasně nedostupných, především kvůli disproporci žádanosti a počtu dodaných kusů) ve formě tzv. záznamů, tedy objednávek automobilů na početně i časově omezené fondy prodeje v obdobích, kdy se nabídka početně nekryla s poptávkou. Záznamy tak sice nebyly koncipovány jakožto permanentní regulační opatření, na vozy Lada však byly “uvaleny” po naprostou většinu 80. let, která se nesla “ve znamení” jejich radikálně sníženého importu.

Náplní práce bylo také zmapování situace v oblasti náhradních dílů (v kontextu tématu). Ukázalo se, že tyto v primárně sledovaném období “normalizace” nepodléhaly permanentnímu a plošnému nedostatku, ale periodické nedostupnosti, a to spíše u konkrétních položek.

Kromě detailně rozvedené historie a struktury podniku Mototechna jsou součástí této studie i kapitoly věnované konkrétním problémům, které se zkoumaným tématem *(ne)dostatek* bezprostředně souvisely. Jedná se o části věnované vnímání automobilu společností a šedé ekonomice.

Automobil byl vnímán z mnoha různých úhlů pohledu – jako přepych, modla, rodinný miláček, neměnná investiční hodnota, dopravní prostředek či spotřební zboží. Některé vozy pak byly vnímány jakožto symboly určitého společenského postavení. Převážně však osobní vůz představoval celoživotní investici, na které se podílela celá rodina, vrchol materiálního vlastnictví, o který bylo náležitě pečováno. Pro mnoho lidí pak automobil představoval zároveň koníček, kterému se věnovali ve volném čase.

V momentech, kdy se zájemce o automobil nespokojil se skladovým vozem Škoda či nemohl “oficiální cestou” sehnat určitou náhradní součástku, přicházely eventuelně “ke slovu” prvky šedé ekonomiky – podpultové zboží, protislužby, všimné a úplatky. Dle zjištěného se všechny tyto zmíněné prvky vázaly především na “známost”, bez které bylo jejich využití obtížné. Ukázalo se, že kromě “elementu” známosti se k využívání prvků šedé ekonomiky v oblasti automobilů a náhradních dílů vázaly ještě další dva stěžejní elementy – protislužby (tyto byly ve srovnání s ostatními prvky nejvíce využívané) a “element vyššího postu” (kdy jedinec na vyšší pracovní pozici mohl “lépe” obcházet standardní praktiky či mohl nabídnout širší a hodnotnější škálu protislužeb než jedinec na pozici nižší). Prvky šedé ekonomiky byly v každém případě v období “normalizace” nedílnou součástí trhu s novými automobily.

Krátkou kapitolu jsem věnoval také vývoji automobilového trhu (a dostatku vozů) po roce 1989, kdy se automobilový trh během dvou let po revoluci “přehoupł” do situace skutečné možnosti výběru v rámci nesrovnatelně širšího sortimentu, avšak za takové ceny, že si nový vůz mohli dovolit jen bohatší občané. K určité stabilizaci této “situace” pak došlo zhruba v průběhu druhé a třetí třetiny 90. let

Předkládanou práci jsem zakončil kapitolou pojednávající o “pádu” Mototechny v prostředí nových tržních podmínek.

Stanovené cíle se mi, myslím, podařilo naplnit. Ačkoliv má tato studie široký záběr, doufám, že se mi podařilo zachovat “kompaktnost”, kdy spolu všechna sledovaná témata vzájemně souvisí a doplňují se. Jak problematika (ne)dostatku v oblasti náhradních dílů a automobilů, tak systémy a způsoby jejich prodeje byly v rámci sledovaného období společně s dalšími souvisejícími aspekty detailně prozkoumány a popsány, včetně historie a struktury podniku Mototechna, který představoval základní “rámec” této práce. Věřím, že tato práce vhodným způsobem přispěje jak k československým a českým dějinám automobilismu, tak k dějinám motorismu v našich zemích obecně.

Použité zkratky

ARO - Auto România (automobilka)

AZNP – Automobilové závody národní podnik

ČAZ – Československé automobilové závody

ČSD – Československé státní dráhy

GAZ – Gorkovský automobilový závod (automobilka)

IFA - Industrieverband Fahrzeugbau (sdružení automobilových firem v bývalé NDR)

JZD – jednotné zemědělské družstvo

OH – orální historie

OZ – odštěpný závod

PIKAZ - Projekční a inženýrská kancelář automobilových závodů

PZO – podnik zahraničního obchodu

SM – Svět motorů

STK – stanice technické kontroly

ÚVMV - Ústav pro výzkum motorových vozidel

VAZ – Volžský automobilový závod (automobilka)

Seznam literatury a dalších pramenů

Rozhovory⁶⁰⁵

“Zákazníci”

Doležal, Oldřich. Rozhovor vedl v Praze dne 09.02. 2014 Lukáš Jouza.

Nedvěd, Jiří. Rozhovor vedl v Praze dne 07.02. 2014 Lukáš Jouza.

Pokorný, Jiří. Rozhovor vedl v Praze dne 04.03. 2014 Lukáš Jouza.

“Zaměstnanci”

Čáp, Jiří. Rozhovor vedl v Zájedě dne 19.11. 2013 Lukáš Jouza

- Primární důvod pro zařazení narátora do výzkumu: pozice “vedoucí prodeje nových vozů”, kterou narátor zastával v prodejním servisu podniku Mototechna Kladno-Rozdělův v letech 1981 – 1990.
- Další zaměstnání, která narátor vykonával v rámci Mototechny: mistr na opravě, prodejce nových vozů, vedoucí prodejního servisu.
- Další zaměstnání, která narátor vykonával mimo Mototechnu: mechanik, po revoluci pozice ve vedení dealerů zahraničních vozů (Opel, VW, Audi).

Dezortová, Marcela. Rozhovor vedl v Kladně dne 26.11. 2013 Lukáš Jouza.

- Primární důvod pro zařazení narátorky do výzkumu: pozice “prodavačka náhradních dílů”, kterou narátorka zastávala v prodejně náhradních dílů podniku Mototechna Kladno-Sítná v letech 1974 – 1989.
- Další zaměstnání, která narátorka vykonávala po privatizaci Mototechny Kladno-Sítná: prodavačka náhradních dílů, administrativní pracovnice v autolakovně.

Kellerová, Marta (jméno na žádost narátorky změněno). Rozhovor vedl v Dolanech dne 22.11. 2013 Lukáš Jouza.

- Primární důvod pro zařazení narátorky do výzkumu: pozice “vedoucí oddělení náhradních dílů”, kterou narátorka zastávala v prodejně náhradních dílů podniku Mototechna Kladno-Sítná v letech 1973 – 1993.
- Další zaměstnání, která narátorka vykonávala v rámci Mototechny: prodavačka náhradních dílů, vedoucí oddělení náhradních dílů (na prodejně Kladno-Rozdělův)
- Další zaměstnání, která narátorka vykonávala po odchodu z Mototechny: práce v oddělení náhradních dílů na automobily (v letech 1993 – 1999 neznámá soukromá firma, v letech 1999 – 2003 Renault)

⁶⁰⁵ Pozn.: Narátoři jsou uvedeni v abecedním pořadí.

Kolesár, Pavel. Rozhovor vedl ve Vejprtech dne 16.11. 2013 Lukáš Jouza.

- Primární důvod pro zařazení narátora do výzkumu: pracovní zařazení v OZ 32 ve Stodůlkách v porevoluční době, kdy podnik postupně zanikal. Ačkoliv narátor pracoval v oblasti nákladních automobilů, měl určitý vhléd do celkové situace Mototechny po roce 1989 a především vlastní pohled na události z počátku, ale i poloviny 90. let. Jeho vyprávění je důležité především pro období a téma “zániku” Mototechny.
- Další zaměstnání, která narátor vykonával mimo Mototechnu: podnikání v oboru časomíry, následně práce v oblasti náhradních dílů u značky Renault.

Kostelecký, Miloš. Rozhovor vedl v Pardubicích dne 27.11. 2013 Lukáš Jouza.

- Primární důvod pro zařazení narátora do výzkumu: vysoká pozice “vedoucí skupiny Motorová vozidla”, kterou narátor zastával v rámci OZ 5 v Pardubicích, a to v letech 1970 – 1995.
- Další zaměstnání, která narátor vykonával v rámci Mototechny: garanční technik, vedoucí garančního oddělení.

Novotná, Jana (jméno na žádost narátorky změněno). Rozhovor vedl v Kladně dne 14.11. 2013 Lukáš Jouza.

- Primární důvod pro zařazení narátorky do výzkumu: pozice “prodavačka nových vozů”, kterou narátorka zastávala v prodejním servisu podniku Mototechna Kladno-Rozdělův v letech 1983 – 1985.
- Další zaměstnání, která narátorka vykonávala v rámci Mototechny: prodejce náhradních dílů, pracovnice oddělení fakturací.
- Další zaměstnání, která narátorka vykonávala po odchodu z Mototechny: prodavačka v potravinách, zástupkyně vedoucího prodejce náhradních dílů (Opel, Renault).

Slavíček, Jaroslav. Rozhovor vedl ve Vejprtech dne 16.11 2013 Lukáš Jouza.

- Primární důvod pro zařazení narátora do výzkumu: pracovní zařazení v OZ 32 (nejdříve v Thámově ulici v Praze, od roku 1975 v pražských Stodůlkách). Ačkoliv pracoval v oblasti nákladních automobilů, vzhledem k vysoké pozici v závodě 32 měl přehled i o situaci v oblasti osobních automobilů.
- Zaměstnání, která narátor vykonával v rámci Mototechny: pracovník oddělení investic, člen týmu “přípravy a organizace” projektu “Stodůlky”, vedoucí skladu, vedoucí skladového provozu, provozně-technický náměstek.
- Další zaměstnání, která narátor vykonával mimo Mototechnu: zařazení v armádě, profesionální voják.

Přepisy rozhovorů, protokoly o rozhovorech a informované souhlasy jsou kromě CD, které je součástí práce, uloženy v soukromém archivu autora práce. Veškeré audio stopy jsou uloženy pouze v soukromém archivu autora práce.

Literatura

Bílek, A.P., Činátlová, B. (2010). Tesilová kavalérie. Popkulturní obrazy normalizace. Pistorius a Olšanská, Příbram, 256 stran.

Disman, M. (2002). Jak se vyrábí sociologická znalost. Kapitola 5: Kolik vran musíme pozorovat? Karolinum, Praha, strany 92 – 117. Celkem 374 stran.

Fajman, I. (2010). Velorex – historie, vývoj, technika, současnost. Grada Publishing, Praha, 140 stran.

Franc, M., Knapík, J. (2011). Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948 – 1967. Dva svazky. Academia, Praha, 1300 stran.

Gjuričová, A., Kopeček, M. (ed) (2008). Kapitoly z dějin české demokracie po roce 1989. Paseka, Praha, 320 stran.

Havel, V. (1990). Moc bezmocných. Lidové noviny, Praha, 64 stran.

Hendl, J. (2005). Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace. Portál, Praha, 407 stran.

Hoffman, A. (1974). Reliability and Validity in Oral History. Článek poprvé vyšel v Today's Speech 22, strany 23 – 27. Celkem 5 stran.

Hoppe, J. (2009). Opozice '68. Sociální demokracie, KAN a K 231 v období Pražského jara. Prostor, Praha, 392 stran.

Ježek, T. (2007). Zrození ze zkumavky – Svědectví o české privatizaci. Prostor, Praha, 228 stran.

Jozíf, M., Gregora, O. (1988). Škoda Favorit 136L vyjíždí. SNTL, Praha, 160 stran.

Kalinová, L. (1993). Základní podmínky a charakteristika vývoje sociální struktury československé společnosti v 70. a 80. letech. Ústav sociálně politických věd, FSV UK, 59 stran.

Kalinová, L. (2012) Konec nadějím a nová očekávání. K dějinám české společnosti 1969 – 1993. Academia, Praha, 396 stran.

Kaplan, K. (2002). Kořeny československé reformy 1968: III. Změny ve společnosti. IV. Struktura moci. Brno, 326 stran.

Kožíšek, P., Králík, J. (1995). Laurin a Klemenet-Škoda, 1895 – 1995. I. díl – Laurin a Klement jest nejlepší známkou světa. Motorpress, Praha, 249 stran.

Křen, J. (2005). Dvě století střední Evropy. Argo, Praha, 768 stran.

Kuba, A., Hausman, J. (1973). Malé dějiny auta. Albatros, Praha, 230 stran.

- Kyndrová, D. (2011). Rituály normalizace. Kant, Praha, 176 stran.
- Mencl, V. (1993). Československo roku 1968. Parta, Praha, 134 stran.
- Minářik, S. (1987). Automobily 1966 – 1985. Nakladatelství dopravy a spojů, Praha, 216 stran.
- Otáhal, M. (1994). Opozice, moc a společnost 1969 – 1989. Maxdorf, Praha, 124 stran.
- Otáhal, M. (2002). Normalizace 1969 – 1989. Příspěvek ke stavu bádání. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i., Praha, 175 stran.
- Pauer, J. (2004). Praha 1968. Vpád Varšavské smlouvy: Pozadí-plánování-provedení. Praha, 360 stran.
- Pernes, J. (2003). Dějiny Československa očima Dikobrazu: 1945 – 1990. Barrister a Principal – studio. Brno, 230 stran.
- Prezentace prof. Miroslava Vaňka v rámci kurzu “Interdisciplinární studium soudobých dějin II (české a světové dějiny 1968 – 1989)”.
- Průcha, V. a kol. (2009). Hospodářské a sociální dějiny Československa v letech 1918 – 1992. Druhý díl – období 1945 – 1992. Doplněk, Brno, 1004 stran.
- Rataj, T., Houda, P. (2010). Československo v proměnách komunistického režimu. Oeconomica, Praha, 455 stran.
- Stake, R. E. (1995). The Art of Case Study Research. Sage, Londýn, 192 stran.
- Thomson, A (2006). Dancing Through the Memory of our Movement: Four Paradigmatic Revolutions in Oral History. Příspěvek prezentovaný na XIV. Mezinárodní konferenci orální historie v Sydney. Delší verze byla publikována v periodiku Oral History Review 34 (1) v roce 2007 na stranách 49 – 70. Celkem 21 stran.
- Třeštík, D. (2008). Zápisník a jiné texty k dějinám. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, 264 stran
- Tuček, J. (2005). Tatra 603 – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 146 stran.
- Tuček, J. (2005). Škoda 1000 MB – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 127 stran.
- Tuček, J. (2006). Trabant – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 152 stran.
- Tuček, J. (2009). Spartak, Octavia, Felicia – historie, vývoj, technika, sport. Grada Publishing, Praha, 220 stran.

- Tuček, J. (2009). *Auta východního bloku*. Grada Publishing, Praha, 291 stran.
- Tuček, J. (2011). *Tatra 613 – historie, vývoj, technika, sport*. Grada Publishing, Praha, 220 stran.
- Tuček, J. (2012). *Automobily Lada 1970 – 1990*. Grada Publishing, Praha, 160 stran.
- Vaněk, M. (2004). *Orální historie ve výzkumu soudobých dějin*. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i., Praha, 175 stran.
- Vaněk, M. (ed.) (2006). *Mocní? A bezmocní? Politické elity a disent v období tzv. normalizace. Interpretační studie životopisných interview*. Prostor, Praha, 412 stran
- Vaněk, M. (2008). *O orální historii s jejími zakladateli a protagonisty*. Hlasy minulosti 4, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i Praha, 113 stran.
- Vaněk, M. (ed.) (2009). *Obyčejní lidé..?! Pohled do života tzv. mlčící většiny. Životopisná vyprávění příslušníků dělnických profesí a inteligence*. Academia, Praha, strany 472 – 523. Celkem 1876 stran.
- Vaněk, M., Mücke, P. (2011). *Třetí strana trojúhelníku. Teorie a praxe orální historie*. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v.v.i. Praha, strana 9.

Archivní prameny

Informační zpráva národního podniku Mototechna z roku 1975. Interní informační brožura pro zaměstnance. Vydal obchodní úsek podnikového ředitelství ve spolupráci s ústředními a krajskými závody n.p. Mototechna.

Interní sborník “25 let n.p. Mototechna”. Vydalo podnikové ředitelství Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1974.

Interní sborník “30 let n.p. Mototechna”. Vydalo podnikové ředitelství Mototechny ve spolupráci s odštěpnými závody v roce 1979.

Kostecký, M. (1980). Zkvalitnění služeb spojených s prodejem nových automobilů. Závěrečná kvalifikační práce v rámci studia na Institutu průmyslové výchovy v Praze. Pardubice, 47 stran.

Motoristický časopis Svět motorů. Čísla z let 1966 – 1992. Do roku 1968 čtrnáctideník, od roku 1969 týdeník. Do roku 1992 vydával Magnet-Press.

Podnikové noviny Mototechny z roku 1990, čísla 1,2,3. Měsíčník s.p. Mototechna, vydalo podnikové ředitelství s.p. Mototechna dne 26.10. 1990 v Praze.

Sborník “35 let odborných služeb motoristům v ČSSR” vydaný oddělením propagace podnikového ředitelství Mototechny v roce 1984.

Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1969. Interní materiál n.p. Mototechna.

Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1971. Interní materiál n.p. Mototechna.

Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1972. Interní materiál n.p. Mototechna.

Zpráva o výsledku rozboru hospodaření za rok 1977. Interní materiál n.p. Mototechna.

Internetové zdroje⁶⁰⁶

Videa

<http://www.youtube.com/watch?v=A4uwzsOSYTo> (“Škoda Favorit – ľudový poradovník”)

<https://www.youtube.com/watch?v=LH6x-V2TVtw> (“Poradovník na Škodu Favorit”)

<https://www.youtube.com/watch?v=uZnIveYfBfY> (“Noc v archíve S01E04 – Doprava a motorizmus”)

<https://www.youtube.com/watch?v=9NXaspJ18-w> (“Nedostatek náhradních dílů v autoopravnách – 1987”)

<https://www.youtube.com/watch?v=vtwpH3Bt9IU> (“Vyprávěj – já ve frontě na Favorit”)

Odkazy na jednotlivé internetové stránky⁶⁰⁷

Miroš, P. (2007). Šedá ekonomika. Písemná práce k modulu mikroekonomie v rámci studia Brno International Business School. Dostupné na:

- http://studentka.sms.cz/index.php?P_id_kategorie=7630&P_soubor=%2Fstudent%2Findex.php%3Fakce%3Dprehled%26ptyp%3D%26cat%3D34%26idp%3D%26detail%3D1%26id%3D4142%26view%3D1%26url_back%3D

<http://forum.ladaklub.com/viewtopic.php?t=7337>

<http://www.radio.cz/cz/rubrika/historie/byla-sedesata-leta-zlata>

<http://www.auto.cz/tuzex-1988-co-mohli-koupit-auta-64518>

<http://www.blesk.cz/clanek/radce-auto/127046/retro-jak-se-jezdilo-pred-listopadem-89.html>

<http://www.blesk.cz/clanek/radce-auto/127047/retro-favorit-tri-dny-ve-spacaku-nebo-uplatek.html>

http://auto.idnes.cz/kdo-pred-20-lety-kupoval-favorita-mel-by-dnes-superba-fhk-/auto_ojetiny.aspx?c=A091116_105714_auto_ojetiny_fdv

http://auto.idnes.cz/kdo-chtel-olcita-byl-rad-ze-odjel-stopetkou-fz8-/auto_ojetiny.aspx?c=A091116_125250_auto_ojetiny_fdv

http://auto.idnes.cz/zigulika-vyhlizeli-ze-spacaku-pred-mototechnou-ft2-/auto_ojetiny.aspx?c=A091116_113549_auto_ojetiny_fdv

⁶⁰⁶ **Funkčnost veškerých odkazů byla naposledy ověřena k 13.05. 2014**

⁶⁰⁷ Pozn.: Tyto články a příspěvky ve většině případů nepředstavují zdroje, z nichž jsem čerpal faktické informace a poznání k této práci, neboť jsou velmi často zavádějící a poskytují nepřesné a strohé údaje. V rámci těchto zdrojů jsem využíval především diskusi veřejnosti, která se “pod” těmito články “rozhořela”, a to primárně k přípravě či upřesnění tematických okruhů, které jsem probíral s narátory, rovněž ke “zmapování” toho, jak se na problematiku (ne)dostatku v období “normalizace” *dívali* (či spíše v současnosti v rámci reflexe s odstupem doby *dívají*) “lidé z ulice”, přičemž bylo zajímavé sledovat, jak mnohé z nich “klame paměť”.

http://auto.idnes.cz/unikatni-prehled-kolik-stala-auta-pred-rokem-1989-fr2-/auto_ojetiny.aspx?c=A091117_170114_auto_ojetiny_fdv
<http://www.renault15-17.wbs.cz/Modely-testy-dobove-letaky.html>

<http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2005/3/starosti-pana-novaka/>

<http://www.zavolantem.cz/retro/pred-dvaceti-lety-co-jste-si-mohli-koupit-v-mototechne>

<http://www.periskop.cz/cz/clanky/sdruzeni-automobiloveho-prumyslu-jiz-15-let-cinnosti>

http://csugeo.i-server.cz/csu/dyngrafy.nsf/graf/mzdy_1960_

<http://www.mototechna-sklady.cz/>

<http://obchodnirejstrik.cz/mototechna-statni-podnikv-likvidaci-9334/>

<http://www.burzovni-noviny.cz/2012/09/Ostalgie-po-cesku-Zmrtvychvstani-Mototechny-pod-kridly-AAA-AUTO.html>

<http://skoda-virt.cz/cz/clanky/z-tisku-1/7955-1979-30-let-mototechny-soubor-pohlednic/>

<http://auto.idnes.cz/foto.aspx?galerie=socik-mototechna>

http://auto.idnes.cz/mototechna-obchod-plny-aut-d0w-/auto_ojetiny.aspx?c=A051111_141524_auto_ojetiny_fdv

[http://auto.eurozpravy.cz/rady/38422-nova-auta-ztrati-za-dva-roky-zhruba-polovinu-sve-ceny/.](http://auto.eurozpravy.cz/rady/38422-nova-auta-ztrati-za-dva-roky-zhruba-polovinu-sve-ceny/)

<http://www.moskvichklub.cz/mototechna.htm>

<http://www.mototechna.wbs.cz/Mototechna---.html>

http://auto.idnes.cz/autobazary-pred-rokem-1989-ojete-auto-drazsi-nez-nove-fh2-/automoto.aspx?c=A091116_110623_automoto_fdv

http://auto.idnes.cz/auto_ojetiny.aspx?y=auto_ojetiny%2fmoskvic1.htm

http://auto.idnes.cz/petr-hrdlicka-o-skode-favorit-djw-/auto_ojetiny.aspx?c=A131001_112634_auto_ojetiny_fdv

<http://turbo.cdv.tul.cz/mod/page/view.php?id=3120>

[http://www.novinky.cz/auto/132563-v-cr-je-4-28-milionu-osobnich-vozidel-o-prumernem-stari-14-let.html.](http://www.novinky.cz/auto/132563-v-cr-je-4-28-milionu-osobnich-vozidel-o-prumernem-stari-14-let.html)

<http://www.autosap.cz/trochu-z-historie/>