

Univerzita Karlova v Praze

Pedagogická fakulta

**Historie odborného školství v Mladé Boleslavi
pod vlivem společnosti ŠKODA AUTO a.s.**

Josef Hladký

Katedra pedagogiky

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Ivo Syřiště, Ph.D.

Studijní program: Specializace v pedagogice

Studijní obor: Učitelství praktického vyučování a odborného výcviku

2014

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že na moji práci se vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 212/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Karlova Praha má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Karlova Praha oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Mladé Boleslavi 25.3.2014

Josef Hladký

Poděkování:

Rád bych poděkoval PhDr. Ivo Syřištěmu, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce. Děkuji Miloslavu Zedníkovi, Františku Fraňkovi, Václavu Pospíšilovi, Bohumilu Habalovi a Emilu Hejlovi za jejich vstřícnost a spolupráci při rozhovorech, ve kterých mi poskytli mnoho cenných informací z období, která jsou v archivu nedohledatelná. Poděkování patří také Lukáši Nachtmanovi a Petru Brandlovi za pomoc při vyhledávání historických materiálů v archivu ŠKODA AUTO a.s. a v archivu ŠKODA AUTO Muzea.

Název BP

Historie odborného školství v Mladé Boleslavi pod vlivem společnosti ŠKODA AUTO a.s.

Anotace

Tato práce se zabývá historií odborného školství v Mladé Boleslavi, které bylo bezesporu z velké části ovlivněno automobilkou Škoda Auto. Zaměřuje se zejména na historii učiliště ve škodovce a vznik prvního soukromého učiliště v České republice. Zmiňuje se o historii města Mladá Boleslav i o historii společnosti Škoda Auto, která se zvoleným tématem úzce souvisí. Cílem práce je zmapovat historii učiliště ŠKODA AUTO, ze které se bohužel nedochovalo mnoho historických záznamů. Jednotlivá historická období, dohledatelná v archivech a spisovně SOUs bohužel na sebe nenavazují, a proto se ve své práci budu opírat i o rozhovory s pamětníky.

Klíčová slova

ASAP, ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, historie, školství, Mladá Boleslav

Title

The History of vocational education in Mlada Boleslav under the influence of Skoda Auto a.s.

Annotation

This Bachelor thesis deals with the history of vocational education in Mlada Boleslav, which was undoubtedly largely influenced by the automaker Skoda Auto. I focus in particular on the history of the vocational school in Skoda Auto and the establishment of the first private vocational school in the Czech Republic. It also mentions the history of the town Mlada Boleslav and the history of Skoda Auto which are both tightly bound and closely related to the topic. The aim of the work is to map and outline the history of the vocational school in Skoda Auto, of which, unfortunately, not many historical documents survived. Data from particular periods of time trackable in archives and registers are regrettably not continuous, and thus interviews with contemporaries of that time are of a great support to my work.

Key words

ASAP, ŠKODA AUTO a.s., Vocational School Skoda Auto, history, education, Mladá Boleslav

Obsah

| | |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| Úvod | 9 |
| 1 Historie Mladé Boleslavi | 10 |
| 1.1 Vznik Mladé Boleslavi..... | 10 |
| 1.2 Bratrské období – období největšího rozkvětu | 11 |
| 1.3 Úpadek v důsledku třicetileté války..... | 11 |
| 1.4 Počátky nového rozvoje – reformy Marie Terezie a Josefa II. | 12 |
| 1.5 Národní obrození | 12 |
| 1.6 Dvacáté století do roku 1939 | 13 |
| 1.7 Dvacáté století od roku 1939 | 13 |
| 2 Historie automobilky | 15 |
| 2.1 Jak to všechno začalo | 15 |
| 2.2 Od dvacátých let do konce druhé světové války..... | 16 |
| 2.3 Od roku 1945 po sametovou revoluci | 17 |
| 2.4 Od roku 1989 po současnost | 17 |
| 3 Historický vývoj učňovského školství | 18 |
| 3.1 Podstata výchovy učňů | 18 |
| 3.2 Středověk | 19 |
| 3.3 Učňovské školství od poloviny 18. století | 19 |
| 3.4 Učňovské školství v první polovině dvacátého století..... | 20 |
| 3.5 Učňovské školství po druhé světové válce | 21 |
| 4 Historie odborného školství v Mladé Boleslavi | 21 |
| 4.1 Potřeba kvalifikovaných pracovníků | 21 |
| 4.2 Zemská průmyslová škola v Mladé Boleslavi | 22 |
| 4.3 Zimní hospodářská škola v Mladé Boleslavi | 23 |

| | |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| 5 Historie škodovického učiliště..... | 25 |
| 5.1 Založení učiliště | 25 |
| 5.2 Období druhé světové války | 29 |
| 5.3 Vývoj učiliště od šedesátých let minulého století..... | 35 |
| 5.4 Učiliště v sedmdesátých letech | 36 |
| 5.5 Vznik prvního soukromého učiliště v České republice | 40 |
| 5.6 Modernizace SOU po roce 1989..... | 44 |
| 5.6.1 První etapa modernizace | 44 |
| 5.6.2 Druhá a třetí etapa modernizace..... | 45 |
| 5.6.3 Produktivní práce pro žáky | 45 |
| 5.6.4 Financování školy | 46 |
| 5.6.5 Výuka žáků pro jiné organizace..... | 46 |
| 5.6.6 Právní subjektivita školy..... | 46 |
| 5.6.7 Změna názvu na SOU a OU..... | 47 |
| 5.6.8 Sloučení soukromých škol ŠKODA AUTO a.s. | 47 |
| 6 Vznik SOU a OU v roce 2003..... | 48 |
| 7 Novodobá historie školy | 49 |
| 7.1 Možnosti studia..... | 49 |
| 7.2 Benefity pro žáky..... | 50 |
| 7.3 Spolupráce s OS KOVO – nové benefity | 51 |
| 7.4 Zapojení v projektech | 51 |
| 7.5 Současná strategie školy | 52 |
| 7.6 Zájem žáků o studium v SOUs | 52 |
| 7.7 TOP vzdělávání se skvělou budoucností | 53 |
| 8 Zpovědi pamětníků | 53 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 8.1 Zpověď pamětníka – Bohumil Habal..... | 53 |
| 8.2 Zpověď pamětníka – Emil Hejl | 56 |
| 8.3 Zpověď pamětníka – Ing. Václav Pospíšil, současný ředitel ŠKODA AUTO a.s. Středního odborného učiliště strojírenského..... | 59 |
| 9 Závěr | 63 |
| Seznam použité literatury | 64 |
| Seznam zkratk | 69 |
| Seznam příloh..... | 70 |

Úvod

Historie odborného školství v Mladé Boleslavi je velmi úzce spjata s automobilkou ŠKODA AUTO a.s. V této firmě také vzniklo první soukromé učiliště v České republice. Automobilka si vychovávala od počátku vlastní kvalifikovaný personál pro své provozny. Zaměřím se tedy na historii tohoto učiliště od jeho vzniku až po současnost. Samozřejmě, že s daným tématem souvisí i historie Mladé Boleslavi, Škodových závodů a historie odborného školství obecně. Rád bych se proto zmínil i o těchto tématech.

Téma Historie odborného školství jsem si vybral, protože si myslím, že taková škola, jakou je ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, by si zasloužila mít ucelený materiál o své historii, který do současné doby prakticky neexistuje. Jsem zaměstnancem společnosti ŠKODA AUTO a.s. a pracuji na škodováckém učilišti jako učitel odborného výcviku. Proto také vím, že z historie se dochovalo jen velmi málo a jsou to většinou jen útržky. Po více než půlročním a téměř bezvýsledném bádání v Archivu hlavního města Prahy, Oblastním archivu Mladá Boleslav i v archivech ŠKODA AUTO a.s. se mi shodou náhod podařilo objevit v archivu ŠKODA AUTO Muzea historické složky s názvem ASAP. Pod tímto názvem byla skutečně ukryta nejstarší historie školy. Budu se ale opírat i o výpovědi pamětníků, kteří se ve škole nejen učili, ale později v ní i pracovali jako učitelé. Vybral jsem ty pamětníky, kteří se ve škole učili mezi lety 1956-1970. Právě z této doby se mnoho písemných záznamů nedochovalo.

Součástí práce bude stručné seznámení s historií města Mladá Boleslav a s historií boleslavských středních škol. Dlouholetou tradicí se pyšní Střední průmyslová škola Mladá Boleslav, Gymnázium Dr. Josefa Pekaře nebo např. SOŠ a SOU Mladá Boleslav. Podrobněji se budu věnovat historii automobilky ŠKODA AUTO a.s., která bezesporu ovlivňovala a ovlivňuje vývoj odborného školství v Mladé Boleslavi. Stěžejní částí práce bude historie Středního odborného učiliště strojírenského, které od svého počátku připravovalo odborníky pro automobilový průmysl. Jeho historie sahá až do roku 1927.

Budu se věnovat i historii a rozvoji prvního soukromého učiliště v České republice, jehož vznik je datován do roku 1991.

V části bakalářské práce bych se rád pokusil z dochovaných materiálů zhodnotit kritéria výběru žáků i zaměstnanců. Cílem práce je zmapovat historii učiliště ŠKODA AUTO, ze které se bohužel nedochovalo mnoho historických záznamů.

1 Historie Mladé Boleslavi

1.1 Vznik Mladé Boleslavi

Historie Mladé Boleslavi je delší než tisíc let. Město prošlo dějinami od husitských válek, přes období po Bílé hoře, národní obrození, první světovou válku, vznik první republiky, druhou světovou válku, nástup komunistů až po sametovou revoluci. O samotných počátcích původního slovanského hradiště, z něhož v průběhu tisíciletí vzniklo dnešní okresní město, víme jen velice málo. Ostrožna nad soutokem Jizery a Klenice byla opevněna již v mladší době bronzové. Tehdy tu stálo hradiště nositelů lužické kultury. Hradiště, které později vzniklo, se rozkládalo po celé ploše dnešního Staroměstského náměstí a do svého obvodu zahrnovalo i část dnešního Nového Města. Všechny stavby byly dřevěné, pouze v prostorách dnešního hradu je archeologicky doložena kamenná stavba. Boleslav ležela na výhodném místě, protože tudy procházela dálková obchodní cesta směřující z Prahy na sever. Ve 13. století už osídlení na Podolci nabylo městského charakteru. Boleslavský hrad ztratil význam jako správní centrum až po vybudování královského hradu Bezdězu, kdy se dostal do rukou pánů z Michalovic.¹

¹ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 2. rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav a. s., 2010, s. 16-17. ISBN 978-80-254-8452-3.

1.2 Bratrské období – období největšího rozkvětu

V roce 1468 rod Michalovců vymřel po meči. Výnosné boleslavské panství se dostalo do držení rodu Tovačovských z Cimburka. Díky nim a jednotě bratrské se Boleslav stala známou nejen v Čechách. Po Tovačovských se dědičkou majetku stala Johanka z Krajku a v držení pánů z Krajku bylo boleslavské panství téměř 80 let. Tehdy bylo město nazýváno bratrským Římem. Město se pyšnilo hospodářským a kulturním vzestupem a počet obyvatel dosáhl tří tisíc. Došlo k přestavbě boleslavského hradu na renesanční zámek, na náměstí byla postavena nová radnice a vystavěn kostel sv. Havla, kde měli pánové z Krajku svou hrobku.² Město bohatlo z činnosti měšťanů a vlastnilo i značný obecní majetek, do kterého patřilo několik vsí, lesy, rybníky a hospodářské dvory. Po smrti posledního pána z Krajku získal panství Jiří z Lobkovic, který ho záhy směnil se svým příbuzným Bohuslavem Hasištějnským z Lobkovic za Chomutov. S novým pánem přišla do Mladé Boleslavi početná kolonie německého obyvatelstva luteránského vyznání. Bohuslav Hasištějnský hospodařil velmi zle, měl obrovské dluhy, a tak byla městu nabídnuta možnost vykoupit se z poddanství. V roce 1595 město získalo svobodu. Mezi královská města se Boleslav opět zařadila až v roce 1600 díky rozhodnutí císaře Rudolfa II. Do 17. století vystupovala Mladá Boleslav jako privilegované královské město.³

1.3 Úpadek v důsledku třicetileté války

Bitva na Bílé hoře rázem změnila celou situaci. V Boleslavi se střídaly habsburské vojenské posádky, což zapříčinilo obrovské náklady obce i samotných měšťanů. Všem se muselo platit výpalné, živit je a poskytovat jim, co žádali. Trestem za účast ve stavovském povstání bylo zkonfiskování veškerého majetku města. Do města byl dosazen císařský hejtman, který řídil správu města. Přišla i náboženská perzekuce. Stav se ještě zhoršil počátkem 30. let 17. století. Tehdy do Čech vpadli Sasové a Čechy se

² MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Litomyšl: Paseka, 2011, s. 5. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7432-094-1 (Váz.).

³ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 2. rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav a. s., 2010, s. 16-17. ISBN 978-80-254-8452-3.

staly místem přímých bojů. V roce 1646 přešla přes kraj morová nákaza a jen v samotné Boleslavi na ni zemřelo na 600 lidí. Na konci třicetileté války měl být boleslavský hrad přeměněn na vojenskou pevnost. Zástupci města usilovali o to, aby byl hrad zbourán, čímž by Boleslav ztratila vojenský význam. Měšťané dokonce povolání zbourat hrad získali a využili ho k okamžitému bourání. Vzápětí však přišel příkaz nebouřit, ale to už byl boleslavský hrad v troskách. V tom stavu zůstal po desítky let až do následujícího století. Následky této pustošivé války byly pro Boleslavsko katastrofální. Mladá Boleslav, na počátku století jedno z největších českých měst přibližně s 3100 obyvateli, přišla asi o 40% obyvatelstva a bylo zničeno i stejně tolik domů. Mladá Boleslav poklesla do provinční bezvýznamnosti. Celkový úpadek města dovršily v polovině 18. století tzv. slezské války a roku 1761 ničivý požár, kterému podlehl téměř celé Nové Město a židovské město.⁴

1.4 Počátky nového rozvoje – reformy Marie Terezie a Josefa II.

Rozvíjet se Boleslav začala až díky reformám císařovny Marie Terezie a jejího syna Josefa II. Ustanovení Mladé Boleslavi posádkovým městem znamenalo záchranu a přebudování chátrajícího hradu. Město se stalo sídlem kraje a krajského soudu. Díky rozsáhlým změnám ve školství se dočkalo vzniku tzv. hlavní školy a v roce 1784 sem bylo z Kosmonos přestěhováno i piaristické gymnázium. Brzy následovaly i náznaky ekonomického rozvoje.⁵

1.5 Národní obrození

Ke konci poloviny 19. století se zgermanizované město začalo probouzet k novému národnímu životu. Ve 40. letech vznikla česká čtenářská beseda, ale v revolučních letech 1848-1849 se ukázalo, že tato skupina byla početně i ideově slabá a veškeré revoluční snahy skončily. Policejní teror 50. let pak nadlouho utlumil veškerý

⁴ MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Litomyšl: Paseka, 2011, s. 5. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7432-094-1 (Váz.).

⁵ BENEŠ, Luděk. *Mlado-boleslavsko [sic] v proměnách času*. 1. vyd. Mladá Boleslav: Okresní muzeum, 1997, s. 86-99. ISBN 80-859-8334-6.

společenský život. Teprve po roku 1860 dochází k novému oživení. Vznikají a obnovují se čtenářské, pěvecké a divadelní spolky a postupně nabývají českého charakteru. Původní jazykové a kulturní zaměření celého hnutí nabývalo stále více politického charakteru a převahy začal nabývat radikálnější mladočeský směr. Těžiště ekonomického vývoje se z manufaktur přesunulo do tovární výroby. V roce 1895 založili Václav Klement a Václav Laurin tovární výrobu velocipédů, z níž vzešel v roce 1899 první motocykl Slávia a v roce 1905 i první automobil. Nová továrna se brzy stala rozhodujícím ekonomickým fenoménem ve městě. Vznikaly i další firmy, jako např. lihovar a akumulátorka. Ekonomický rozvoj podpořila i vznikající železniční síť. Vzestup se projevil také stavbou veřejných budov od 60. let, městský úřad, gymnázium, řemeslnicko-pokračovací škola, rolnická škola, kasárna a okresní nemocnice.⁶

1.6 Dvacáté století do roku 1939

Příznivá tendence byla dočasně narušena 1. světovou válkou, která přinesla mnoho obětí na životech a výrazný ekonomický pokles. Dvacátá a třicátá léta přinesla městu opět nový, třebaže ne nepřetržitý rozvoj. Těžiště ekonomiky leželo na automobilce, která se v roce 1925 spojila s firmou Škoda a díky koncentraci na produkci osobních automobilů pronikla mezi nejvýznamnější výrobce v zemi. Rozvíjely se ale i další firmy. Vyrostly další školní budovy – obchodní akademie, hospodyňská škola, škola pro ženská povolání v areálu zemské průmyslové školy, vznikla okresní nemocenská pojišťovna. V této době nezahálela ani kultura a vznikaly různé spolky.⁷

1.7 Dvacáté století od roku 1939

Nacistická okupace v letech 1939-1945 přinesla podstatné omezení veřejného a kulturního života. Přesto se podařilo uskutečnit např. hudební festivaly. Počáteční průmyslová konjunktura, způsobená rozvojem válečné výroby, byla vystřídána potížemi

⁶ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 2. rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav a. s., 2010, s. 16-17. ISBN 978-80-254-8452-3.

⁷ MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Litomyšl: Paseka, 2011, s. 5. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7432-094-1 (Váz.).

vázané ekonomiky a nedostatkem základních životních potřeb. V Mladé Boleslavi vznikly už v roce 1939 buňky odbojových organizací. Vojensky organizovaná obrana byla brzy zdecimována, síť komunistické strany otevřeně proti okupantům, až na výjimky, nevystupovala. V dalších letech přešla iniciativa do rukou sokolské organizace a skupiny Stráž obrany státu, ale rovněž tyto struktury byly gestapem z velké části zničeny. V roce 1944 vznikaly revoluční národní výbory, které udržely moc až do mírových dnů. Relativně pokojný proces byl 9. května 1945 narušen náletem letadel bez výsostných znaků, který zničil řadu objektů a přinesl zbytečnou smrt mnoha lidem. Po roce 1945 rostl vliv KSČ. Projevil se již v procesech se zrádci a kolaboranty před lidovým soudem, zejména ale při znárodňování významných podniků (akumulátorka, textilka). Definitivně převzala KSČ moc v únoru 1948 a ihned přistoupila k odstranění politických protivníků z významných funkcí. Mnozí z nich byli v 50. letech odsouzeni ve vykonstruovaných procesech. Postupně byly rušeny spolky, zestátněny menší podniky a nakonec i veškeré živnosti. Ekonomika se tak v dalších desetiletích rozvíjela převážně extenzivně, automobilka prodělala několik období dostavby, kdy v nových objektech započala v 50. letech výroba řady Spartak, v polovině 60. let řady Š 1000 MB a v 70. letech řady Š 105/120. Rozrostl se také areál akumulátorky.⁸ Od počátku 60. let prodělalo rozsáhlou přestavbu i město. Část původního centra nahradily panelové domy, směrem ke Kosmonosům vyrostlo sídliště Severní Město. Veřejný život byl utlumen zejména po roce 1968, kdy byla řada osobností aktivních v reformním hnutí osobně i pracovní postížena a mnoho objektů ve městě obsadily sovětské jednotky. Po listopadu 1989 došlo k personálním i systémovým změnám, díky rychlé privatizaci je podstatně jiný i celkový obraz města. Mnoho budov včetně významných historických památek bylo opraveno, řada domů naopak v rukou nových majitelů chátrá. Do roku 1991 opustily město sovětské jednotky. V témže roce převzal automobilku koncern Volkswagen a zcela změnil nejen charakter a tempo výroby, ale i město samotné.⁹

⁸ MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Litomyšl: Paseka, 2011, s. 5. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7432-094-1 (Váz.).

⁹ HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 2. rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav a. s., 2010, s. 16-17. ISBN 978-80-254-8452-3.

2 Historie automobilky

2.1 Jak to všechno začalo

Dva muži z chudých poměrů mechanik Václav Laurin a knihkupec Václav Klement se rozhodli zbudovat strojnickou dílnu. 30. září 1895 požádali městskou radu o povolení stavby ve Stakorské ulici. Rada žádost zamítla, protože tam nevedla kanalizace. Oni to ale nevzdali a za další dva měsíce našli vhodné prostory v Benátské ulici, v části zvané Na Hejtmánce, v domě č. 49/III na samém konci města. Na celkové ploše 120m² zbudovali strojnickou dílnu, která byla v přízemí, a ve dvoře se nacházelo skladiště. Týden před Štědrým dnem roku 1895 tu začali pracovat dva dělníci, jeden učeň a také oba páni továrníci. Na začátku roku 1896 nastoupilo dalších šest dělníků. Tak začala výroba velocipédů značky Slávia.¹⁰ Významným mezníkem v dějinách závodu se stal rok 1898, a to hned dvěma událostmi odlišného charakteru. Závod se dočkal vlastního sídla v místě, kde je areál dnešní továrny. Byla sem přenesena celá výroba z dosud pronajatých místností. Druhou významnou událostí byla cesta Václava Klementa do Paříže, která měla být exkurzí do tehdy nejbohatší země na mechanická vozidla všeho druhu. Jízdní kola byla pouze sezónním zbožím a bylo nutné zachytit nástup technických novinek.¹¹ Z Paříže přivezl Václav Klement motorovou dvojkolku, což bylo tehdy označení pro motocykl bratří Wernerů, a přivezl i spoustu nových nápadů. Motocykl dovezený z Paříže způsobil v továrně naprostou senzaci. První zkušební jízda byla atrakcí nejen pro zaměstnance továrny, ale i pro mladoboleslavskou veřejnost.¹² Oba společníci pochopili, že se před nimi otevírá nový svět, a proto na rok 1899 připravili nový výrobní program.¹³ Předvedení motocyklu L&K znamenalo ohromný

¹⁰ KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. 1. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-1-4.

¹¹ BABUŠKA, Adolf. *OD LAURINKY KE ŠKODĚ 1000 MB*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1967. ISBN 978-80-247-5036-1.

¹² Tamtéž.

¹³ KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. 1. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-1-4.

úspěch. S odstupem pěti let od této senzace napsal v roce 1904 německý časopis *Allgemeine Automobil Zeitung*: ... „Možno vším právem označit firmu L&K za tvůrce motorové dvojkolky, aniž chceme snižovat zásluhy francouzských konstruktérů bratří Wernerů. ... Ti totiž připojili k obyčejnému kolu, nezměňivše na něm ani linie, motor, zatímco L&K si počínali opačně. Postavili totiž kolem motoru a jeho orgánů kolo. Myšlenka tedy byla stejná, cesta však rozdílná, rozdíl byl v tom, že Francouzi zdůrazňovali princip kola, Češi pak princip automobilu.“¹⁴ Technický vývoj nelze zastavit. A tak byly koncem roku 1905 hotovy i první dva kusy Voituretty Laurin&Klement typ A, která na pražském autosalonu 1906 v Průmyslovém paláci už vévodila výstavě na piedestalu hned proti vstupu. Stála tehdy 3600 korun.¹⁵ Stejně jako motocykly se stala prodejním úspěchem. Firmě zajistila stabilní postavení na rozvíjejícím se mezinárodním trhu vozidel. Výrobky firmy Laurin&Klement se staly uznávanými v celé Evropě a firma se stala světoznámou značkou. Produkce se podstatně rozšířila a překročila rámec rodinného podniku. V roce 1907 přeměnili její zakladatelé firmu na akciovou společnost.¹⁶

2.2 Od dvacátých let do konce druhé světové války

Ve dvacátých letech minulého století vznikla potřeba sloučení podniku se silným průmyslovým partnerem, a proto v roce 1925 došlo k fúzi se Škodou Plzeň. To však znamenalo konec samostatné značky Laurin&Klement. Výroba se dále modernizovala a kromě osobních automobilů byly vyráběny i různé typy nákladních vozidel, autobusy, letecké motory a zemědělské stroje. V roce 1930 se produkce automobilů v rámci koncernu Škoda opět vydělila a vznikla samostatná akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). Po odeznění světové hospodářské krize se této

¹⁴ BABUŠKA, Adolf. *OD LAURINKY KE ŠKODĚ 1000 MB*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1967. ISBN 978-80-247-5036-1.

¹⁵ KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. 1. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-1-4.

¹⁶ HERČÍK, Karel a Jan KRÁLÍK. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, c2005. ISBN 80-239-5458-X.

společnosti podařilo uspět na mezinárodním trhu s modelem Škoda 422 a 420 Populár. Vývoj automobilky přerušila druhá světová válka, která ochromila civilní program a výroba se zaměřovala na vojenské potřeby. ASAP Škoda se tehdy stala součástí německého koncernu Hermann-Göring-Werke a byla nucena plně se orientovat na válečnou výrobu. Vedle zbraní se v této době vyráběly i terénní vozy a těžké tahače.¹⁷

2.3 Od roku 1945 po sametovou revoluci

Po druhé světové válce byla firma přeměněna na národní podnik s označením Automobilové závody, národní podnik (AZNP) a měla monopolní postavení ve výrobě vozidel. Základem poválečné výroby se stal typ Š-1101. Jednalo se o zásadně inovovaný Populár.¹⁸ I přes národohospodářské a politické souvislosti dané doby si firma dokázala podržet dobrý standard. Důkazem toho jsou modely padesátých a šedesátých let – Š 1200, Spartak, Octavia, Felicia a Škoda 1000. Nový vzrůst prožila výroba po roce 1987 uvedením řady vozidel Škoda 781 Favorit, Škoda Forman 785 a Škoda Pickup 787. Dohromady se jich vyrobilo více než milion kusů.

2.4 Od roku 1989 po současnost

Po politických změnách v roce 1989 si začala Škoda v Mladé Boleslavi v nových podmínkách tržního hospodářství hledat silného zahraničního partnera, který by prostřednictvím svých zkušeností a investic zajistil mezinárodní konkurenceschopnost podniku.¹⁹ V srpnu 1990 vybralo Ministerstvo strojírenství a elektrotechniky dva nejvýznamnější zahraniční uchazeče. Byly to francouzský Renault a německý Volkswagen. Dne 9. prosince 1990 bylo rozhodnuto. Česká vláda se na doporučení své hospodářské

¹⁷ HERČÍK, Karel a Jan KRÁLÍK. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*: Týnec nad Sázavou: Moto Public, c2005. ISBN 80-239-5458-X.

¹⁸ Industriální zážitky. [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www.technologytour.cz/ttt-made-in-czechoslovakia/item/84-%C5%A1koda-asap-aznp-automobilov%C3%A1-as-historie-1925-1991>

¹⁹ HERČÍK, Karel a Jan KRÁLÍK. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*: Týnec nad Sázavou: Moto Public, c2005. ISBN 80-239-5458-X.

rady přiklonila ke spolupráci s VW.²⁰ Samozřejmě, že ještě před tím, než došlo k dohodě, začala Škoda s VW více spolupracovat. Vedení německého koncernu se muselo podrobně seznámit se stavem celé továrny a všech přidružených podniků. Rok trvaly námluvy a přípravy, než došlo k podpisu smlouvy. Ta byla podepsána 28. března 1991 odpoledne. Podle smlouvy dostala nová společnost název Škoda, automobilová akciová společnost a dnem 16. dubna 1991 vstoupila do společenství VW. Protože do této doby vlastnila všechna práva na užívání ochranné známky Škoda plzeňská společnost, musel se nový partner vypořádat i s tímto problémem. Po dramatických diskuzích došlo v polovině dubna 1991 k dohodě za účasti zástupců ministerstva obchodu a obou společností a boleslavská automobilka získala vlastnické právo na užívání známky na osobní automobily, odvozené modifikace, součástky a příslušenství. Vývoj původního loga charakterizuje příloha č.1. Výroba se začala velmi dynamicky rozvíjet a automobily značky Škoda si našly své místo na světových trzích. Od Favorita přes Felicii se škodovka propracovala až po dnes vyráběné modely Fabia, Octavia, Superb, Roomster, Yeti, Citigo a Rapid.²¹ Automobilka s více než stovacetiletou tradicí tak dnes vyrábí ve svých závodech rozmístěných po celém světě ročně přes 900 000 vozů značky Škoda.²²

3 Historický vývoj učňovského školství

3.1 Podstata výchovy učňů

Pojetí výchovy učňů i její organizace a obsah souvisely od prvopočátku se společenskými a hospodářskými poměry ve společnosti. Pod pojmem učňovské školství si můžeme představit realizaci a přípravu na výkon kvalifikovaných dělnických povolání v učilištích a středních odborných učilištích. Cílem přípravy bylo, aby absolvent získal potřebné kompetence k výkonu povolání, přičemž základ celkové

²⁰ KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Let okřídleného šípu*. 2. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-3-0.

²¹ KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Let okřídleného šípu*. 2. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-3-0.

²² ARCHIV ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO a.s. za rok 2011*. Mladá Boleslav.

výchovy tvořila praktická výuka. Pokud se ohlédneme zpět, je jasné, že po většinu období nesloužil pro získávání praktických dovedností vyučovací předmět, jak ho známe dnes.

3.2 Středověk

Ve středověku např. museli žáci získat praktické dovednosti k provozování určitého řemesla a jejich praktická příprava probíhala většinou individuálně u cechovního mistra v dílně. Co všechno se žák naučil, záviselo čistě na jeho schopnostech a předpokladech a na odbornosti mistra. Učeň se vlastně učil pozorováním mistra při práci a samozřejmě dělal spoustu dalších činností, které s vlastní přípravou neměly nic společného. Teoretickou přípravu středověk neznal. Po zvládnutí všech potřebných dovedností vykonávali žáci tovaryšskou zkoušku, z učedníka se tak stal tovaryš, který byl způsobilý vykonávat řemeslo. Jinými slovy se z něj stal vyučený řemeslník.²³

3.3 Učňovské školství od poloviny 18. století

Počátky učňovského školství se datují od druhé poloviny 18. století, kdy začaly vznikat první školy pro učně. Do výroby pronikaly prvky kapitalismu a na pracovní síly byly kladeny stále větší nároky. Ruku v ruce s tím přišla i nutnost základního teoretického vzdělávání učňů. Podle tereziánské školské reformy z roku 1774 vznikaly tzv. triviální školy, které žáci navštěvovali vždy v neděli dopoledne a učili se tři základní úkony: číst, psát a počítat. Musíme si však uvědomit, že vzdělání poskytované triviálními školami přestalo záhy dostačovat, neboť bylo velmi primitivní a již koncem 18. století se jevílo jako nedostatečné. Přestože se uchovala i řemeslná malovýroba, došlo počátkem 19. století k mohutnému rozvoji tovární výroby, která byla založena na strojové velkovýrobě, zaměstnaneckých a zaměstnavatelských vztazích. Bylo tedy nutné uvažovat o nové koncepci vzdělávání učňů, aby jejich kvalifikace lépe odpovídala

²³ DVOŘÁK, Karel. *Vznik a vývoj odborného školství*. Praha: České vysoké učení technické, 1969. Číslo publikace 405-807.

požadavkům velkovýroby. K těmto změnám však začalo postupně docházet až od 30. let 19. století, kdy vznikaly první pokračovací školy. Prosazení pokračovacího vzdělání bylo velmi úzce spjato s dvěma letopočty. Jedním z nich je rok 1859, kdy byl vydán živnostenský řád, který upravoval postavení živnostníků při provozování živnosti i pracovních poměrů jejich zaměstnanců, většinou dělníků. Druhým rokem byl bezesporu rok 1869, kdy vešla v platnost školská reforma. Přestože se živnostenský řád zabýval především praktickou přípravou učňů na povolání, měl i ustanovení o docházce do školy. Tehdy však fungovala praktická a teoretická příprava bez užšího spojení. V roce 1883 byla uzákoněna první soustava odborného školství a prosazena nová pokračovací škola. Obsah vyučovaných předmětů se zaměřoval především na tzv. živnostenské nauky. Škola mohla být zaměřena všeobecně pro učně různých povolání (to platilo především pro venkov) nebo odborně, např. pro učně stavebních povolání, kovoobráběcích nebo dřevozpracujících povolání. Odborné zaměření škol bylo realizováno především ve větších městech. Pokračovací školy byly otvírány při obecných, měšťanských a někdy i středních školách. Hlavním předmětem bylo kreslení – zhruba polovina vyučovacích hodin, dále se učilo živnostenským počtům, vedením živnostenských knih a písemnostem. Do školy chodili žáci šest hodin týdně. Buď ve všední den večer, nebo v neděli. Některé odborné školy zařazovaly do výuky i speciální předměty, výuka pak musela probíhat i více než šest hodin týdně. Tento systém učňovského školství přetrval zhruba padesát let. V českých zemích rakouského mocnářství fungovala jen minimální odborná teoretická příprava a odborné vzdělání bylo velmi nedostatečné.²⁴

3.4 Učňovské školství v první polovině dvacátého století

V letech 1918-1939 došlo sice v přípravě na dělnická povolání k určitému pokroku a k nárůstu počtu pokračovacích škol, ale dualistická koncepce přípravy učňů překonána nebyla. Stejná situace ve školství panovala i v době nacistické okupace Československa, kdy Německo potřebovalo kvalifikované dělníky pro válečnou výrobu. V přípravě

²⁴ ČADÍLEK, Miroslav. *Didaktika praktického vyučování II*. Brno: Masarykova univerzita, 2001.

dělníků se v celé této éře kladl daleko větší důraz na praktický výcvik a teoretické vzdělávání bylo podceňováno. Tendence poskytovat teoretické vzdělání dělníkům sice byla, ale většinou nebyla realizována. Dělníci tak nejčastěji získávali kvalifikaci různými formami zaučení. Příprava učňů měla nedostatky nejen v obsahu a kvalitě výuky, ale i v materiálním vybavení škol.²⁵

3.5 Učňovské školství po druhé světové válce

Po druhé světové válce došlo v přípravě mládeže na dělnická povolání ke změnám. Zdokonalila a rozšířila se soustava učebních oborů a učební doba trvala dva až tři roky. Učňovské školství se podařilo obsahově i organizačně sjednotit. Byly vytvořeny nové osnovy a učební plány a tím, že došlo ke zvýšení vyučovacích hodin, se zkvalitnila i výuka. Zlepšila se vybavenost školy a rozšiřovaly se počty dílen odborného výcviku. Od roku 1948 se učňovské školství vyvíjelo v rámci tzv. jednotné školy. Složitě období přišlo po roce 1952. Pracovní síly byly centrálně direktivně plánovány a rozmisťovány a vznikly státní pracovní zálohy. Příprava mládeže byla převedena na jednotlivé resorty. K začlenění učňovského školství zpět do školské soustavy došlo až v roce 1958, kdy opět proběhlo sjednocení a byla vytvořena strukturalizovaná soustava učebních oborů i plánů. V souvislosti se zdokonalováním výroby se od devadesátých let vytvářel základ pro diferencovanou soustavu dělnických povolání a tomu byla přizpůsobena i soustava učebních oborů a formy přípravy kvalifikovaných pracovníků.²⁶

4 Historie odborného školství v Mladé Boleslavi

4.1 Potřeba kvalifikovaných pracovníků

Výroba automobilů měla vždy vliv nejen na město samotné a životní úroveň jeho obyvatel, ale i na vývoj odborného školství. S rozvojem automobilového průmyslu úzce souvisí potřeba kvalifikovaných pracovníků. Tak velkému a stále se rozvíjejícímu

²⁵ ČADÍLEK, Miroslav. *Didaktika praktického vyučování II*. Brno: Masarykova univerzita, 2001.

²⁶ Tamtéž.

podniku, jakým je ŠKODA AUTO a.s., bylo vždy zapotřebí kvalifikovaných sil jak na technických pozicích, tak v dělnických profesích, vyučených samozřejmě zejména ve strojírenských a elektrotechnických oborech. Bylo proto logické, že některé odborné školy v Mladé Boleslavi na tuto potřebu reagovaly a začaly vzdělávat a vychovávat tyto odborníky. Jejich absolventi se díky stále se rozvíjícímu strojírenství bez problému uplatnili na trhu práce. Rozhodně se však takto nezaměřily všechny střední školy, ale i o těch se budu, díky jejich bohaté historii, zmiňovat. V neposlední řadě také proto, že v dnešní době i absolventi těchto škol nacházejí uplatnění v automobilce, kde je zapotřebí nejen odborníků ve strojírenství, ale například i kvalifikovaných sil v oblasti ekonomie.

4.2 Zemská průmyslová škola v Mladé Boleslavi

Již počátkem dvacátých let 20. století byla Mladá Boleslav s ohledem na zdejší průmysl a polohu ve středu Čech vybrána jako sídlo průmyslové školy Země České. Projekt stavby vypracoval tehdejší vedoucí stavebního odboru městského úřadu Jiří Vendelín Kroha, který působil ve městě od roku 1912. Stavba probíhala v letech 1923-1927 a svým pojetím i celkovými náklady vzbudila značné diskuse a dostala se do všech českých publikací o architektuře 20. století.²⁷ Rozvoj školy byl vždy těsně spjat s rozmachem mladoboleslavského automobilového závodu. V Zemské průmyslové škole byla realizována i teoretická výuka pro škodovku. Zajímavostí je, že před 2. světovou válkou i prvé desetiletí po ní byla škola jedinou specializovanou průmyslovou školou v republice. V současné době škola připravuje mladé techniky jak pro povolání na pozicích středních technických kádrů, tak pro vysokoškolské studium. Velký důraz při výuce je kladen na práci s výpočetní technikou, která zasahuje do řady odborných předmětů. Významným prvkem zařazeným do odborné přípravy je výuka programu CATIA, který je používán ve většině regionálních firem přímo či nepřímo spolupracujících s firmou ŠKODA AUTO a.s. nebo přímo ve vývoji této firmy. Znalost

²⁷ Hrady – Oficiální stránky. [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www.hrady.cz/?OID=8492>

programu CATIA velmi výrazně zvyšuje možnosti uplatnění absolventů školy na trhu práce.²⁸

4.3 Zimní hospodářská škola v Mladé Boleslavi

Zimní hospodářská škola vznikla v roce 1883, kdy sněm Království českého povolil její zřízení. Výuka byla zahájena 1. září 1883. O pět let později, v roce 1888, byla škola přeměněna na školu rolnickou s dvouletým celoročním vyučováním. V souvislosti s pořádáním krajské výstavy v roce 1887 byla na školním nádvoří postavena výstavní budova, která se po skončení výstavy stala majetkem školy. Byly zde zřízeny školní řemeslné dílny, kabinety pro umístění sbírek a pokoje pro ubytování žáků. Místní děkanství pronajalo pozemek o výměře 2,5 hektaru, na kterém byly zřízeny ovocné zahrady, školky a pokusná a cvičná pole. V roce 1901 byl dále zakoupen pozemek o výměře 20 hektarů, na kterém byla v roce 1906 postavena nová budova školy a hospodářské budovy školního statku, který do té doby škola postrádala. Bylo to v současné ulici Václava Klementa a nyní je budova ve vlastnictví společnosti Škoda Auto. Stále se jí však říká Rolnická škola.

Od 1. ledna 1910 byla škola jako první v Čechách převzata do zemské správy. Usnesením ÚV KSČ a vlády z 3. června 1952 o reorganizaci zemědělského školství byly zřízeny čtyřleté zemědělské technické školy pro výchovu zemědělských techniků a pro potřeby socialistického zemědělství. Řízením zemědělského školství bylo pověřeno ministerstvo zemědělství a na základě usnesení školských orgánů ministerstva zemědělství byla v Mladé Boleslavi zřízena zemědělská technická škola oboru mechanizace zemědělské výroby. Sídlem školy se stala bývalá hospodyňská škola v dnešní Jičínské ulici, postavená v roce 1928. Pro potřeby ubytování sloužila budova bývalé zemské rolnické školy. Výuka byla zahájena 1. září 1952 a ke studiu tehdy nastoupilo 90 žáků. Vzhledem k tomu, že budova bývalé hospodyňské školy měla pouze dvě učebny, bylo nutné vybudovat další, zřídit kabinety a dílenské prostory pro

²⁸SPŠ Mladá Boleslav [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www.spsmb.cz/strucne>

odborný výcvik žáků. V roce 1953 byla zahájena výstavba haly a současně s ní bylo budováno i školní hřiště, které sloužilo k výuce tělesné výchovy a v zimě jako kluziště pro lední hokej. Protože všichni žáci, kteří školu navštěvovali, byli pro zajištění socialistické výchovy povinně ubytováni, musela škola řešit i nové ubytovací kapacity. V roce 1955 byla zahájena výstavba žákovského domova podle projektu Ing. Františka Řezáče. Stavba byla předána do užívání 15. května 1958. Praktická výuka v nové hale byla zahájena 1. září 1954. Byly zde umístěny dílny: klempírna, zámečnická dílna, svařovna, kovárna, truhlárna a prostor pro opravy zemědělských strojů a traktorů a pro vyučování na těchto strojích. V suterénu školy se nacházela brusírna, frézovna, soustružna a dílna na vodoinstalaci. V roce 1968 byla po levé straně haly zřízena oplocená pracoviště, která se pro prašnost ukázala jako nevyhovující a v roce 1983 byla obezděna do dnešní podoby.

Po sametové revoluci v roce 1989 došlo k velkému snížení počtu pracovníků v zemědělství, a proto se škola musela potýkat i s menším zájmem o studium. Dokázala však na vzniklou situaci pružně reagovat a pro zvýšení atraktivity vyučovaného oboru i zdůraznění, že nepřipravuje jen absolventy pro zemědělskou prvovýrobu, byly schváleny pedagogické dokumenty, změněn jeho název na Mechanizace a služby s platností od 01.09.1992. S účinností od 01.09.1993 byl také otevřen nový obor, vhodný pro dívky, Technická administrativa. Vzhledem k tomu, že se v tomto oboru vyučují dva cizí jazyky, nacházejí absolventky bez větších problémů uplatnění na trhu práce. V současnosti se vyučuje na škole šest tříletých oborů vzdělání ukončených výučním listem (Mechanik opravář motorových vozidel, Elektrikář, Autoelektrikář, Truhlář, Zedník a Operátor logistiky), tři obory ukončené maturitní zkouškou (Technické lyceum, Veřejnosprávní činnost, Mechanizace a služby), dálkové studium v oboru Veřejnosprávní činnost a denní i dálkové nástavbové studium v oborech podnikání.²⁹

²⁹ SOS a SOU Mladá Boleslav, Jičínská 762. [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www2.odbskmb.cz/historie/>

5 Historie škodovického učiliště

5.1 Založení učiliště

Určit přesně datum vzniku škodovického učiliště z dochovaných materiálů bohužel nelze. Půlroční bádání v Archivu hlavního města Prahy, v Okresním archivu města Mladá Boleslav, v archivech ŠKODA AUTO a.s. i ve spisovně Středního odborného učiliště nepřineslo očekávané výsledky. Historie byla datována velmi stručně zhruba od šedesátých let dvacátého století a jednalo se z velké části jen o výkazy žáků. Obrat nastal až po důkladném prostudování zatím dochovaných materiálů. V roce 2007 vyšla v interním časopisu zaměstnanců společnosti ŠKODA AUTO a.s. velmi stručná historie naší školy. Po přečtení časopisu oslovila školu paní Jana Seglová, nar. 1940, která poté škole věnovala originál tabla z let 1938-1940, kdy její otec pan Oldřich Zuzánek, nar. 21.10.1906, působil na učilišti jako učitel odborného výcviku – viz příloha č.2. Tehdy to byla škola Akciové společnosti pro automobilový průmysl se sídlem v Praze, známá pod zkratkou ASAP. Na horních fotografiích jsou zleva mistři odborného výcviku p. Míšek, p. Zuzánek a p. Růžička. Je velká škoda, že na tablu není uveden obor, ve kterém se žáci učili. Ve srovnání se současností je z dochovaného tabla patrné, že ASAP zajišťoval pouze odborný výcvik žáků a teoretická výuka probíhala mimo závod. Jinak by zřejmě na tablu, stejně jako v dnešní době, byli i učitelé teoretické výuky, respektive třídní učitel. Naše škola získala v podobě tabla velmi cenný materiál a zrodil se nápad hledat historii školy i pod zkratkou ASAP. A podařilo se. Díky opětovné spolupráci s vedoucím ŠKODA AUTO Muzea panem Lukášem Nachtmanem jsem konečně objevil materiály, po kterých jsem tak dlouho pátral. Právě tyto dokumenty nás vedou až do roku 1928.³⁰ K tomuto datu se vážou první zmínky o počtech učňů, kteří nastoupili po vyučení do firmy. Pokud by byl systém stejný jako v současné době, museli by se žáci před nástupem do zaměstnání nejprve tři roky učit. To by znamenalo začátek studia již v roce 1925. To jsou ale jen nepodložené spekulace, které bohužel nemůžu dokázat. Dochovala se pouze přehledná tabulka o počtech zaměstnaných učňů od roku 1928 do roku 1932 – viz příloha č.3. Vyučovaly se obory zámečnick,

³⁰ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *P.T. Závodnímu říditelství A.S.A.P.* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

elektromontér a soustružník. Počty byly uváděny vždy k prvnímu dni v měsíci. Z vyučovaných oborů měl největší počet absolventů obor zámečnick. V lednu 1928 byl celkový počet zaměstnaných učňů ve všech oborech 58, v roce 1929 to bylo 74 a v roce 1930 se jednalo 49 učňů.³¹

Zaměstnávání učňů však bylo stále větším problémem a v souvislosti s tím byl 31. května 1932 závodnímu ředitelství Mladá Boleslav podán Akciovou společností Automobilového průmyslu v Praze Návrh na zřízení učňovské dílny. Jak je uvedeno v návrhu, od 9. května 1931 se podmínky pro výchovu učňů změnil tak nepříznivě, že je nutné tuto otázku naléhavě řešit bez zbytečného zatížení závodu, aby bylo plně vyhověno učebním povinnostem. V průběhu roku 1931 byla založena matrika učňů, sestavená je v abecedním pořadí podle ročníků a řemesel. Byla provedena revize postupu učňů v dílnách a na základě toho byl vypracován plán příštího postupu učňů v jednotlivých dílnách. K přemísťování učňů byly zavedeny přestupní lístky. Vždy při přestupu na jinou dílnu si učeň vyzvedl nový přestupní lístek, příslušný k píchacím hodinám, byl převeden v dělnickém referátu do seznamu příslušné dílny a dílovedoucí tak byli informováni o přesunu učňů. Mohli tak sledovat jejich chování i prospěch. Byla zpřísněna i kontrola návštěvy odborné pokračovací školy. Potvrzování kontrolních školních knížek se provádělo jednou týdně, vždy v pátek. V každé dílně byl určen jeden učeň, který knížky vybral a odnesl je do kanceláře.³²

„Pro praktický výcvik učňů byl rok 1931 velmi svízelný. Průměrně byl počet učňů 150, což odpovídalo zhruba 5% dělníků.“ V tomto roce však došlo k větším redukci dělníků, ke zkrácení pracovní doby, některé dílny byly úplně zrušeny a největší dílna v závodě, tj. mechanická dílna, neměla dle dispozic ředitelství učně zaměstnávat. „Uční byli i přes tyto problémy rozděleni po dílnách tak, aby všichni prodělali odborný výcvik v požadovaném rozsahu. Praktický výcvik byl uspořádán tak, aby učni třetího ročníku

³¹ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Návrh na zřízení učňovské dílny: *Přidělení práce dílně učňovské* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

³² Tamtéž

prošli nejdůležitějšími provozními pracovišti, jako jsou montáž motoru, montáž šasi, autoopravna, nářaďovna a výpravna.“³³

Ve druhém ročníku oboru zámečník absolvovali odborný výcvik v klempírně, rámovně, instalační dílně, výpravně a nářaďovně. Ti učni, kteří hodlali pokračovat ve studiu na průmyslové škole, prodělali již ve druhém ročníku odborný výcvik v rozsahu třetího ročníku. Soustružníci byli ve druhém ročníku přiděleni na pomocné stroje a soustruhy v nářaďovnách a opravně. Elektromechanici prodělali odborný výcvik v elektrodílně a ve výpravně na montáži elektrického zařízení. Dílovedoucí samozřejmě nebyli spokojeni s tím, že v situaci, kdy je nedostatek práce, berou učni práci dělníkům a dělníci přidělené učně odmítali. Proto bylo nutné zříditi samostatnou učňovskou dílnu. Tím by se vyřešila otázka přidělování práce učňům podle jejich schopností i s ohledem na jejich věk a dále otázka dozoru, který by bylo možno provádět daleko snadněji. Docílilo by se i jednoduššího základu k propočítávání mezd dělníků a učňů. Chybělo jen najít vyhovující prostory. Původně se uvažovalo, že by mohla být učňovská dílna umístěna v prázdném traktu dílen bývalé montáže motorů u druhé brány. Nevýhodou tohoto objektu však byla doprava větších předmětů, která nebyla možná výtahem, a při montáži automobilu by se musel snést v rozebraném stavu z patra a tam teprve smontovat. Z tohoto důvodu se jevílo vhodnější umístit učňovskou dílnu do 1. patra budovy „Brons“, kde by i přilehlá kancelář mohla sloužit jako učebna, protože měla vchod přímo z dílny. Navíc měla tato budova malý i velký výtah k dopravě materiálu a bylo zde možné řešit i výdejnu nářadí. Nakonec bylo rozhodnuto o této druhé variantě.³⁴

S datem 28. května 1932 se dochoval plán této učňovské dílny. Můžeme si tedy udělat obrázek o uspořádání pracovních prostor pro odborný výcvik žáků – viz příloha č.4. Z plánu je evidentní, že již v roce 1932 fungovala, stejně jako v dnešní době, výdejna

³³ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Návrh na zřízení učňovské dílny: *Přidělení práce dílně učňovské*
[Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

³⁴ Tamtéž

nářadí pro učně i např. sklad školních pomůcek. Dnes se v těchto prostorách nachází ŠKODA AUTO Muzeum.³⁵

Teoretickou výuku zajišťovala tehdy Zemská průmyslová škola v Mladé Boleslavi. „Pro pokračovací školu, kterou učňové navštěvovali, byly vyhrazeny samostatné velmi pěkně vybavené učebny.“ Učební osnovy byly přizpůsobeny automobilovému průmyslu, takže bylo postaráno i o odborné vzdělání učňů. Zemská průmyslová škola pravidelně informovala o prospěchu žáků závodní ředitelství ASAPu. Cituji z dochovaných materiálů z roku 1939: „Klasifikace učňů za I. školní období r. 1938/39 a vysvědčení na odchodnou. Zemská průmyslová škola zde, zaslala nám klasifikaci na I. období r. 1938/39. Z toho máme celou řadu učňů, kteří se velice dobře učí a naproti tomu někteří jsou pravý opak. Proklep obdrží: p. nám. záv. řed. Ing. Hrdlička, p. insp. Ing. Hauser, p. Míšek.“³⁶

V této době se ve škodovce učil i pan Josef Hladký, narozený 24.9.1919. Vůbec jsem netušil, jaké historické skvosty mám doma. Byl to totiž můj děda. A tak se dnes z originálu vysvědčení, které jsem náhodou objevil, můžeme dočíst, že se od 1.10.1933 do 26.08.1935 učil u pana Františka Žáčka a od 21.10.1935 do 20.04.1937 právě ve škodovce, kde úspěšně složil zkoušky na strojního zámečníka – viz příloha č.5. Jsem na to patřičně pyšný, protože jsem vlastně pokračovatelem jeho řemesla. Musím se přiznat, že než jsem důkladně jeho vysvědčení prostudoval, trochu mě zarazilo, že to byl asi pěkný lotr. Chování měl totiž chvalitebné. V tom, že asi nebyl žádný svatoušek, mě utvrdily ještě 4 neomluvené hodiny v prvním pololetí třetího ročníku. Abych ale vše uvedl na pravou míru, musím vysvětlit stupnici hodnocení chování v tomto historickém období. Chování: chvalitebné = jedna, uspokojivé = dvě, zákonné = tři, méně zákonné = čtyři a nezákonné = pět. Klasifikační stupnice byla totožná s dnešní. Možná by se stupnice chování 1-5 hodila i v dnešní době. Ze zkušenosti vím, že 1-3 je někdy opravdu nedostačující, abych mohl chování jednotlivých žáků rozlišit. Kopii dědova vysvědčení

³⁵ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Uspořádání pracovních prostor pro odborný výcvik*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

³⁶ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *P. T. Závodní ředitelství ASAPu 1938/39*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

příkládám v příloze č.6 a stejně tak kopii Pracovního průkazu a Průkazu odborné kvalifikace – viz příloha č.7. Je velká škoda, že dnes nemohu doložit také zpověď pamětníka a pochlubit se mu tím, že jsem se rozhodl dále studovat. Pan Josef Hladký bohužel před pěti lety zemřel.

Učňovské školství již v době před první světovou válkou fungovalo podobně jako v dnešní době, samozřejmě s ohledem na tehdejší podmínky, což dokládá i tabulka mimořádných odměn a platů učňů z roku 1937 – viz příloha č.8. Výše odměny závisela na řemeslném prospěchu i délce studia a chování. Pokud se mi podařilo dobře pochopit tabulku, získal učeň s velmi dobrým prospěchem za celé tři roky studia 1296 Kč, s dobrým prospěchem 936 Kč a se středním prospěchem 648 Kč. Začátkem roku 1937 bylo v závodě ASAP celkem 179 učňů, z toho 110 zámečnicků, 54 soustružníků, 5 elektrikářů, 5 klempířů a 5 automontérů. Během roku bylo přijato 164 zámečnicků, 43 soustružníků, 4 klempíři, 7 elektrikářů, to znamená celkem 218 učňů. Stav žáků se tak zvyšoval a bylo nutné přijmout dalšího mistra odborného výcviku. Se svolením závodního ředitelství byl od 1. září 1937 přijat pan Oldřich Zuzánek, který je i na nejstarším dochovaném tablu školy, jehož kopie je přílohou této práce. V následujícím roce byl počet žáků podobný a zachována byla i skladba vyučovaných oborů.³⁷

5.2 Období druhé světové války

Od roku 1939 přibýly ke čtyřem již zmiňovaným oborům ještě obory sedlář, kolář a lakýrník. Počet žáků vzrostl od ledna 1938 na 438. Cituji z výroční zprávy z roku 1939: „Jelikož byla spousta uchazečů o učňovská místa, byl počet učňů zvýšen z 377 na 438. Nově přijmutí učňové, jak nastupují, zavedeni jsou do učňovské školy, kde jim jsou sdělovány důležité věci a sice co znamená závodní legitimace, píchací lístek, hlášení nemoci a úrazu, při tom jsou upozorněni na různá vyobrazení, jak zabránit úrazu, o pořádku v dílně a šatně, chování v závodě i mimo závod, odcizení továrních věcí, zacházení s náradím, šetření materiálem, dodržování pracovní doby a různé jiné

³⁷ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Výroční zpráva učňovské dílny za rok 1937*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

pokyny a rady.“ Z této citace je evidentní, že i v předválečných letech byli učni, stejně jako dnes naši žáci, seznamováni s nejrůznějšími interními předpisy, které jsou ve své podstatě téměř totožné s některými částmi našeho Školního řádu. Nejvíce žáků se učilo v profesích zámečnická a soustružnická. Již tehdy se velmi přísně sledoval zdravotní stav učňů i jejich nemocnost v průběhu školy. Co se týká prospěchu a docházky do školy, ve Výroční zprávě z roku 1940 se dočteme: „Do pokračovací školy chodilo ve školním roce 1939-1940 385 učňů až do 15. února, pak pouze 243 učňů, III. ročník již dále do školy nechodil. Prospěch učňů v pokračovací škole byl velice dobrý, neboť vyšlo ze školy s vyznamenáním z I. ročníku 72, z II. ročníku 40 a z III. ročníku 72 učňů, tj. skoro polovina. Druhá polovina byla taktéž dobrá, až na několik nedbalců. Chování ve škole jest taktéž dobré, takže můžeme býti se školou plně spokojeni.“³⁸

Vzhledem k tomu, že teoretická výuka probíhala v zemské průmyslové škole a odborný výcvik přímo v závodě, v podstatě můžeme říci, že už tehdy fungoval jednoduchý duální systém vzdělávání, o jehož rozvoj je v současnosti takový zájem. Žáci, stejně jako dnes, zhotovovali i výrobky na základě požadavku firmy. Jednalo se například o skříňky na klíčky k hodinám, převodové skříně, opravovali se sanitní vozíky, kleště, hydranty, zhotovovaly se stojany na vyhlášky do vrátnice, škrabáky na očištění obuvi. Pro kalírnu se zhotovovala síta na pískování, pro nářadovnu odkládací stolky na nářadí, pro kanceláře a strojní oddělení byly zhotovovány klíče, opravovány zámky a spousta dalších drobných činností. Z odpadového plechu z karosárny zhotovovali žáci bedničky na součásti pro různé provozy firmy. Za ně pak učni dostávali pilnostní prémii 1,10,- za kus, přičemž bednička i s materiálem stála 6,-. Ve školním roce 1939-1940 jich např. vyrobili 4100 ks. V dílnách se učni střídali po 3-6 měsících podle potřeby a schopností. Každý učeň musel projít učňovskou dílnou tak, aby byl samostatný v práci a dokázal se bez větších problémů zařadit do procesu. Vybavení učňovské dílny se skládalo ze třech malých soustruhů, schopinky, střední vrtačky, leštičky, hrubobrusky, menší frézky, dvou malých vrtaček, menší brusky a zařízení na svařování. Učni se tak skutečně mohli na svoji budoucí profesi dobře připravit. V roce 1939 bylo znovu jednáno o návrhu prodloužit tříletou pracovní dobu na čtyřletou. Tato varianta byla již zkoušena v letech

³⁸ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Výroční zpráva učňovské dílny za rok 1937*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

1932-34 a 1935-38 u zámečnických učňů v souvislosti s menší zaměstnaností. Bylo osloveno třicet dílenských mistrů, u nichž se učni jednak učili a kam po vyučení také nastupovali jako mladí dělníci. Dvacet devět z nich se shodlo v tom, že tříletá učební doba plně postačuje pro to které řemeslo. Podle zkušeností tvrdili, že pokud je mladý dělník po tříletém vyučení odkázán na svoje řemeslné znalosti a dovednosti, získá z řemesla více než čtvrtým rokem v učení.³⁹

Dalším faktorem byla skutečnost, že mladý vyučený dělník se snažil docílit co nejdříve finančního výdělků. I vzhledem k věku učňů, kteří nastupovali do učení z měšťanky v 15-16 letech, se nejevilo prodloužení učební doby na čtyři roky jako ideální řešení. Při učební době čtyři roky by byl takový učeň vyučen v 19-20 letech a pokud by chtěl další dva roky navštěvovat průmyslovou školu mistrovskou, vstupoval by do praktického života ve 21-22 letech. Všechny tyto důvody vedly k tomu, že se nakonec od prodloužení učební doby na čtyři roky ustoupilo a jednalo se o zavedení tovaryšských zkoušek. Pro doplnění praxe učňů bylo navrženo, aby po vyučení mohl každý učeň zůstat v zaměstnání nejméně jeden rok, aby se ve svém řemesle zdokonalil. Učni, jak se dozvídáme z historických materiálů, se nejen učili, ale byly pro ně pořádány i různé zájezdy s odbornou tematikou, například do Prahy, nebo do Kladna.⁴⁰

Učni tak měli možnost navštívit i další výrobní závody, jako byly Pražská železářská společnost nebo Poldina huť v Kladně. V únoru 1940 byla založena Učňovská besídka, kam si žáci ukládali 1 korunu měsíčně. To jim umožnilo pořádat i další poznávací zájezdy, například na Trosky, Hrubou Skálu, do Turnova, do Prachovských skal, které se těšily velkému zájmu, a jak se píše ve zprávě z roku 1940: „Byly konány za hojné účasti jak učňů, tak i jejich příznivců.“ Besídka byla nucena vzhledem k válečným poměrům svoji činnost omezit na minimum, ale přesto fungovala a poznávacích zájezdů se účastnilo 100-130 učňů.⁴¹

³⁹ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *K návrhu 4leté učební době sdělujeme naše zkušenosti*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁴⁰ Tamtéž

⁴¹ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Výroční zpráva učňovské dílny za rok 1940*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

Od roku 1940, tedy ve válečném období, začala i výuka německých učňů. Jak sděluje Zemská průmyslová škola v Mladé Boleslavi (Landesgewerbeschule in Jungbunzlau) ředitelství závodu ASAP, je nutné z tohoto důvodu přijmout další učitelské síly pro závodní školu, což se v listopadu 1940 podařilo. Ředitelství Zemské průmyslové školy v Mladé Boleslavi sděluje písemně dne 22. listopadu 1940 ředitelství závodu v Mladé Boleslavi, že se pro výuku německých učňů podařilo zajistit učitelské síly a to pány prof. Ing. Františka Huška pro technologii, prof. Dr. Ervína Dlouhého pro písemnosti, prof. Ing. Antonína Frenštackého pro průmětnictví a prof. Ing. Františka Kučeru pro fyziku. Bylo rozhodnuto, že místnost k vyučování německých učňů poskytne závod ve své továrně a rovněž školní potřeby budou poskytnuty z příspěvku, který bude závodem škole poskytnut.⁴² V roce 1940 bylo v závodě Mladá Boleslav v prvním ročníku 176 učňů české národnosti, 22 učňů německé národnosti, ve druhém ročníku 148 učňů české národnosti a 1 učeň německé národnosti, ve třetím ročníku 89 učňů české národnosti a 2 učni německé národnosti, ve čtvrtém ročníku pak pouze 21 učňů české národnosti. Celkem tedy bylo v závodě 459 učňů.⁴³

V roce 1940 bylo také rozhodnuto o zřízení učňovského domova v Mladé Boleslavi pro učně německé národnosti. Zpočátku pro dvacet, později až pro sto dvacet učňů. „Učňové byli by umístěni v domě, který bude uvolněn ze židovského majetku“, píše se v konceptu s názvem Záznam o vývoji záležitostí učňovského domova v Mladé Boleslavi z 1. srpna 1940. Byl vznesen požadavek, aby učňovský domov fungoval od 1.10.1940. Byly tedy zakoupeny „kavalce“ a se svolením vrchního ředitele ASAP Ing. Hrdličky vyrobeny dvoukřídlé skříně, které firma vyrobila s podmínkou, že zůstanou v majetku ASAP. Německý učňovský domov byl pododdělením závodu v Mladé Boleslavi a bylo mu přiděleno označení pro Powers 6-061. Byl umístěn v domě číslo popisné 232 v Jiráskově ulici, kde bylo 5 pokojů a kuchyně v prvním patře a 3 pokoje a kuchyně s příslušenstvím v přízemí. Správou byl pověřen Heimführer p. Hubert Rücker, který byl přímo podřízen závodnímu řediteli Ing. Hrdličkovi

⁴² ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Landesgewerbeschule in Jungbunzlau: *Zemská průmyslová škola v Mladé Boleslavi 22.11.1940*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁴³ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Počet učňů v Mladé Boleslavi 15.11.1940*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

a podléhali mu zaměstnanci učňovského domova, kuchařka paní Marie Länderová a pomocná kuchařka Marie Chňupová. Heimführer byl plně zodpovědný jak za výchovné, tak i hospodářské výsledky Německého učňovského domova a byl povinen předkládat každý měsíc zprávy o vzešlých nákladech, počtu stravovaných a ubytovaných osob i celkových výsledcích hospodaření.⁴⁴ Ze zprávy o Německém učňovském domově, která byla zaslána vrchnímu řediteli Ing. Karlu Hrdličkovi dne 23.1.1941, vyplývá, že celkové běžné výlohy k 31.12.1940 činily 36 636,65 K, tj. 1 409,10 K na osobu. Ubytování jedné osoby tedy stálo 18,80 K denně. Kromě částky běžných výloh byly ještě nakoupeny předměty krátké životnosti, jako jsou příkrývky, prostěradla, ručníky, utěrky, kuchyňské nádobí a zařízení za 18 814,70 K. Tyto nebylo možné považovat za běžné provozní výdaje a byly pořízeny z režie Asapu, nikoliv z režie Škodových závodů. Vedoucí domova mládeže v případech nutnosti navrhoval přijetí nebo propuštění zaměstnanců. Oba úkony však prováděl dělnický referát v závodě.⁴⁵ V učňovském domově bydlelo a stravovalo se k 28.03.1941 23 učňů. I díky učňům německé národnosti se počty učňů stále zvyšovaly.⁴⁶ K 3.10.1941 bylo v učňovské škole celkem 582 žáků, z toho 51 německé národnosti v oborech zámečnick, soustružnick a sedlář a 531 žáků české národnosti v oborech zámečnick, soustružnick, klempíř, elektrikář, sedlář, kolář, lakýrník.⁴⁷

Stejně jako dnes byl sledován prospěch učňů v pokračovací škole i v učňovské dílně a v továrně. Učni se v odborném výcviku také podíleli na produktivní práci pro Škodovy závody. V učňovské dílně byli učni za jedno čtvrtletí schopni zhotovit 600 pultů na výkresy, 32 rýsovacích stojánků, 29 stolů a 20 lavic přímo pro učňovskou školu, 5 věšáků na šaty, 20 sít na pískování pro kalírnu, 1 regál pro kovárnu, 10 držáků na stolní lampy, 10 odkládacích stolků, 50 nádob plechových na vyhřívání nýtů pro S-55, 65 nových klíčů a prováděli opravy zámků. Samozřejmě zhotovovali učni

⁴⁴ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Koncept Č. j. 2.175/olo.: *Záznam o vývoji záležitostí učňovského domova*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁴⁵ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Noticka čís.6: *Zpráva o Německém učňovském domově*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁴⁶ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Provozní organizace „ASAP – Lehringsheim“*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁴⁷ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Počet učňů dle doby učení a řemesla*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

i spoustu dalších drobných prací jak pro dílny a kanceláře, tak i pro strojní oddělení.⁴⁸ Nově přijatí učni byli stejně jako dnes nejprve proškoleni a poučeni o používání průkazky, píchacího lístku, o odchodu ze zaměstnání, kdo vydává propustky, komu si mohou učňové stěžovat, kdo jsou jejich nadřízení, komu se omlouvat v případě zameškání práce, koho musí požádat o dovolenou. Byli seznámeni i s vyhláškami a povinnostmi vyplývajícími z učební smlouvy, s továrním a pracovním řádem, bezpečností práce. S žáky probíhaly i rozhovory na téma obecné výchovy, jako např. názor na život, falešné názory, správné názory, cíl života, podmínky úspěchu, vzdělávání. V dílně se noví žáci učili nejprve pilovat a teprve po zvládnutí základů se učili složitější úkony.⁴⁹ Po absolvování praxe měli možnost složit tovaryšské zkoušky před komisí, která se skládala z členů společenstva kovomistrů. Tovaryšské zkoušky se konaly přímo v závodě, kam členové komise po vyřízení propustek docházeli.⁵⁰ Od každého učně, který konal tovaryšské zkoušky, byl vybrán poplatek 50,-. Zkouška spočívala v tom, že každý učeň musel samostatně zhotovit nějaký menší předmět, k němuž měl i výkres. Nejlépe takový, který by byl poté upotřebitelný. Pokud zhotovovali učni větší předměty, měli možnost si je předem připravit a zhruba opracovat.⁵¹ Kromě výuky se učni účastnili nejrůznějších výstav, jako byla například výstava v Hradci Králové v roce 1941, která probíhala od 27. července do 3. srpna a bylo na ni přihlášeno 107 učňovských prací.⁵²

V roce 1942 došlo ke změnám v učňovských záležitostech. Ve sbírce zákonů a nařízení ze dne 28.3.1942 č. 101 bylo uveřejněno vládní nařízení, kterým se upravovaly některé učňovské záležitosti. Pro členské firmy z toho vyplynulo toto: „Všechny nově uzavřené učňovské smlouvy musí býti nově hlášeny Obchodním a živnostenským komorám.“

⁴⁸ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Co: Ing. Kuklík p. Míšek 2.10.1941: *Práce v učňovské dílně*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁴⁹ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Směrnice a zásady pro výchovu nově přijatých učňů*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁵⁰ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. 601/Kukl/Kr. *Tovaryšské zkoušky 28.4.1941*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁵¹ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. TITL. *Firma ASAP továrna automobilů*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁵² ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Co.:Ing. Kuklík p. Míšek 2.10.1941: *Výstava*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

Firma byla povinna si opatřit patřičné tiskopisy od příslušné Obchodní a živnostenské komory, vyplnit a vrátit společně s učební smlouvou ve třech stejnopisech. Komora zanesla učební smlouvy do seznamu učňů, který vedla, a poznamenala tento zápis na originále učební smlouvy, který poté firmě vrátila. Učební smlouva musela být Obchodní a živnostenské komoře předložena ihned po jejím uzavření spolu s dokladem příslušného úřadu práce. Přihlašovací tiskopisy byly schváleny Ústředním statistickým úřadem. Firmám, které musely ohlásit více než 100 učňů, nebo měly zřízeny učňovské domovy, bylo doporučeno, aby vstoupily do jednání s příslušnou Obchodní a živnostenskou komorou za účelem vhodné dohody o způsobu hlášení, které musely dodržet. Rovněž závěrečné učňovské (tovaryšské) zkoušky byly nově skládány u Obchodní a živnostenské komory dle platných směrnic.⁵³

5.3 Vývoj učiliště od šedesátých let minulého století

S rozvojem automobilového průmyslu v Mladé Boleslavi počala výstavba tehdy nového závodu AZNP za vlakovou dráhou. Docházelo k nárůstu výrobních kapacit, používaly se nové technologické procesy, složité a technicky náročné stroje a zařízení a s tím samozřejmě vzrůstala potřeba kvalifikovaných sil ať už na údržbu, obsluhu nebo seřizování strojů. Řízení a přípravu výroby i obsluhu provozů bylo nutné zabezpečit nejen kvalifikovaným technickým personálem, ale i kvalifikovanými dělníky. V roce 1953 byla zahájena výuka nového učební oboru Frézař. Teoretická výuka byla realizována v budově „Konviktu“. V téže budově bylo zajištěno i ubytování žáků. Nábor žáků tehdy probíhal v nejbližších okresech. Byly to okresy Nymburk, Kolín, Česká Lípa a Mladá Boleslav. Učiliště tehdy mělo asi 800 učňů a strojový park činil cca 200 strojů.⁵⁴ S technickým pokrokem musel jít ruku v ruce i rozvoj učiliště, pro které byly vybrány nové prostory, ve kterých se učiliště nachází až do dnešních dnů. V roce 1962 byla zpracována a 14.06.1962 schválena studie nového učiliště s trendem zvyšování počtu učňů a záměrem soustředit teorii i praxi do jednoho objektu. K tomuto

⁵³ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Nová úprava některých záležitostí učňovských*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

⁵⁴ FRANĚK, František. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 15.2.2013

účelu byl vybrán objekt 108, dnešní budova V10, ve které se do šedesátých let minulého století vyráběly automobily. Je to jedna z nejstarších budov postavená v roce 1928 na způsob podoby Baťových závodů ve Zlíně – viz příloha č.9.⁵⁵ V přízemí budovy byla údržba objektů, v západní části byly instalační dílny, v prvním poschodí montáž automobilů, ve druhém poschodí lakovna, ve třetím přípravná na lakování karoserií a čtvrté patro sloužilo k betonování karoserií. Osobní výtah (pater noster), který zde jezdí od začátku, prošel několika rekonstrukcemi a zaměstnancům slouží dodnes. V budově zůstal zachován i jeden nákladní výtah. Původně byly v budově nákladní výtahy dva.⁵⁶

Předpokládalo se, že v roce 1970 bude kapacita učiliště 1335 učňů. V roce 1963 měla škola 786 učňů a od této doby se počet žáků na učilišti neustále navyšoval. Výuka probíhala v profesích soustružník, frézař, brusič kovů, nástrojař, strojní zámečnick, karosář, provozní elektromontér, kovomodelář, dřevomodelář, slévač kovů a kovář. Projektová kapacita školy, tedy teoretické výuky, vycházela z předpokladu učebních osnov prvního až třetího ročníku učebních oborů. Ve třídě bylo v průměru 30 učňů, kteří využívali 24 nově vybudovaných učeben včetně specializovaných. Pro tělovýchovu bylo v letních měsících využíváno cvičiště ve středu města, dnes za bývalým obchodním domem Máj. Dále pak městská sokolovna a později sportoviště Astonka, které je využíváno dodnes.⁵⁷ Nově je v prostorách sportovního stadionu Astonka travnatá plocha na fotbal, multifunkční hřiště, atletická dráha, posilovna a sauna.

5.4 Učiliště v sedmdesátých letech

Automobilové závody n. p. Mladá Boleslav neustále zvyšovaly své výrobní úkoly co do množství i kvality. K tomu, aby byly všechny úkoly splněny, bylo v té době nutné „vyškolit kádr nových odborně i politicky zdatných pracovníků všech kategorií.“

⁵⁵ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Studie nového učiliště*. 1962: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

⁵⁶ ZEDNÍK, Miloslav. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 6.3.2013

⁵⁷ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOUs AZNP Mladá Boleslav 1963*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

Přípravu nové dělnické generace v tomto duchu zajišťovalo v AZNP odborné učiliště. Automobilka si tak vychovávala pracovníky všestranně vzdělané, kteří ovládali poznatky moderní techniky a byli připraveni na kvalifikovanou práci. Již v sedmdesátých letech to bylo jedno z nejmodernějších učilišť a největší učiliště ve Středočeském kraji. Učňovské dílny i učebny byly připraveny v jednom učebním období vyškolit a připravit na budoucí zaměstnání 1500 učňů různých oborů. Nejčastěji zastoupenými učebními obory byli strojní zámečnický, nástrojař, elektromontér, soustružník, frézař, automechanik, karosář a obráběčka kovů. Vyučení v odborném učilišti AZNP nebylo jen záležitostí chlapců. Dostatek vhodných pracovišť byl i pro děvčata, zejména v učebních oborech soustružnice, frézařka, ale i kuchařka a prodavačka. Bylo v zájmu vedení podniku i všech škodováků, aby byly řady pracovníků doplňovány těmi nejlepšími chlapci a děvčaty, kteří mají snahu se co nejvíce naučit a mohou se tak stát důstojnými nástupci starších zkušených pracovníků. K výchově mladých dělníků bylo odborné učiliště AZNP vybaveno moderními a prostornými dílnami včetně učeben.⁵⁸

K ubytování sloužil internát s ubytovací kapacitou téměř 350 míst – viz příloha č.10. Dnes je v této budově Administrativní centrum ŠKODA AUTO a.s. Za ubytování platili učni 40 Kčs měsíčně, za stravování 12,30 Kčs denně. Podle potřeby závodu byly vybraným oborům uděleny preference a v těchto případech měli žáci ubytování i stravu na internátě zdarma, vše hradila firma.⁵⁹

Žáci byli přijímáni na základě přijímacích pohovorů, které probíhaly v měsících dubnu až červnu. Při nástupu obdržel každý učeň zdarma pracovní oblečení a ochranné pomůcky a ve druhém roce učení u tříletých a čtyřletých oborů dostal ještě jeden pracovní oděv.⁶⁰ V odborném učilišti byly vyučovány čtyřleté obory ukončené maturitou: univerzální obráběč kovů, mechanik NC strojů; tříleté učební obory: soustružník, frézař, strojní zámečnický, karosář, automechanik, nástrojař, elektromontér,

⁵⁸ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. Propagační výtisk odborného učiliště. *Mladí automobilky*: Mladá Boleslav. AZNP, 1975. [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

⁵⁹ Tamtéž.

⁶⁰ ZEDNÍK, Miloslav. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 6.3.2013

instalatér, kovář, lakýrník, čalouník, dřevomodelář, truhlář, zedník, kalič, odlévač kovů pod tlakem, slévač, tesař, pokrývač; dvouleté učební obory obráběč kovů, průmyslový zámečnick, sklenář, ostříč nástrojů, železničář. Učni byli v odborném výcviku rozděleni do učebně výrobních skupin po dvanácti. Vedl je mistr odborného výcviku.⁶¹

V prvním ročníku byla pracovní doba sedm hodin, ve druhém a třetím ročníku osm hodin denně. Pracovalo se tehdy ve dvou směnách. Po týdnu praxe následoval stejně jako dnes týden školy, kde získávali teoretické vědomosti potřebné pro praxi. Ve třetím ročníku chodili učni do školy jen jeden až dva, některé obory i tři dny v týdnu. Ze směrnice podnikového ředitele č. 1/1974 vyplývá, že v období odborného rozvoje byli učni část pracovní doby zařazeni do výrobních provozů, kde se v souladu s učebními osnovami podíleli na výrobě. Prohlubovali si formou individuálního výcviku znalosti a dovednosti získané v přípravném období ve zvoleném učebním oboru. Provozní pracoviště se tak stávala důležitým činitelem ovlivňujícím kvalitu výuky a výchovy. Učni poznávali prostředí výrobních oblastí, sžívali se s kolektivem pracujících a za jeho přímé pomoci si rozšiřovali své odborné vědomosti, upravovali své postoje a rozvíjeli osobní vlastnosti. Za tuto práci dostávali podíl z výdělku. Pracovali učně v úkolové sazbě, dostával 70-100 % svého výdělku, vykonával-li práci v časové mzdě, dostával v prvním pololetí odměnu v rozmezí 50-75 % mzdy třetí kvalifikační třídy, ve druhém pololetí 60-100 %. Pokud byl učně zařazen do dvouletého učebního oboru, platily tyto zásady již ve druhém roce učení.⁶²

„Při nástupu učňů na provozní pracoviště byli mistři nákladových středisek v hlavní a pomocné výrobě povinni zajistit dle platných předpisů kompletní vybavení pracovišť nejvýše ve dvousměnném provozu.“ V roce 1981 došlo podle metodického návodu MŠ ČSR ke zřízení funkce instruktora a místo termínu odborný rozvoj se začal používat termín provozní výcvik. Instruktor byl kvalifikovaný dělník, pracovník hospodářského střediska, u kterého byl předpoklad, že svými řemeslnými znalostmi a zkušenostmi, politickou úrovní a charakterovými vlastnostmi zajistí na odpovídající úrovni, formou

⁶¹ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. Propagační výtisk odborného učiliště. *Mladí automobilky*: Mladá Boleslav. AZNP, 1975. [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

⁶² ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Směrnice podnikového ředitele č. 1/1974*. [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

individuální odborné výuky odborné vedení učňů i při výkonu vlastní práce. Instruktory v jejich činnosti vedl určený pedagogický pracovník SOU. S instruktorem byla uzavřena písemná dohoda a v rámci odborného vedení výuky učňů plnil následující povinnosti: „Vedl učně k osvojení řemeslných znalostí a manuální dovednosti, k samostatnosti a odpovědnosti v práci, k šetrnému zacházení se svěřenými stroji a nástroji, s technologickými zařízeními, provozním i výrobním materiálem i pomůckami.“ Dbal na dodržování pracovní a technologické disciplíny, užívání ochranných pracovních pomůcek, dodržování předpisů bezpečnosti a průmyslové hygieny práce i udržování pořádku na pracovišti. Instruktor byl rovněž povinen vést soustavnou evidenci o docházce učně do zaměstnání, o druhu přidělené práce a plnění výkonových norem. Průběžně hodnotil a klasifikoval odborné vědomosti, řemeslné znalosti a manuální zručnost učně. Vypracovával celkové hodnocení učně pro závěrečné učňovské zkoušky, které předával pedagogickému pracovníkovi SOU. Výběr instruktorů probíhal z řad kvalifikovaných dělníků formou výběrového řízení. Jeden instruktor vedl minimálně dva a maximálně šest učňů. Instruktorovi náležela za odborné a výchovné vedení učňů odměna stanovená směrnicí.⁶³

Velká pozornost byla věnována i mimopracovní činnosti učňů. Z řad pracovníků závodu a výchovných pracovníků odborného učiliště byli vybíráni schopní vedoucí zájmových kroužků. Učni se mohli podle vlastních schopností a zájmu uplatnit v kroužcích, jako byly například motoristický nebo raketomodelářský, kde si zhotovovali motokáry vlastní konstrukce, modely letadel a raket, vysílacích a přijímacích přístrojů. Dále mohli najít uplatnění v oddílech, jako byly lyžařský, plavecký, sportovní střelba, stolní tenis, kulturistika, kopaná, bezmotorové létání, hudební nebo fotografický. K dispozici pro ně byla sportovní zařízení tělovýchovné jednoty AUTO ŠKODA Mladá Boleslav. V zájmových kroužcích svařování nebo v autoškole si zároveň rozšiřovali kvalifikaci. Po vyučení mohli navštěvovat kurzy i podnikový institut, studovat na SPŠS v Mladé Boleslavi a neustále se tak vzdělávat. Každým rokem se také konala soutěž tvořivosti mládeže, kde měli učni možnost prezentovat své výrobky z mimopracovní činnosti. Organizovaly se také společné návštěvy divadel, filmových představení a sportovních

⁶³ ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. I. *Dodatek ke směrnici ŘP H-25.* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

utkáni. Za velmi dobré studijní výsledky byli někteří odměněni zájezdy nejen po republice, ale i do SSSR a NDR. Hlavní podíl na zájmové činnosti měly organizace SM, Svazarmu, ROH a SČSP, v nichž byla zapojena převážná většina učňů. Učni – členové ROH se mohli zúčastnit stejně jako zaměstnanci všech tuzemských i zahraničních rekreací, které byly pro členy ROH organizovány.⁶⁴

Po rekonstrukci budovy č. 108 se konečně SOU dočkalo svojí vlastní tělocvičny, která byla zbudována ve třetím patře. Na konci roku 1989 se uvažovalo o další rekonstrukci budovy se záměrem vybudovat zázemí pro výuku elektrikářů a hlavně studijní obor mechanik elektrotechnik. Ve třetím patře tak vzniklo šest těchto pracovišť. Počet učňů v dalším období se musel nutně stabilizovat na základě požadavků firmy.⁶⁵ V roce 1968 se stal ředitelem školy Ing. Jiří Tezour, který v této funkci působil až do roku 1987.

Od 01.09.1987 bylo zřízeno Zvláštní odborné učiliště strojírenské. Bylo organizačně začleněno do oborového podniku AZNP Mladá Boleslav. Zajišťovalo přípravu mládeže ze zvláštních škol pro výkon dělnických povolání v oborech stanovených nadřízenými orgány. Hospodářsko-technické a administrativně právní činnosti související s provozem ZOU prováděl oborový podnik AZNP Mladá Boleslav. ZOU bylo podřízeno jako samostatná organizační jednotka kádrově personálnímu řediteli oborového svazu AZNP Mladá Boleslav.⁶⁶

5.5 Vznik prvního soukromého učiliště v České republice

V roce 1990 se začaly psát nové dějiny učiliště. JUDr. Pavel Nováček, personální náměstek ŠKODA akciového koncernu, zaslal dne 28.09.1990 Ministerstvu strojírenství a elektrotechniky návrh na zřízení SOU a OU akciovou společností. Péče o vlastní učňovský dorost byla zakotvena v základních povinnostech podniku a plně

⁶⁴ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. Propagační výtisk odborného učiliště. *Mladí automobilky*: Mladá Boleslav. AZNP, 1975. [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

⁶⁵ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOUs AZNP Mladá Boleslav 1989*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

⁶⁶ ZEDNÍK, Miloslav. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 6.3.2013.

přešla do podvědomí pracovníků firmy jako nutný stabilizační prvek a součást výchovy věrnosti k firmě. Vzhledem k velmi dobrým podmínkám existence SOU při a.k. ŠKODA nebyl důvod měnit zřizovatele, kterým v té době a.k. ŠKODA akciová společnost byla. Střední odborné učiliště bylo zřízené akciovou společností jako organizační jednotka akciové společnosti, s odvozenou právní subjektivitou ve vymezených oblastech činností SOU. Toto bylo podrobně určeno organizačním řádem akciové společnosti.⁶⁷ V roce 1990 mělo SOU k dispozici celkem 13 budov nebo jejich částí v celkové zůstatkové hodnotě 32.800.000 Kčs. Zůstatková hodnota strojů a zařízení vedených jako základní prostředky činila 1.100.000 Kčs. Stanovisko ŠKODA a.k. bylo jednoznačné. Navrhovala zřídit SOU ústředním orgánem tak, jak je zákonně ustanoveno, avšak jako vnitřní organizační jednotku akciové společnosti. V návrhu se rovněž řešila možnost duálního systému výuky.⁶⁸

Předpokládalo se, že pro školskou soustavu jsou v tomto období přechodné dva až tři roky a poté by bylo možné aplikovat duální systém výuky, který byl charakteristický například pro Německo, Rakousko a Švýcarsko. Aplikace v podmínkách ŠKODA a.s. dávala možnost získat zkušenosti duálního systému pro tvorbu nové školské soustavy. Akciová společnost ŠKODA podpořená účastí zahraničního kapitálu VW přímo vybízela k možnosti experimentálně duální systém výchovy mládeže začít ověřovat. Učitelé teoretické výuky by byli podřízeni školským úřadům a ostatní pracovníci SOU by byli ponecháni v zaměstnaneckém poměru s firmou ŠKODA za respektování všech platných předpisů pro výchovu mládeže v síti středních škol. Jako ředitel SOU působil tehdy Ing. Jaroslav Koloc, zástupcem pro úsek praktického vyučování byl Ing. Václav Pospíšil, pro úsek teoretického vyučování Jiří Nezbeda, mimoškolní výchovu měla v zodpovědnosti Soňa Hodbořová. Ve dvouletých oborech vzdělání (Odborné učiliště) nesla zodpovědnost za teoretickou výuku Ing. Eva Velebná a za praktickou výuku Karel Majer. Ekonomickotechnický úsek tehdy zastřešoval Ing. Jaromír Zehnal, od ledna

⁶⁷ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu strojírenství a elektrotechniky ČR: 066/8300/Be.28.9.1990: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]*

⁶⁸ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH na zřízení SOU a OU akciovou společností: Prostorové a materiálně technické vybavení SOU. 1.1.1991: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]*

1992 ředitel školy.⁶⁹ Dne 13.05.1991 dalo ministerstvo školství na vědomí Ministerstvu průmyslu ČR, že s účinností od 31.05.1991 v souladu s § 10 odst. 3 zákona č. 29/1984 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon) ve znění pozdějších předpisů vyřazuje ze sítě středních odborných učilišť střední odborné učiliště strojírenské v Mladé Boleslavi, tř. Rudé armády 274 a současně dává souhlas k jeho zrušení. A současně podle § 57a) školského zákona zařazuje do sítě soukromých škol Střední odborné učiliště a.s. Škoda Mladá Boleslav a učiliště Škoda Mladá Boleslav. Společnost ŠKODA AUTO se stala první firmou, která vychovávala kvalifikované odborníky ve svém vlastním zařízení.⁷⁰

V souvislosti se zrušením dosavadního středního odborného učiliště a zřízením soukromého středního odborného učiliště a učiliště akciovou společností Škoda Mladá Boleslav upozornilo ministerstvo školství na nutnost upravit majetkové právní vztahy a uzavřít příslušné smlouvy mezi ministerstvem průmyslu a akciovou společností. Bylo samozřejmě nutné, aby právní postavení SOU a U, která budou zřízena akciovou společností jako soukromé školy, byla v souladu s ustanovením § 1 odst. 1 školského zákona, to znamená, že jmenované školy musí být právnickými osobami.⁷¹ Ze zřizovací listiny vyplývá, že dnem 01.07.1991 zřizuje ŠKODA, automobilová akciová společnost v Mladé Boleslavi podle § 57 a) zákona č. 29/84 Sb. ve znění zákona č. 171/90 Sb. o soustavě základních a středních škol (školský zákon) a s přihlédnutím k rozhodnutí ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR č. j. 16 775/91-21 ze dne 13.05.1991 střední učiliště se sídlem v ŠKODA, a.a.s. v Mladé Boleslavi, jakožto svoji organizační jednotku začleněnou do systému vzdělávání s názvem Střední odborné učiliště a.a.s. ŠKODA Mladá Boleslav⁷² – viz příloha č.11.

Učiliště poskytovalo vzdělání v elektrotechnických a strojírenských oborech, jeho činnost byla vymezena zákonem o soustavě základních a středních škol (školský

⁶⁹ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH NA ZŘÍZENÍ STŘEDNÍHO ODBORNÉHO UČILIŠTĚ (dále jen „SOU“): 21.12.1990:* [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

⁷⁰ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu průmyslu ČR: 16 775/91-21. 13.5.1991:* [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

⁷¹ Tamtéž

⁷² SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Zřizovací listina Středního odborného učiliště a.a.s. ŠKODA, Mladá Boleslav: 5.9.1991:* [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

zákon). V čele učiliště byl vedoucí jmenovaný a odvolávaný ŠKODOU a.a.s., který učiliště řídil po odborné stránce a byl oprávněn jednat jeho jménem ve všech věcech pedagogických a vzdělávacích. Byl organizačně podřízen vedoucím vzdělávání ŠKODA a.a.s. Po stránce materiální a finanční bylo učiliště podřízeno ŠKODĚ a.a.s., která hradila nejen provozní, ale i investiční náklady. Stát poskytoval dotaci na neinvestiční náklady. K zabezpečení provozu SOU byl smluvně zajištěn pronájem objektů uvnitř firmy. Tyto objekty sloužily k výuce praktického výcviku. Pro obor zedník budova č. 213, pro obor truhlář budova č. 210, pro obor lakýrník budova č. 18, pro obor čalouník budova č. 107, pro ruční zpracování budova č. 109 a pro odborné učiliště budovy č. 111 a 123/1. O personálním zajištění školy vypovídá níže uvedená tabulka:⁷³

| | 1989/90 | 1990/91 | 1991/92 |
|-----------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|
| Průměrný evidenční počet pracovníků | 168 | 180 | 180 |
| Z toho: Počet pedagogických pracovníků na úseku teor. vyučování | 46 | 50 | 50 |
| Počet zástupců ředitele | 3 | 3 | 3 |
| Počet mistrů a vrchních mistrů OV | 71 | 78 | 78 |
| Počet vychovatelů a vedoucích vychovatelů | 32 | 32 | 32 |
| Počet THP | 14 | 16 | 16 |
| OPP (pracovníci školní jídelny) | 14 | 16 | 16 |
| Počet pracovníků v dělnické profesi | 36 | 37 | 36 |

Přehled o pracovních silách SOU

Obslužné činnosti pro školu byly zabezpečovány částečně technicko-ekonomickým úsekem a částečně odbornými útvary akciové společnosti dle zvláštní dohody specifikované v organizačním řádu akciové společnosti. Mezi obslužné činnosti patřily:

Zásobování – zajišťovalo zpracování objednávek ve vztahu k dodavatelům, odběr režijního materiálu, olejů, hutního materiálu ze skladu

Energetika – zajišťovala dodávky páry pro teplo a energie

⁷³ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH NA ZŘÍZENÍ STŘEDNÍHO ODBORNÉHO UČILIŠTĚ (dále jen „SOU“)*: 21.12.1990: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

Doprava – zajišťovala dopravu osobní i nákladní

Útvar investic – zajišťoval nákup strojů a zařízení, uvedení do provozu včetně administrativní agendy

Útvar pro stroje a zařízení – zajišťoval generální opravy včetně dozoru a agendy a zajišťoval drobné havarijní opravy

Mzdová účtárna – zpracovávala nemocenské dávky, přídavky na děti, evidenční listy pro důchodové zabezpečení, odměny žáků a veškerou evidenci týkající se mezd

Finanční účtárna – zpracovávala úhrady faktur, přepravu peněžní hotovosti, zúčtování dokladů včetně výkaznictví, odvodů a naplňování fondů

Ekonomika práce – zpracovávala plány mezd, platová zařídění a evidenci pracovníků

Plánovací útvar – zpracovával plány nákladů ve spolupráci s SOU

Personální útvar – vedl agendu související s příjmem zaměstnanců do pracovního poměru i agendu související s ukončením pracovního poměru a zajišťoval bezpečnostní školení.⁷⁴

5.6 Modernizace SOU po roce 1989

Rozvoj prostorového a materiálně technického zabezpečení byl od roku 1990 rozdělen do tří etap.

5.6.1 První etapa modernizace

V září 1990 byla ukončena první etapa modernizace učiliště. Jednalo se o rekonstrukci tělocvičny a přilehlých prostor ve třetím patře budovy 108, kde vznikla nová pracoviště elektro, dokončena byla rekonstrukce staré smaltovny v budově V14 pro učební obor Povrchová úprava. Budovalo se frézařské pracoviště v prvním patře budovy č. 108. Probíhala i celková rekonstrukce budovy č. 109, kde vznikly nové učebny, pracoviště,

⁷⁴ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Seznam některých obslužných činností*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

kabinety a kanceláře pro úsek mimoškolní výchovy. S ohledem na termín dokončení modernizace budovy 109 bylo nutné do 30. ledna 1990 vystěhovat kanceláře personálního úseku, který v těchto prostorách do této doby sídlil. Začalo se také s výstavbou sportovní haly před budovou SOUs.⁷⁵

5.6.2 Druhá a třetí etapa modernizace

Do druhé a třetí etapy byla zahrnuta rekonstrukce přízemí budovy č. 108, kde se nacházela instalační dílna. Zde vznikla pracoviště odborného výcviku, sklad, výdejna, prostory pro zájmovou činnost, včetně šaten pro školu a dílny. Dále byly vybudovány dílny pro učňovský autoservis s možností provádění služeb pro zaměstnance firmy, dílny pro učební obor Kovář a Slévač a provedena rekonstrukce budovy č. 112 (bývalá poliklinika) pro potřeby zvláštního odborného učiliště. Termín předání prostor pro potřeby SOU a ZOU byl stanoven na 01.09.1992. V tomto období došlo i k modernizaci vybavení na pracovištích odborného výcviku žáků. Byly zakoupeny moderní CNC stroje, špičkové vybavení učeben IT a přesná měřidla. Modernizovala se jídelna ve druhém patře budovy 108, kiosku, došlo k rekonstrukci výtahu a výměně oken v celém objektu. Pro roky 1991–1994 naplánovala akciová společnost na dostavbu SOU 108 milionů Kčs.⁷⁶

5.6.3 Produktivní práce pro žáky

Vhodná produktivní práce pro žáky byla zajišťována technicko-ekonomickým úsekem SOU z převážné části pro akciovou společnost, zbývající kapacity sloužily pro realizaci externích zakázek jiných odběratelů. Na provozu a rozvoji SOU se nepodílela žádná další organizace. Pro zřizovatele se připravovalo 98 % žáků.⁷⁷

⁷⁵ SPISOVNÁ ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH NA ZŘÍZENÍ STŘEDNÍHO ODBORNÉHO UČILIŠTĚ (dále jen „SOU“)*: 21.12.1990: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

⁷⁶ Tamtéž

⁷⁷ Tamtéž

5.6.4 Financování školy

Ministerstvo školství poskytovalo soukromým školám dotaci ve výši 90 % neinvestičních nákladů na žáka. To bylo pro školní rok 4 320 Kčs. Dotace byla ve výši 50 % vyplácena vždy k 31. lednu a zbylá část dotace k 31. srpnu na základě provedeného vyúčtování. Prostředky k provozu soukromých škol byly poskytovány účelově a musely být odděleně vykazovány, řádně vyúčtovány a nespotřebovaná část vrácena při vyúčtování k 31. srpnu. Všechny investiční i další neinvestiční náklady nesla společnost ŠKODA AUTO a.s.⁷⁸

5.6.5 Výuka žáků pro jiné organizace

Vzhledem k tomu, že požadavek mateřského závodu na zajištění výuky žáků nenaplnil maximální kapacitu učiliště, nabídl vedení školy dne 5.6.1991 Ministerstvu školství, mládeže a tělovýchovy ČR, že je schopno učit doplněním do kapacity tříd nad rámec požadavku mateřského podniku ještě 90 žáků, kteří nemají sponzora, ale lze je učit v souladu se zákonem za státní prostředky. Školský úřad tehdy podpořil a doporučil přidělení finančních prostředků a požádal o zvýšení dotace pro tento účel nad rámec současného stavu. Na učilišti bylo 1617 žáků denního studia a 150 žáků studia při zaměstnání. Jak bylo učiliště začleněno do organizační struktury akciové společnosti, vypovídá příloha č. 12.⁷⁹

5.6.6 Právní subjektivita školy

Postavení SOU a OU ŠKODA a.a.s. bylo na základě žádosti personálního útvaru firmy prověřeno včetně vztahů k jednotlivým zákonům a vyhláškám. Vzhledem k tomu, že bylo SOU a OU zařazeno do sítě soukromých škol, řídilo se zákonem a vyhláškou o soukromých školách a nevztahoval se na něj zákon o státní správě a samosprávě. Na základě zjištění bylo stanoveno, že soukromé SOU a OU vypracovává řád učiliště a na

⁷⁸ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis řediteli SOUs Jaroslavu Kolocovi: Čj. 20.189/91-22. 227.1991*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

⁷⁹ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu školství mládeže a tělovýchovy ČR 2127/J/750. 5.6.1991*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

něj navazující dohodu o docházce do soukromého SOU a OU. Rozhodnutí ředitele soukromého SOU a OU je konečné a nelze se proti němu odvolat. Působnost školského úřadu směrem k soukromému SOU a OU byla omezena na přidělování finančních prostředků.⁸⁰

5.6.7 Změna názvu na SOU a OU

Přestože od roku 1986 existovala obě učiliště, SOU i OU, v názvu školy se odborné učiliště objevilo až v roce 1993, kdy požádalo vedení školy Ministerstvo hospodářství ČR o změnu dosavadního názvu SOU a.a.s. ŠKODA Mladá Boleslav na Střední odborné učiliště strojírenské a Odborné učiliště a.a.s. ŠKODA Mladá Boleslav.⁸¹ Název byl s účinností od 01.09.1993 schválen a Odborné učiliště bylo zařazeno mezi soukromé speciální školy zřizovací listinou⁸² – viz příloha č. 13.

5.6.8 Sloučení soukromých škol ŠKODA AUTO a.s.

Vzhledem k tomu, že ve společnosti ŠKODA AUTO provozovala od 01.09.1996 svoji vzdělávací činnost i soukromá Vyšší odborná škola průmyslových obchodníků, jejímž zřizovatelem byla rovněž ŠKODA AUTO, bylo rozhodnuto o zřízení odštěpného závodu, jehož součástí se staly všechny soukromé střední školy ŠKODA AUTO a.s. Byly to Vyšší odborná škola průmyslových obchodníků, Střední odborná škola specialistů a manažerů (ta však svoji činnost nikdy neprovozovala), Střední odborné učiliště strojírenské a Odborné učiliště. Na základě zřizovací listiny z 27.02.1998 rozhodlo Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy s účinností od 01.06.1998 o změně názvu školy na ŠKODA AUTO a.s., Vyšší odborná škola průmyslových obchodníků, Střední odborná škola specialistů a manažerů, Střední odborné učiliště

⁸⁰ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH NA ZŘÍZENÍ STŘEDNÍHO ODBORNÉHO UČILIŠTĚ (dále jen „SOU“)*: 21.12.1990: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

⁸¹ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu hospodářství ČR: 2324/ZPV-1/H.* 25.11.1993: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

⁸² SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu hospodářství ČR: Č.j. 26 645/93-24.* 26.11.1993: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

strojírenské a Odborné učiliště, odštěpný závod. Zřizovatelem byl Volkswagen AG se sídlem ve Wolfsburgu. V čele odštěpného závodu byl ředitel jmenovaný a odvolávaný ŠKODA AUTO a.s. Mladá Boleslav a byl ze zákona zmocněn jménem ŠKODA AUTO a.s. činit veškeré právní úkony týkající se odštěpného závodu a nesl plnou zodpovědnost vyplývající z těchto právních vztahů. ŠKODA AUTO a.s. hradila provozní i investiční náklady a stát poskytoval finanční dotaci na neinvestiční náklady. U oboru Průmyslový obchodník na Vyšší odborné škole průmyslových obchodníků bylo stanoveno školné za výuku. Absolvent získal vyšší odborné vzdělání a titul diplomovaný specialista v oboru. U oborů SOU a OU nesla náklady na výuku včetně školného plně společnost ŠKODA AUTO a.s., SOU poskytovalo vzdělání jak ve tříletých oborech ukončených výučním listem, s možností pokračovat ve dvouletém denním nebo tříletém dálkovém nástavbovém studiu, tak i ve čtyřletých oborech ukončených maturitní zkouškou. OU poskytovalo vzdělání ve tříletých oborech ukončených výučním listem. Obory odborného učiliště byly určeny pro žáky prospěchově slabší, případně pro žáky s poruchami učení nebo chování.⁸³

6 Vznik SOU a OU v roce 2003

K 01.09.2003 se Vyšší odborná škola průmyslových obchodníků transformovala ve Vysokou školu Škoda Auto a stala se samostatnou institucí. Střední odborná škola specialistů a manažerů nebyla provozována a ani se s jejím provozem nepočítalo. V souvislosti s tím bylo požádáno o změnu názvu školy na ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské a Odborné učiliště, odštěpný závod, který byl schválen k 01.09.2003 a je platným dodnes.⁸⁴

⁸³ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO a.s. Střední odborné učiliště strojírenské, Odborné učiliště, Střední odborná škola specialistů a manažerů a Vyšší odborná škola průmyslových obchodníků, odštěpný závod Mladá Boleslav 1998*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

⁸⁴ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOU a OU, odštěpný závod, Mladá Boleslav 2003*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

Výhody pro žáky

Struktura vyučovaných učebních i studijních oborů SOUs a počet žáků v jednotlivých oborech se stanovoval na základě potřeb a požadavků odborných útvarů společnosti ŠKODA AUTO a.s. Od roku 2003 je škola akreditovaným vzdělávacím subjektem International Education Society se sídlem v Londýně, což umožňovalo a umožňuje absolventům získat certifikát IES. Certifikát doplňuje, ale nenahrazuje vysvědčení získané ve škole. Účelem tohoto certifikátu je sjednotit kritéria při posuzování jednotlivých vzdělávacích subjektů a jejich aktivit tak, aby zaměstnavatelé ve všech zemích mohli za pomoci klíče ke kódu, uvedeného na certifikátu, získat základní informace o tom, jaký typ studia, v jakém rozsahu a kde držitel certifikátu absolvoval. Mezinárodní certifikát IES umožňuje držitelům lépe se prosadit na mezinárodním trhu práce v případě pracovní příležitosti v cizině a ulehčuje orientaci zaměstnavatelům.⁸⁵ Škola začala být stále vyhledávanější díky všem benefitům, které nabízela. Největším benefitem byla bezesporu garance pracovního místa ve škodovce. Náklady na studium nesla společnost ŠKODA AUTO a.s. a žáci po ukončení vzdělání podepisovali pracovní smlouvu na tři roky, aby se firmě, alespoň z části, vynaložené náklady na studium vrátily.

7 Novodobá historie školy

7.1 Možnosti studia

Toto je již období, kdy i já se stávám pamětníkem, protože jsem v roce 1994 ukončil studium ve tříletém oboru vzdělání Zámečnick a získal výuční list. Od doby mého vyučení se mnohé změnilo a Střední odborné učiliště strojírenské se dnes stalo jednou z nejprestižnějších škol v České republice. Krátce tedy k jeho novodobé historii. Škola disponuje nejmodernějším technickým vybavením, aby její absolventi byli bezprostředně po ukončení školy schopni zvládnout náročné úkoly v provozech firmy. Nabízí jedinečnou možnost propojení teorie a praxe. Nachází se přímo v areálu firmy

⁸⁵ SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOU a OU, odštěpný závod, Mladá Boleslav 2003*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

ŠKODA AUTO a.s. a praxe je pro žáky zajišťována na provozních pracovištích ve firmě. Nabízí studium ve čtyřletých oborech ukončených maturitní zkouškou a ve tříletých oborech ukončených výučním listem ve strojírenských a elektrotechnických oborech. Celkem nabízí čtyři maturitní obory (mechanik elektrotechnik, mechanik seřizovač, mechanik strojů a zařízení, provoz a ekonomika dopravy) a devět oborů učebních (autoelektrikář, elektrikář, mechanik opravář motorových vozidel, nástrojař, strojní mechanik, obráběč kovů, karosář, autolakýrník, strojírenské práce). Obor strojírenské práce je určen pro žáky ze speciálních a praktických škol, především pro žáky s lehkým mentálním postižením. Pro absolventy tříletých oborů vzdělání ukončených výučním listem otevírá škola každým rokem dvouleté denní nástavbové studium v oborech provozní technika a autotronik. Dále zajišťuje i studium pro zaměstnance firmy, kteří chtějí získat maturitní zkoušku nebo výuční list.

7.2 Benefity pro žáky

Všichni absolventi školy, ať již ukončí studium maturitou nebo výučním listem, mají garanci pracovního místa ve firmě. Tato skutečnost je zakotvena i v kolektivní smlouvě ŠKODA AUTO a.s. Dnes je to již bez jakéhokoliv závazku vůči firmě, nejsou nuceni podepisovat pracovní smlouvu, ani vracet finanční prostředky, pokud se rozhodnou odejít mimo firmu nebo dále studovat. Pravdou je, že většina žáků pracovní nabídku využije a do firmy nastoupí – viz příloha č.14. Navíc rodičům nevzniknou téměř žádné náklady na studium. Přestože je učiliště soukromou školou ŠKODA AUTO a.s., jejímž zřizovatelem je Volkswagen AG, nehradí žáci žádné školné. Právě naopak, díky tomu, že má škola v zádech tak skvělou a prosperující firmu, jakou ŠKODA AUTO a.s. bezesporu je, nabízí svým žákům kromě garance pracovního místa i mnoho dalších benefitů. Již od 1. ročníku pobírají žáci měsíční odměny. Jsou pro žáky velkou motivací, protože jejich výše je závislá nejen na prospěchu a chování, ale i na docházce žáka do školy. Žáci, kteří v posledním ročníku absolvují praxi přímo v provozech firmy a podílejí se tak na produktivní práci, pobírají měsíční odměny až do výše pěti tisíc korun. Žáci dostanou každý rok zdarma nejen učebnice a sešity, ale i pracovní oděv a obuv a všechny pracovní a ochranné pomůcky na odborný výcvik. Škola organizuje

pro žáky autoškolu skupiny B, pro nejlepší žáky je zdarma. Žáci vybraných oborů mají možnost získat zdarma svářečský průkaz, který je na trhu práce v dnešní době velmi ceněn.⁸⁶

7.3 Spolupráce s OS KOVO – nové benefity

Díky velmi dobré spolupráci s OS KOVO, jejímiž členy jsou i žáci školy, se podařilo v rámci kolektivního vyjednávání dohodnout pro žáky spoustu dalších benefitů a v podstatě je na ně dnes pohlíženo jako na zaměstnance společnosti. Mají dotovanou stravu, dvacetí čtyř hodinové úrazové pojištění, mohou využívat výhodný nákup náhradních dílů na vozy Škoda, zvýhodněný nákup výpočetní techniky, služeb mobilního operátora a žáci závěrečných ročníků i leasing osobního vozu nebo hotovostní půjčku od společnosti ŠkoFin. Pro dva poslední benefity je podmínkou věk osmnáct let a záruka zákonného zástupce splácet.⁸⁷

7.4 Zapojení v projektech

Vzhledem k tomu, že je škola součástí mezinárodní firmy, zajišťuje pro své žáky praxi na provozních pracovištích VW (např. v Braunschweigu), jazykové pobyty v Německu a Anglii. Je zapojena v projektech Erasmus plus, Pospolu a ve spolupráci se základními školami v projektu Přírodní vědy a technika ve Středočeském kraji. V projektu Pospolu figuruje SOUs v podstatě jako pozorovatel a vzor, protože systém duálního vzdělávání, kterému se MŠMT začalo hlouběji věnovat, ve Středním odborném učilišti existuje již mnoho let. Firma si pro sebe vychovává kvalifikované zaměstnance ve svém vlastním učilišti. Rovněž teoretickou výuku je možno v souladu s rámcovými vzdělávacími programy přizpůsobit potřebám společnosti ŠKODA AUTO a.s. Odborné vzdělávání v SOUs je velmi podporováno i z koncernu VW. Počty žáků přijímaných do prvních ročníků se stále každoročně odvíjejí od jednání s odbornými útvary firmy. V dubnu 2013 se SOUs sloučilo s útvarem vzdělávání dospělých a vznikla ŠKODA Akademie, která dnes zajišťuje komplexně vzdělávání nejen žáků, ale i zaměstnanců firmy.

⁸⁶ ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod. [online]. [cit. 2013-11-23]. Dostupné z. <http://www.sou-skoda.cz/studenti/benefity>

⁸⁷ Tamtéž.

7.5 Současná strategie školy

Hlavním cílem školy je v současnosti zvyšování atraktivity školy, podpora a zvyšování atraktivity technického vzdělávání, snaha získat nejlepší žáky a zvýšit podíl dívek v technických oborech. SOUs se zaměřuje na tři cílové skupiny: žáci, rodiče a výchovní poradci v základních školách. Při komunikaci s těmito cílovými skupinami klade SOUs důraz na atraktivitu, styl, emoce, design, nová média, nabídku TOP vzdělání, garanci pracovního místa a benefity. Nejvíce využívanými komunikačními kanály jsou webové stránky, sociální média, rádio, školní média (ŠIK), tisk, účast na burzách škol, třídních schůzkách, v hodinách k volbě povolání na základních školách. Škola pořádá tradiční dny otevřených dveří a každoročně Den pro dívky.

7.6 Zájem žáků o studium v SOUs

Pokud je v mé kompetenci posoudit zájem žáků od historie po současnost, škola byla a je jednou z nejvyhledávanějších v České republice a měla možnost si žáky vždy vybírat. I z výpovědí pamětníků vyplývá, že v dobách, kdy volba školy mnohdy závisela na rozhodnutí rodičů, uvědomovali si i oni výhody, které škodovácké učiliště poskytovalo. Dnes, kdy demografická křivka neustále klesá a žáků ze základních škol vychází stále méně, se může škola pochlubit téměř devíti sty přihláškami na dvě stě šedesát přijímaných žáků. Převis žáků je velký nejen ve studijních, ale i v učebních oborech. Příloha č. 15 mapuje počty žáků na škodováckém učilišti podle dochovaných výkazů od roku 1937 až po současnost. V posledních letech zaznamenala škola i zvýšený zájem dívek o technické obory, který se projevil zejména po uspořádání prvního Dne pro dívky. Věřím, že tento trend bude pokračovat i v budoucnu a žáci i jejich rodiče si uvědomí důležitost odborného vzdělávání. Většina žáků se dnes hlásí na maturitní obory i přesto, že nemají příliš dobrý prospěch. Střední školy je přijímají, protože každý žák = peníze. Klasická řemesla jsou trochu opomíjená a to je velká škoda. Poctiví řemeslníci na pracovním trhu chybí. V rámci náboru žáků SOUs podporuje odborné vzdělávání a i díky nabízeným benefitům se škole daří přesvědčit nejen žáky základních škol, ale i jejich rodiče.

7.7 TOP vzdělávání se skvělou budoucností

Roky 2013 a 2014 se staly pro školu dalším historickým mezníkem. Jak jsem již zmiňoval, došlo ke sloučení Středního odborného učiliště strojírenského se vzděláváním dospělých a vznikla ŠKODA Akademie, která pod vedením Dr. Christophera Lercheho nabrala zcela nový směr. Učiliště zpracovalo rozvojovou strategii do roku 2018 a ve spolupráci s ODBORY KOVO MB v čele s jejím předsedou Jaroslavem Povšíkem se podařilo naplánovat a připravit návštěvu předsedy představenstva ŠKODA AUTO a.s. Prof. Dr. Wilfrieda Vahlanda. Ten byl návštěvou učiliště nadšen, v průběhu prohlídky živě diskutoval s žáky a odpovídal na jejich zvědavé dotazy. Výsledkem byl podpis memoranda, které pro tento rok garantuje škole investici na modernizaci ve výši 45 mil. korun a do roku 2018 další investice v celkové výši 200 mil. korun. Soukromá střední škola škodovky má tedy zajištěnu další skvělou budoucnost.

8 Zpovědi pamětníků

8.1 Zpověď pamětníka – Bohumil Habal

Naštěstí je v našich řadách ještě několik pamětníků, kteří pamatují výuku odborného výcviku jak v dílnách v Krnsku, tak i v Bronzáku. Pan Bohumil Habal, nar. 12.01.1942, nyní již v důchodu, je mým bývalým kolegou. Na pozici učitele odborného výcviku ve ŠKODA AUTO a.s. Středním odborném učilišti strojírenském působil od roku 1968 do roku 2002. Právě on je jedním z pamětníků, jejichž kariéra začala na naší škole. Jsem velmi rád, že mi věnoval část svého drahocenného času a obohatil moji bakalářskou práci o faktické informace z této doby. Připravil jsem si pro něj několik otázek:

1. Odkdy a v jakém oboru jste se učil a proč jste se tak rozhodl?

„Na učiliště jsem nastoupil v roce 1956 do oboru univerzální nástrojař. Nemůžu říci, že by to bylo jen moje rozhodnutí. Původně si rodiče mysleli, že bych mohl jít na průmyslovku, ale já jsem nechtěl. Moc se mi tenkrát líbil obor modelář. Jenomže kamarád mého otce pan Nechvilka, který pracoval v nářadovně na úpravě raznic, ho

dokázal přesvědčit o tom, že právě nástrojař je ten správný obor. No a tak jsem to zkusil.“

2. Jak složitý byl přechod ze základní školy na učiliště?

„Zas tak složité to nebylo. Nejvíce mi vadilo ranní vstávání, protože dílny jsme měli od prvního ročníku už od šesti hodin. Škola byla normálně od osmi.“

3. Kde probíhala teoretická výuka a kde odborný výcvik?

„Teoretickou výuku zajišťovala řemeslnická škola, která byla státní a nacházela se v Mladé Boleslavi naproti houslařství Herclík ve Vodkově ulici. Je to pod schody, které vedou z Komenského náměstí. V prvním ročníku jsme absolvovali odborný výcvik v dílnách v Krnsku. Jezdili jsme tam zmrzlí nevytopeným vlečňákem, který na nás vždycky čekal na Komenského náměstí. Pracovali jsme od 06:00 do 12:00. Od druhého ročníku už jsme chodili do dílen v „Bronzáku“. Pracoviště byla v 1. patře. Dnes jsou tam prostory ŠKODA AUTO Muzea.“

4. Ve kterém ročníku jste začali chodit na praxi přímo do provozů firmy a jak jste práci zvládali?

„Na praxi do provozů jsme začali chodit až ve třetím ročníku. Nastoupil jsem do nářadovny, která tehdy byla v budově teoretické výuky dnešního učiliště. Tam, co je dnes sekretariát školy, stály tenkrát přesné vrtačky. Každý z nás byl přidělený k jednomu zkušenému dělníkovi. Mým byl František Bláha. Ze začátku nás samozřejmě zkoušeli a dostávali jsme jednodušší práce, aby viděli, co v nás je. Časem jsme se naučili zvládat i složitější věci. S mojí prací byli pan Bláha i parťák velmi spokojeni, a tak jsem po zkouškách dostal na stejné dílně své první pracovní místo. Po ukončení školy výučním listem jsme museli dělat zkoušky na zvýšení kvalifikační třídy. V komisi seděl i bývalý ředitel školy pan Zítka a byl pyšný, když jsem řekl, že jsem se vyučil v učilišti za jeho působení.“

5. Dokázal byste dát dohromady všechny ředitele učiliště?

“Pokusím se, ale nevím, jestli je dám dohromady přesně chronologicky. Prvního pamatuji pana Zítka, pak byl, myslím asi do roku 1968, Miroslav Kapal. Po něm převzal funkci Jiří Tezour. Ten byl až do roku 1987. Pak se ale začali ředitelé střídat ve

velmi krátkém čase. Asi tak po roce. Nejdříve Odnoha, křestním jménem, myslím, Václav. Pak Václav Košvanec a Jaroslav Koloc. Po jeho 1,5 letém působení přišel v roce 1992 Jaromír Zehnal a za něho jsem také odcházel v roce 2002 do důchodu. Protože mám na učilišti kamarády a stále vedu i kroužek kulturistiky, tak znám i jména dalších dvou. Od roku 2007 to byl Karel Chadt a po sloučení školy a vzdělávání dospělých do ŠKODA Akademie teď šéfuje škole Vašek Pospíšil. Je také vyučený nástrojař. Vídal jsem ho na dílně jako žáka. Chodil do skupiny mistra Kobra.“

6. Měli jste podobné výhody, jako mají dnešní žáci? Třeba měsíční odměny?

„Měsíční odměny jsme brali a byly vypláceny plošně. Takže nebyly závislé na prospěchu. Jen když někdo udělal nějakou lumpárnu, byly mu kráceny. V prvním ročníku jsme měli 30 Kč/měsíc, ve druhém myslím 80 Kč a ve třetím 150 Kč. Takže to bylo vlastně podobné jako dnes.“

7. Platili jste nějaké školné nebo učební pomůcky?

„Školné jsme neplatili, dali nám zdarma i učebnice. Protože jsme byli ve třídě pohromadě s internátními žáky, kteří měli zdarma i stravu, rodiče nás místních si vyjednali s vedením školy, že budeme mít zdarma alespoň obědy. A tak jsme na obědy chodili zadarmo na Konvikt, dnešní ISS Na Karmeli.“

8. Byli jste vázáni smlouvou, že po ukončení školy musíte alespoň na nějaký čas nastoupit do škodovky?

„Ne, žádnou smlouvu jsme podepisovat nemuseli. Přesto mě ale rodiče po vyučení do škodovky nahnali.“

9. Zůstal jste firmě věrný po celý život?

„Možná se budete divit, ale jsem opravdu škodovákem celý život. Vlastě byl jsem. Jak už jsem řekl, hned po vyučení jsem nastoupil do nářad'ovny. Pak jsem musel v roce 1963 na vojnu a po vojenské službě jsem se do nářad'ovny opět vrátil. Udělal jsem si večerně průmyslovku. Bylo to docela náročné. V prváku nás začínalo 30 a skončilo nás jen 16. V roce 1968 jsem nastoupil na škodovácké učiliště jako mistr odborného výcviku. Bral jsem tenkrát 12,50 Kčs/hod. No a z učiliště jsem také odcházel v roce 2002 do důchodu. Takže vidíte, že jsem opravdu chodící inventář.“

10. Jak to bylo tehdy na učilišti? Kolik produktivní práce dělali žáci přímo pro firmu?

„To je asi pořád stejné. Práce pro firmu se dělalo možná o něco více. Kromě provozů ve firmě se dělala práce i pro servisy. Pro ně jsme vyráběli náradí. Hlavně různé stahovky a montážní přípravky. Některé z nich byly velmi náročné na přesnost. Například přípravek na úhlování ojnic musel být vyroben s přesností do 0,01 mm.“

11. Jak na škodovku vzpomínáte dnes?

„Samozřejmě v dobrém, i na všechny své žáky na učilišti. Mám dodnes seznamy všech žáků, kteří mi prošli rukama, i se známkami, které ode mě dostali. Je pravda, že někdy to byly nervy, ale s tím se musí vyrovnat každý dobrý pedagog. Dodnes vedu pro žáky učiliště kroužek kulturistiky. Scházíme se dvakrát týdně v posilovně na Astonce.“⁸⁸

8.2 Zpověď pamětníka – Emil Hejl

Pan Emil Hejl, který je škodovce věrný již od učení, pracuje dnes jako učitel odborného výcviku žáků čtyřletého oboru Mechanik strojů a zařízení a oboru Provoz a ekonomika dopravy. Narodil se 21.02.1955. Je odborníkem ve svém řemesle a jsem rád, že mohu být jeho kolegou. Připravil jsem si pro něj několik otázek, na které opravdu se zaujetím odpovídal, a bylo znát, že vzpomíná velmi rád. Dostalo se mi tak pro moji bakalářskou práci cenných informací, které bych nenašel ani v archivu firmy.

1. Odkdy a v jakém oboru jste se na škodováckém učilišti učil?

„Odkdy si úplně přesně nepamatuji. Myslím, že je to rok 1970. Byl to tehdy pětiletý obor s maturitou, jak se přesně jmenoval, už dnes vážně nevím.“ A tak jsem, se souhlasem pana Hejla, zapátral ve spisovně SOU strojírenského, kde jsou založeny všechny karty žáků škodováckého učiliště od roku 1958. Rok 1970 se opravdu potvrdil a s tím jsem získal i další informace. Jednalo se o obor Strojní zámečnický, který byl skutečně jako souvislé pětileté studium nabízen s tím, že žáci tohoto oboru získali

⁸⁸ HABAL, Bohumil. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 15.9.2013.

po třech letech výuční list a poté dále pokračovali ve studiu další dva roky. Získali tak maturitní zkoušku. „Dvouleté, bezprostředně navazující studium, bylo realizováno formou večerního studia, kdy jsem po vyučení nastoupil do firmy na generálky a přitom ještě studoval. Jiná škola takový obor nenabízela, a tak volba byla vcelku jasná. Na přihlášku se tehdy uváděly dva obory a i ten druhý jsem měl do škodovky. Na pětiletý obor jsme museli absolvovat písemné přijímací zkoušky z matematiky a českého jazyka,“ upřesňuje pan Hejl.

2. Jak složitý byl přechod ze základní školy na učiliště?

„Vzhledem k tomu, že jsem navštěvoval vesnickou málotřídku v Dětenicích, to pro mě trochu problém byl. Jednak jsem musel dojíždět a ve třídě bylo třicet žáků, na což jsem nebyl zvyklý. Na vesnici nás bylo ve třídě podstatně méně. Najednou jsem neměl dva měsíce prázdnin, ale jen měsíc. Ten druhý jsme museli chodit na produktivní práci pro firmu.“

3. Kde probíhala teoretická a kde praktická výuka?

„V době studia si to už úplně nevybavuji, ale když jsem v roce 1989 nastupoval na učiliště jako mistr odborného výcviku, teoretická výuka i vedení školy byly tehdy v současné budově V10 ve třetím a čtvrtém patře a ve stejné budově byly i dílny. Ředitelem učiliště byl Václav Košvanec. Po roce 1989 se začaly budovat prostory pro teoretickou výuku v dnešní budově V12B, kam se vedení školy, myslím, stěhovalo s nástupem do funkce nového ředitele školy Jaromíra Zehnala v roce 1992.“

4. Jak to bylo s učebními pomůckami, třeba učebnice nebo nářadí? Museli jste si je hradit sami, nebo je zajistila škola?

„Škodovka nám všechno zajistila. Tenkrát to bylo ale za trochu jiných podmínek než dnes. Po ukončení studia jsme museli zůstat pracovat ve firmě a upsat se na tři roky, aby se vynaložené náklady alespoň z malé části vrátily. Dostávali jsme také náborový příspěvek. V současnosti je to jinak. Po ukončení školy mohou jít absolventi klidně pracovat mimo firmu i přes to, že mají studium v podstatě zdarma a firma téměř všechno financuje. Nejsou již vázáni žádnou smlouvou, ani nemusejí vracet žádné peníze, pokud odejdou po vyučení mimo firmu. Pravdou je, že v dnešní době si žáci

váží toho, že jim škodovka garantuje pracovní místo a většina jich po ukončení školy nabídku práce využije.“

5. Chodili jste na praxi přímo na pracoviště ve firmě? A jaká tam byla motivace odvádět co nejlepší výsledky?

„Kromě toho, že jsme tehdy dělali daleko více produktivní práce pro firmu přímo v dílnách na učilišti, chodili jsme i na provozy. Motivace byla velká. Už ve školních dílnách jsme se museli snažit. Na provozy jsme byli rozdělováni podle našich výsledků a tak se každý snažil být co nejlepší, aby se dostal na prestižní provoz. Také jsme si byli vědomi toho, že pokud s námi budou mistři v provozu spokojeni, budou mít zájem, abychom tam po ukončení studia nastoupili. Samozřejmě, stejně jako v současnosti tady fungovala i finanční motivace, protože jsme byli hodnoceni na základě manuální zručnosti, ale i prospěchu a chování. Brali jsme měsíční odměny od 30 do 120 Kčs, podle ročníku. Museli jsme být co nejlepší i proto, že by o nás jinak ve firmě neměli zájem. Velký vliv měla také motivace z rodiny. Nebylo tolik možností jako dnes a daleko víc jsme rodičům naslouchali.“

6. Měli jste v provozu svého instruktora?

„Ano, měli, staral se o nás parták, který za to byl také odměňován. Praxe v provozech byla a je velmi důležitá. Bylo v zájmu každého partáka, aby si vychoval budoucího kolegu co nejlépe.“

7. Dají se srovnat požadavky na manuální zručnost žáků dnes a tehdy?

„Možná to teď bude vypadat, že se vychloubám, ale v době mého studia (1970-1975) na nás byly kladeny daleko vyšší požadavky. Očekávalo se, že dokážeme odvádět produktivní práci jak v dílnách školy, tak na provozech na daleko vyšší úrovni než je tomu dnes. Museli jsme být daleko zodpovědnější a rozhodně i šikovnější, abychom to zvládli. Produktivní práce pro firmu byla složitější než dnes. Souviselo to velmi úzce i s výchovou v rodině. Museli jsme, jak se říká, makat. Nechci současné žáky učiliště, se kterými pracuji, podceňovat. Je to samozřejmě individuální, ale je to úplně jiná, počítači vychovávaná generace, kterou rodiče příliš nevedou k manuální práci. Každý chce dnes mít minimálně maturitu a řemesla jsou velmi opomíjená a podceňovaná. Všichni víme, že to je škoda.“

8. A co volnočasové aktivity žáků v sedmdesátých letech a dnes?

„To je asi podobné. Možnosti jsme měli i tehdy. Dnes naše škola nabízí samozřejmě daleko větší škálu volnočasových aktivit, které žáci mohou využívat. My jsme měli například motokroužek, kde si žáci stavěli svoji vlastní motokáru, s kterou pak jezdili po okresních závodech. Scházeli se tak jednou až dvakrát týdně. Dnes si naši žáci staví vlastní auto, ke kterému si vypracovali studii.“

9. Jak to fungovalo mezi mistry odborného výcviku na učilišti? Byla to dobrá parta?

„Pokud to mohu posoudit, vzpomínám si, že v době mého učení byla mezi mistry odborného výcviku velká rivalita. O nějaké dobré partě se nedá moc mluvit. Šlo o prestiž. Byli to soupeři, mnoho nespolupracovali a nevyhověli si. Skoro bych řekl, že to byla rivalita jako ve sportu. Jsem velmi rád, že tomu dnes tak není a dá se říci, že parta jsme.“

10. Ještě poslední otázka. Je firma Škoda srdeční záležitostí?

„Určitě je. Po základní škole jsem nastoupil do škodovky na učiliště, a když nepočítám vojnu, jsem jí věrný dodnes.“⁸⁹

8.3 Zpověď pamětníka – Ing. Václav Pospíšil, současný ředitel ŠKODA AUTO a.s. Středního odborného učiliště strojírenského

O zavzpomínání na doby dávno minulé jsem požádal i pana Václava Pospíšila, kterého si velmi vážím, protože na škodováckém učilišti nejen začínal, ale velkou měrou se zasloužil o jeho rozvoj a v současné době je ředitelem této školy. Jako zástupce ředitele pro odborný výcvik mě v roce 1999 přijímal na pozici mistra odborného výcviku.

1. Odkdy a v jakém oboru jste se učil a proč jste se tak rozhodl?

„Na učiliště jsem nastoupil 01.09.1966 do tříletého učebního oboru nástrojař. Učiliště Škoda, tehdy AZNP, jsem volil, protože tam pracoval můj otec a obor nástrojař mi

⁸⁹ HEJL, Emil. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, 18.9.2013.

doporučil kamarád, který se v tom oboru na učilišti také učil. Dokázal mě přesvědčit o tom, že je to zajímavá práce.“

2. Jak složitý byl přechod ze základní školy na učiliště?

„Přechod ze základní školy byl celkem jednoduchý. Teoretická výuka mi nedělala problémy a odborný výcvik mě bavil. Problémem bylo snad jen včasné vstávání v době, kdy jsme měli odborný výcvik a v létě jsme neměli klasické prázdniny, ale jen dovolenou.“

3. Kde probíhala teoretická výuka a kde odborný výcvik?

„Když jsem v roce 1966 začínal, tak teoretická výuka (učebny) byla mimo firmu. Myslím, že někde na Komenského náměstí. Dílny pro odborný výcvik byly ve firmě u 1. brány v prostorách dnešního ŠKODA AUTO Muzea.“

4. Ve kterém ročníku jste začali chodit na praxi přímo do provozů firmy a jak jste práci zvládali?

„První a druhý ročník se odborný výcvik odehrával v dílnách učiliště. Celý třetí ročník jsme byli rozděleni na provozní pracoviště.“

5. Dal byste dohromady všechny ředitele, kteří se na učilišti vystřídali?

„Myslím, že ano. Když jsem se učil, byl ředitelem Miroslav Kapal, v roce 1968 nastoupil do této funkce Ing. Jiří Tezour, který byl ředitelem až do roku 1987. Po něm následovalo krátké působení několika ředitelů, Václava Odnohy, Václava Košvance a Ing. Jaroslava Koloce. Od ledna 1992 až do června 2007 byl ředitelem Ing. Jaromír Zehnal. Právě posledně jmenovaný ředitel má velkou zásluhu na vzniku prvního soukromého učiliště v České republice v roce 1991, kdy se Škoda Auto stala součástí koncernu Volkswagen, a na jeho modernizaci. Od roku 2007 do konce června 2013 byl ředitelem doc. Mgr. Ing. Karel Chadt, CSc. Nyní, jak už jste uvedl, působím ve funkci ředitele já. Lehce si můžete spočítat, že pokud jsem nastoupil do oboru nástrojař v roce 1966, ročník mého narození je 1951. Je tedy jasné, že se nebudu snažit předstihnout některé své předchůdce v délce působení na pozici ředitele.“

6. Měli jste podobné výhody, jaké mají dnešní žáci? Třeba měsíční odměny?

„Některé výhody jsme samozřejmě měli už tehdy. Měsíční odměny jsme pobírali. Myslím, že tenkrát to byla zhruba třetina platu zaměstnance, ale přesnou částku si opravdu nepamatuji.“

7. Platili jste nějaké školné nebo učební pomůcky?

„Školné jsme neplatili, stejně jako současní žáci. Dostávali jsme zdarma i učebnice a pracovní oděv.“

8. Byli jste vázáni smlouvou, že po ukončení školy musíte alespoň na nějaký čas nastoupit do škodovky?

„V průběhu třetího ročníku jsme podepisovali pracovní smlouvu s nástupem k 01.07. po vyučení. Žáky jsme byli jen do 30.06.“

9. Zůstal jste firmě věrný po celý život. Můžete nám popsat svoji kariéru ve škodovce?

„V učilišti jsem se vyučil v letech 1966 až 1969. Od 01.07.1969 pracuji ve škodovce. Začínal jsem v nářad'ovně a večerně studoval průmyslovku. Pak jsem nastoupil na učiliště jako mistr odborného výcviku. Jak se říká, člověk se učí celý život, a tak jsem se rozhodl vystudovat Technickou univerzitu v Liberci. Protože jsem pracoval s žáky, musel jsem mít i pedagogické vzdělání. Další, jak se říká, štací byla pozice skupinového mistra odborného výcviku. Pak jsem mnoho let působil ve funkci zástupce ředitele pro odborný výcvik. Od července 2013 jsem ředitelem SOUs. Jak vidíte, na učilišti jsem nechal kus života a jak o mně někteří s oblibou říkají, jsem chodící inventář. Vlastně mají pravdu. 30. června 2014 to bude už 45 let, co jsem škodovákem. Jsem rád, že i já jsem mohl přispět jako pedagogický pracovník k výchově mladé generace škodováků. Dnes mám velkou radost z práce, když při rozhovorech třeba se zaměstnanci nářad'ovny slyším slova chvály. Je mezi nimi ještě i několik bývalých kolegů, se kterými jsem jako čerstvý absolvent učiliště před 45 lety začínal. Těší mě i zjištění, že se naši absolventi dovedou prosadit na manažerských pozicích. V obou případech jsem na ně i náležitě pyšný.“

10. Jaké šance mají dnešní žáci?

„Firma má určitě velkou perspektivu a zaznamenává nebývalý rozvoj. Podle růstové strategie by v roce 2018 měla vyrábět jeden a půl milionu vozů, což je téměř desetinásobek toho, co se vyrábělo před vstupem do koncernu Volkswagen. Myslím si tedy, že naši budoucí absolventi nemusí mít strach o práci. Jak se říká, na startovní čáře jsou na tom všichni stejně. Záleží jen na nich, jak se chopí příležitosti. Šance mají všichni. Je třeba, aby si žáci uvědomili, že je dnes nutností se neustále vzdělávat. Společnost ŠKODA AUTO a.s. jim to umožňuje. Jak všichni víme, jsme obklopeni stále modernějšími technologiemi. Pokud chcete v životě něčeho dosáhnout, musíte je zvládnout. Přeji všem našim žákům, aby se jim to, i s naší pomocí, dařilo.“

11. Jak to tehdy bylo na učilišti? Kolik produktivní práce dělali žáci přímo pro firmu?

„Žáci třetích ročníků pracovali čtyři dny v týdnu na provozních pracovištích. Žáci druhých a někdy i prvních ročníků měli týden školu a týden dílny, pracovali tedy minimálně z 50 % na zakázkách pro firmu. Vyráběli jsme například přípravky na kontrolu ojníc, malé raznice. Učiliště zaměstnávalo pracovníka v dělnické profesi, který dělal na souřadnicové vyvrtávače náročné a přesné operace.“

12. Jak vás tenkrát motivovali k podávání co nejlepších výkonů?

„Absolventi, kteří složili závěrečnou zkoušku s vyznamenáním, byli po vyučení zaříděni do tarifní stupnice vyšší o jeden stupeň než ostatní a ve třetím ročníku si podle výkonu na pracovišti vydělali více.“⁹⁰

⁹⁰ POSPÍŠIL, Václav. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, 2.10.2013.

9 Závěr

Myslím si, že cíl bakalářské práce byl naplněn a z dochovaných materiálů, které bylo velmi obtížné dohledat, se podařilo zmapovat ucelenou historii ŠKODA AUTO a.s. Středního odborného učiliště strojírenského v Mladé Boleslavi. Bakalářská práce zároveň znovu otevírá otázku, kam se bude ubírat odborné vzdělávání v České republice. Je třeba, aby i další školy a firmy začaly problém s nedostatkem šikovných řemeslníků na pracovním trhu řešit a připravily v budoucnu žákům takové podmínky, aby zájem o odborné vzdělávání vzrostl.

Seznam použité literatury

1. HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 2. rozšířené vydání. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav a. s., 2010, s. 16-17. ISBN 978-80-254-8452-3.
2. MĚSTECKÁ, Sylva. *Mladá Boleslav*. Vyd. 1. Litomyšl: Paseka, 2011, s. 5. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7432-094-1 (Váz.).
3. BENEŠ, Luděk. *Mlado-boleslavsko [sic] v proměnách času*. 1. vyd. Mladá Boleslav: Okresní muzeum, 1997, s. 86-99. ISBN 80-859-8334-6.
4. KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. 1. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-1-4.
5. BABUŠKA, Adolf. *OD LAURINKY KE ŠKODĚ 1000 MB*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1967. ISBN 978-80-247-5036-1.
6. HERČÍK, Karel a Jan KRÁLÍK. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, c2005. ISBN 80-239-5458-X.
7. KOŽÍŠEK, Petr. *L&K-Škoda 1895-1995 : Let okřídleného šípu*. 2. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-3-0.
8. DVOŘÁK, Karel. *Vznik a vývoj odborného školství*. Praha: České vysoké učení technické, 1969. Číslo publikace 405-807.
9. ČADÍLEK, Miroslav. *Didaktika praktického vyučování II*. Brno: Masarykova univerzita, 2001.

Seznam použitých archiválií

10. ARCHIV ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO a.s. za rok 2011*. Mladá Boleslav.
11. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *P.T. Závodnímu říditelství A.S.A.P.* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
12. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Návrh na zřízení učňovské dílny: Přidělení práce dílně učňovské* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
13. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Uspořádání pracovních prostor pro odborný výcvik*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
14. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *P. T. Závodní říditelství ASAPu 1938/39*: [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]

15. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Výroční zpráva učňovské dílny za rok 1937:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
16. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *K návrhu 4leté učební době sdělujeme naše zkušenosti:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
17. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Výroční zpráva učňovské dílny za rok 1940:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
18. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Landesgewerbeschule in Jungbunzlau: *Zemská průmyslová škola v Mladé Boleslavi 22.11.1940:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
19. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Počet učňů v Mladé Boleslavi 15.11.1940:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
20. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Koncept Č. j. 2.175/olo.: *Záznam o vývoji záležitostí učňovského domova:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
21. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Noticka čís.6: *Zpráva o Německém učňovském domově:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
22. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Provozní organizace „ASAP – Lehringsheim“:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
23. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Počet učňů dle doby učení a řemesla:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
24. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. Co: Ing. Kuklík p. Míšek 2.10.1941: *Práce v učňovské dílně:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
25. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Směrnice a zásady pro výchovu nově přijatých učňů:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
26. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. 601/Kukl/Kr. *Tovaryšské zkoušky 28.4.1941:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
27. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. TITL. *Firma ASAP továrna automobilů:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
28. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Nová úprava některých záležitostí učňovských:* [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
29. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Studie nového učiliště.* 1962: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]
30. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOUs AZNP Mladá Boleslav 1963:* [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

31. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. Propagační výtisk odborného učiliště. *Mladí automobilky*: Mladá Boleslav. AZNP, 1975. [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]
32. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. Propagační výtisk odborného učiliště. *Mladí automobilky*: Mladá Boleslav. AZNP, 1975. [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]
33. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *Směrnice podnikového ředitele č. 1/1974*. [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
34. ARCHIV ŠKODA AUTO MUZEA. *1. Dodatek ke směrnici ŘP H-25*. [Složka A.Z.N.P.-A.S.A.P.]
35. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOUs AZNP Mladá Boleslav 1989*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]
36. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu strojírenství a elektrotechniky ČR: 066/8300/Be.28.9.1990*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
37. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH na zřízení SOU a OU akciovou společností: Prostorové a materiálně technické vybavení SOU. 1.1.1991*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
38. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *NÁVRH NA ZŘÍZENÍ STŘEDNÍHO ODBORNÉHO UČILIŠTĚ (dále jen „SOU“): 21.12.1990*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
39. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu průmyslu ČR: 16 775/91-21. 13.5.1991*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
40. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Zřizovací listina Středního odborného učiliště a.a.s. ŠKODA*, Mladá Boleslav: 5.9.1991: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
41. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Seznam některých obslužných činností*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
42. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis řediteli SOUs Jaroslavu Kolocovi: Čj. 20.189/91-22. 227.1991*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
43. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu školství mládeže a tělovýchovy ČR 2127/J/750. 5.6.1991*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
44. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu hospodářství ČR: 2324/ZPV-1/H. 25.11.1993*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]

45. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Dopis Ministerstvu hospodářství ČR: Č.j. 26 645/93-24. 26.11.1993*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.a.s.]
46. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO a.s .Střední odborné učiliště strojírenské, Odborné učiliště, Střední odborná škola specialistů a manažerů a Vyšší odborná škola průmyslových obchodníků, odštěpný závod Mladá Boleslav 1998*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
47. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOU a OU, odštěpný závod, Mladá Boleslav 2003*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]
48. SPISOVNA ŠKODA AUTO a.s. SOUs. *Výroční zpráva ŠKODA AUTO SOU a OU, odštěpný závod, Mladá Boleslav 2003*: [Složka VZDĚLÁVÁNÍ ŠKODA, a.s.]

Seznam oslovených pamětníků

49. FRANĚK, František. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 15.2.2013
50. ZEDNÍK, Miloslav. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 6.3.2013
51. HABAL, Bohumil. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, (důchodce), 15.9.2013.
52. HEJL, Emil. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, 18.9.2013.
53. POSPÍŠIL, Václav. ŠKODA AUTO a.s. SOUs, V. Klementa 869, Mladá Boleslav, 2.10.2013.

Internetové zdroje

54. Industriální zážitky. [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www.technologytour.cz/ttt-made-in-czechoslovakia/item/84-%C5%A1koda-asap-aznp-automobilov%C3%A1-as-historie-1925-1991>
55. Hrady – Oficiální stránky. [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www.hrady.cz/?OID=8492>
56. SPŠ Mladá Boleslav [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z: <http://www.spsmb.cz/strucne>

57. SOS a SOU Mladá Boleslav, Jičínská 762. [online]. [cit. 2013-01-12]. Dostupné z. <http://www2.odbskmb.cz/historie/>
58. ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod. [online]. [cit. 2013-11-23]. Dostupné z. <http://www.sou-skoda.cz/studenti/benefity>

Seznam zkratek

| | |
|----------|----------------------------------------------------------------|
| ASAP | Akciová společnost automobilového průmyslu |
| AZNP | Automobilové závody národní podnik |
| a.s. | akciová společnost |
| SOŠ | Střední odborná škola |
| SOU | Střední odborné učiliště |
| KSČ | Komunistická strana Československa |
| ÚV KSČ | Ústřední výbor Komunistické strany Československa |
| NC | Numerical control (číslicové řízení) |
| SPŠS | Střední průmyslová škola strojírenská |
| SSSR | Svaz sovětských socialistických republik |
| NDR | Německá demokratická republika |
| SSM | Socialistický svaz mládeže |
| ROH | Revoluční odborové hnutí |
| SČSP | Svaz československo-sovětského přátelství |
| ZOU | Zvláštní odborné učiliště |
| VW | Volkswagen |
| OU | Odborné učiliště |
| ČR | Česká republika |
| SOU a OU | Střední odborné učiliště a Odborné učiliště |
| a.a.s. | automobilová akciová společnost |
| SOUs | Střední odborné učiliště strojírenské |
| CNC | Computer Numeric Control (číslicové řízení počítačem) |
| IT | informační technologie |
| AG | action group (akciová společnost) |
| IES | International Education Society: (Mezinárodní certifikát škol) |
| MŠMT | Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy |
| SPZ | Studium při zaměstnání |

Seznam příloh

Příloha č. 1 Historie loga firmy od založení až po současnost

Příloha č. 2 Nejstarší dochované tablo školy

Příloha č. 3 Tabulka o počtech zaměstnaných učňů od roku 1928 do roku 1932

Příloha č. 4 Plán učňovské dílny z roku 1932

Příloha č. 5 Výuční list

Příloha č. 6 Vysvědčení na odchodnou

Příloha č. 7 Průkaz odborné kvalifikace

Příloha č. 8 Tabulka mimořádných odměn žáků

Příloha č. 9 Objekt budovy 108 ve výstavbě

Příloha č. 10 Domov mládeže

Příloha č. 11 Zřizovací listina z roku 1991

Příloha č. 12 Organizační struktura

Příloha č. 13 Zřizovací listina z roku 1993

Příloha č. 14 Kariérové rozhodování absolventů SOUs 2009-2013

Příloha č. 15 Počty žáků od roku 1937 až po současnost