

VZPOMÍNÁME: NA ULICI

OTÁZKY A ODPOVĚDI

1. Co všechno patřilo mezi nedostatkové zboží v době komunistického Československa?

Jedním z důsledků centrálně plánovaného hospodářství byl chronický nedostatek vybraného zboží, mezi něž patřily toaletní potřeby, exotické ovoce, vybraný řeznický sortiment, textil, elektronika či automobily. Typické byly také fronty, které se stály nejen na zboží, ale také na služby. Jednalo se například o vybrané zájezdy do západních zemí, přičemž pro odcestování bylo potřeba splnit řadu dalších podmínek.

2. Kdy začaly v Československu jezdit první automobily?

První automobily jezdily v českých zemích již v 19. století. Dne 21. května 1898 vyjel z kopřivnické továrny do Vídně automobil značky Präsident. Byl prvním osobním automobilem ve střední Evropě a byl rovněž předvojem řady osobních vozů značky Tatra.

V roce 1895 vznikla v Mladé Boleslavi firma Laurin & Klement, která o deset let později vyrobila první model automobilu Voiturette A. V roce 1925 se stala součástí strojírenského koncernu Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni. Na tuto tradici navazuje současný největší výrobce automobilů v České republice Auto Škoda, a. s., která je od roku 1991 součástí německého koncernu Volkswagen Group.

3. Jaké značky automobilů byly v Československu běžné před rokem 1989?

Nejčastějšími značkami byly automobily vyrobené v sovětském bloku. Jednalo se o vozy značek Škoda, Tatra (vyrobené v Československu), Lada, Žiguli, Volha, Moskvič, Čajka GAZ, Poběda (Sovětský svaz), Wartburg, Trabant (Německá demokratická republika) či Olcit a Dacie (Rumunsko). Na silnicích byly také časté polské vozy vyrobené v licenci: Fiat a Varšava. Specifickým autem bylo tříkolové vozidlo značky Vělorex, které bylo vyráběno v Československu. Jednalo se ve skutečnosti o upravený motocykl.

Západní značky se prodávaly pouze v omezeném počtu, nejčastěji se jednalo o auta značky Renault (Francie), Volkswagen (Spolková republika Německo), Ford (USA) a Fiat (Itálie). V roce 1971 bylo na trhu dostupných pouze sedmnáct základních typů automobilů, a to včetně běžně nedostupné luxusní limuzíny Tatra 603/2 určené téměř výhradně pro stranické a státní představitele.

Počet registrovaných automobilů v Československu postupně narůstal. V roce 1970 přesáhl milion a v roce 1988 to již bylo 2,2 milionu osobních automobilů.

4. Jakým způsobem se v socialistickém hospodářství distribuoval prodej aut?

Distribuce automobilů byla zatížena malou nabídkou, dlouhými čekacími lhůtami a vysokými cenami. Zajišťoval ji především národní podnik Mototechna založený v roce 1949, který prostřednictvím svých poboček nabízel nejen nové a ojeté automobily, ale také autodoplňky a autoservis.

V centrálně plánovací ekonomice nebyl výběr příliš velký. V roce 1989 nabízela Mototechna oficiálně jednadvacet typů vozů, z nichž však zdaleka ne všechny byly ve skutečnosti na skladu. Luxusnější západní značky nabízel nárazově v menších počtech

Tuzex, kde však bylo nutné platit pouze v bonech.

Po celé období komunistického režimu existovaly na koupi automobilu pořadníky, byť se situace na konci osmdesátých let zlepšila. Obdobně jako v jiných oblastech byla také zde rozšířena korupce, s jejíž pomocí bylo možné dodací lhůty zkrátit.

5. Jak se vyvíjela cena automobilů vzhledem ke kupní síle našich obyvatel?

Ceny automobilů byly v období komunistického režimu vysoké, ačkoliv byly převážně dostupné pouze v základní výbavě. V roce 1989, kdy byl průměrný plat v Československu 3170 korun, stála tehdejší novinka Škoda Favorit 84 600 korun, tedy 26,7 průměrného měsíčního platu. V současnosti vyjde nejlevnější Škoda Fabia přibližně trojnásobně laciněji, na devět hrubých platů.

6. Jak se před rokem 1989 proměňovala cena pohonných hmot? Jak vypadala tehdejší síť čerpacích stanic?

Ceny pohonných hmot byly relativně stabilní, měnily se mezi lety 1970–1985 pouze třikrát. Důvody byly politické. Ceny byly státem dotované v rámci sociálního smíru. Přesto byly reálné ceny benzínu a nafty vysoké. Při srovnání tehdejších a současných cen a mezd je rozdíl několikanásobný. Výrazně odlišný byl také počet a kvalita čerpacích stanic. V roce 1989 je provozovala pouze Benzina, která měla celkem 730 veřejných čerpacích stanic. V roce 2019 jich bylo více než 4 000 nejrůznějších značek a vlastníků. Výrazně kvalitnější jsou také doprovodné služby.

7. Kdy vznikaly jednotlivé trasy pražského metra?

Ačkoliv první plány na výstavbu podzemní dráhy v Praze se objevily již na konci 19. století, začalo se metro stavět až v druhé polovině šedesátých let. Třebaže se měl první úsek otevírat již v roce 1970, nakonec byla první část trasy C otevřena 9. května 1974. Jedním z důvodů zpoždění byla politicky motivovaná volba sovětských typů vozů metra, které vyžadovaly dodatečné stavební úpravy. Dne 12. srpna 1978 byl zprovozněn první úsek linky A (a ve stanici Muzeum vznikl první přestupní bod metra). Dne 2. listopadu 1985 byla do provozu dána první část trasy B. I když stavba metra patřila mezi priority, byly plánované termíny dokončení dalších stanic výrazně opožděny.

Otázky vypracoval:

Petr Blažek, historik

Doporučená literatura:

KOCIAN, Jiří (ed.): *Tematická příručka k československým dějinám 1948–1989*. I., II. a III. svazek, Ústav pro soudobé dějiny AV, Praha 2021.

KNAPÍK, Jiří – FRANC, Martin: *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967*. I. a II. svazek, Academia, Praha 2011.

PAŽOUT, Jaroslav (ed.): *Informační boj o Československo / v Československu (1945–1989)*. ÚSTR – Technická univerzita v Liberci, Praha – Liberec, 2014.

PETROV, Michal: *Retro, I.–III.* Jota, Brno 2017.

ROBERTS, Andrew Lawrence: *From Good King Wenceslas to the Good Soldier Švejk: A Dictionary of Czech Popular Culture*. Central European University Press, Budapest – New York 2005.

TUČEK, Jan: *Auta východního bloku*. Grada, Praha 2009.

Odkazy:

eSbírky (portál určený k online prohlížení digitalizovaných sbírkových předmětů českých muzeí a galerií)

www.esbirky.cz/

Garáž.cz (portál o autech a technice)

www.garaz.cz

Muzeum MHD

<https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/muzeum-mhd>

Národní technické muzeum

www.ntm.cz

Příběhy bezpráví (projekt vzdělávacího programu Jeden svět na školách společnosti Člověk v tísni)

www.pribehybezpravi.cz

Retro muzeum Praha

<https://www.retromuzeumpraha.cz/>

Totalita.cz

www.totalita.cz

Ústav pro studium totalitních režimů

www.ustrcr.cz

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.

www.usd.cas.cz

Poslední aktualizace: 11/2022