

Jan Králík

GRADA®

# V soukolí okřídleného šípů

2.,  
ROZŠÍŘENÉ  
VYDÁNÍ

Zákulisí automobilky Škoda  
pohledem tří generací rodiny Hrdličků



**TEN** TECHNICKÁ  
ELITA  
NÁRODA

 **GRADA®**

# V SOUKOLÍ OKŘÍDLENÉHO ŠÍPU

**ZÁKULISÍ AUTOMOBILKY ŠKODA  
POHLEDEM TŘÍ GENERACÍ  
RODINY HRDLIČKŮ**

Ptal se, naslouchal a zapsal Jan Králík

Životopisy osobností připravil Petr Hrdlička

Jan Králík

## V soukolí okřídleného šípu

Zákulisí automobilky Škoda  
pohledem tří generací rodiny Hrdličků

2. rozšířené vydání

Vydala Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400  
jako svou 6426. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Fotografie na obálce: ŠKODA AUTO, a. s.  
Počet stran 200

První vydání, Praha 2016  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2016  
Cover design © Jakub Náprstek, 2016

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být  
ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými  
známkami příslušných vlastníků.*

**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné  
či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena  
v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího  
písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné  
užití této knihy bude **trestně stíháno**.*

ISBN 978-80-271-9517-6 (pdf)  
ISBN 978-80-271-0177-1 (print)



# Obsah

Předmluva.....	6	Nový vůz.....	87
		Do AZNP.....	95
		Vývoj.....	99
<b>KAREL HRDLIČKA</b>		Kanadský průšvih.....	103
Jak začínal.....	8	Motor.....	106
Řídicí pracovník.....	12	Převodovka, nápravy.....	114
Automobilka na úrovni.....	19	Bolestný nástup modelu Favorit.....	121
Válka.....	29	Listopad 1989.....	129
Definitivní důchod.....	31	U Helbigů.....	132
		Nové úkoly.....	137
		Školství.....	150
<b>PETR HRDLIČKA</b>		Tatra.....	153
Trnitá cesta k maturitě.....	33	Kolejová vozidla.....	154
Poprvé v ÚVMV.....	35	Autobusy.....	156
Na vysokou školu.....	41	Obytné přívěsy a automobily.....	157
Do fabriky.....	43	Ničeho nelituji.....	160
Do ozubárny.....	48		
Do Švýcarska.....	51	<b>MARTIN HRDLIČKA</b>	
Lekce o demokracii a o penězích.....	56	Rozhovor.....	162
Opět do ÚVMV.....	61		
Zuby.....	67	Použitá literatura.....	191
Spolupráce.....	71	Rejstřík.....	193
Úkoly.....	74		
Škoda 1000 MB.....	77		
Škoda 120.....	80		

## Předmluva

Poprvé jsem se s ním setkal takřka před čtvrt stoletím. Sekretářka sjednala schůzku na půl sedmou. Ráno! Vstával jsem před pátou, abych byl v Mladé Boleslavi včas. Jel jsem na rozhovor o připravovaném novém automobilu Škoda, který se právě vyvíjel. Celý motoristický národ na něj s napětím čekal a doufal, že konečně dostaneme vůz evropského standardu. V polovině 80. let minulého století se však Evropa na hony vzdálila Československu takřka ve všech oblastech. Jak může zastaralá fabrika v Mladé Boleslavi vyprodukovat konkurenceschopný automobil, když se do ní naposledy zásadně investovalo na začátku 60. let? Když jako jediná vyrábí už dvacet let vozy s motorem vzadu a v podprůměrné kvalitě? Když její subdodavatelé jsou mnohdy v podstatně horším stavu? A co teprve lidé v nejrůznějších funkcích, jimž už šlo jen o to udržet se na dosaženém místě. Nic neriskovat, do ničeho se nepouštět, nenést kůži na trh bylo zaběhnuté pracovní krédo.

Dvě hodiny, které jsem strávil v kanceláři ředitele Výzkumně vývojového ústavu AZNP Mladá Boleslav Ing. Petra Hrdličky, CSc. na mě tehdy působily jako z jiného světa. Hutně se vyjadřoval, srozumitelně formuloval i komplikované technické problémy, logicky argumentoval a neváhal použít ostré slovo, když bylo na místě. Hovořil s naléhavostí, přesvědčivostí a znalostí i vzdálených detailů. Tomuto člověku by bylo těžké postavit se na odpor, říkal jsem si. A hned mě napadlo, že právě s ním by stálo zato sepsat víc než rozhovor do časopisu.

V polovině devadesátých let k tomu skutečně došlo. Ing. Hrdličku jsem tehdy navštěvoval s diktafonem alespoň jednou týdně. Co všechno se za deset let od našeho prvního setkání změnilo v jeho životě i v mladoboleslavské automobilce! Byla tu ovšem Škoda Favorit, vůz opravdu evropského standardu, natolik dobrý, že lákal koncern Volkswagen, aby vstoupil do mladoboleslavské automobilky a Favorit dál kultivoval. Bude to možná znít nadneseně, ale jsem o tom přesvědčen: Favorit zachránil nejen automobilku, ale i budoucnost domácího automobilového průmyslu.

Rukopis sice ležel v šuplíku, ale čas od času jsem panu Ing. Hrdličkovi zavolal, abychom se sešli a jeho životaběh doplnili o změny v průběhu plynoucího času. Stálo to za to? Posuďte sami.

*Jan Králík*

Od prvního vydání knihy uběhlo osm let. Druhé vydání je rozšířené nejen o to, co v následujících letech prožil dr. Petr Hrdlička, ale především o působení třetího z rodu Hrdličků, Ing. Martina Hrdličky, Ph.D., MBA. Není výjimkou, že v mladoboleslavské automobilce pracují příslušníci třetí, možná i čtvrté generace téže rodiny. Aby se ale dědeček zapsal do historie jako vrchní ředitel automobilky, jeho syn Petr jako ředitel vývoje a vnuk Martin vedl ve firmě Škoda Auto vývoj motoru a podvozku, to je vskutku výjimečné. Snad byste se ho ptali podobně jako já, snad vás jeho odpovědi zaujmou stejně jako mě.

*Srpen 2016*

Kola, to je název bestselleru Arthura Haileiho, v němž na osudu několika osob popisuje poměry a vztahy v Detroitu, sídle amerického automobilového průmyslu. Při čtení této skvělé knihy jsem se nemohl ubránit srovnání s našimi českými a československými podmínkami. Závídel jsem Američanům zejména kontinuitu, stejně jako jsem za svého působení v Curychu obdivoval sedmisetletou tradici Švýcarské konfederace. Je zdaleka tolik nezasáhla ani první, ani druhá světová válka. Rozhodně nedošlo ke změně režimů vládnutí, a už vůbec neměli únor 1948, srpen 1968 a listopad 1989. Čeští manažeři a technici museli znovu a znovu začínat mnohdy na troskách toho, co usilovně pomáhali vytvářet, nebo přinejmenším pod zcela novými pány a za zcela jiných podmínek. Zejména generace mého tatínka, která prožila naplno obě války, je obdivuhodná tím, jak čelila soukolí historie. Toto povídání je také mým díkem tatínkovi, který byl skvělou osobností, čestným a vysoce vzdělaným člověkem, řekl bych člověkem renesančního ražení. Na mezinárodní výstavě Techno Classica v březnu 2007 v Essenu vyzdvihl otce mimořádně úspěšný importér vozů Škoda v Německu, když ho označil za jeden z pilířů pětasedmdesátileté kompetence Škody ve vývoji a výrobě kompaktních – chcete-li v nejlepší slova smyslu lidových – automobilů.

Snad to tato knížka trochu více objasní. Kola po česku jsou tedy soukolí.

*Petr Hrdlička*



**Techno Classica 2007. Vlevo Peter Sudeck ze společnosti Škoda Deutschland, za námi na promítací ploše prototyp lidového vozu Škoda 932, který inicioval můj otec Karel Hrdlička, v popředí nová Škoda Fabia**

# KAREL HRDLIČKA

## Jak začínal

Můj tatínek Ing. Karel Hrdlička se narodil 1. března 1888 v Poděbradech. Když mu byl rok, jeho otec, úředník poděbradské spořitelny Josef Hrdlička, zemřel.

Maminka, do té doby pochopitelně v domácnosti, se musela začít sama starat o syna Karla a dceru Marii, tatínkovu starší sestru. Když se Marie později stala pomocnou učitelkou v Kosmonosech, přispívala do rozpočtu také ona. Otec dával za svých studií kondice, jak bývalo zvykem. Také získal chudinské stipendium, s jehož podporou absolvoval reálku v Mladé Boleslavi, kterou tenkrát nově postavili. Sedmileté studium zakončil maturitní zkouškou z němčiny, francouzštiny, matematiky a deskriptivy s vyznamenáním, stejně jako zkoušky po celou dobu svého dalšího studia. Strojařskou praxi začal velmi záhy, a sice ve svých třinácti letech, kdy pomáhal o prázdninách v kovárně. Tady poznával základy technologie. Po absolvování reálky nastoupil o prázdninách do klempířské dílny.

Po přijetí na C. a k. českou vysokou školu technickou v Praze opět získal chudinské stipendium, které pro vynikající studenty vypisoval mecenáš Josef Hlávka<sup>1</sup>. Studenti, kteří stipendium získali, bydleli na Hlávkově koleji v Jenštejnské ulici nedaleko Karlova náměstí. Podmínkou bylo římskokatolické vyznání, osvědčené pravidelnou účastí na mších, adept dále musel na studiích získat stanovené množství bodů dané počtem zkoušek a hlavně musel mít výborné studijní výsledky. Hlávka chtěl vychovávat lidi s rozletem, a tak další podmínkou byla studia jazyků. Otec se proto pustil do angličtiny. Důraz se kladl i na společenské chování, k němuž patřil mj. šerm, který otec



Maminka Hrdličková se synem Karlem v necelém roce jeho věku



Karlova sestra Marie





Student Karel Hrdlička jako šermíř

povinně absolvoval. Mecenáš dr. Hlávka platil pro ten účel italského mistra šermu a majitele šermířské školy v Mikulandské 4 v Praze pana Orazia Santelliho. Tatínek vynikal zejména v šavli a pan Santelli ho angažoval jako cvičitele. Dostal od něho na památku i stříbrné pouzdro na cigarety v krásném secesním provedení.

Otec začal studovat na Fakultě strojní a elektrotechnické na Karlově náměstí, což znamenalo věnovat se oběma oborům, elektrotechnika se tehdy ještě nepřednášela samostatně. Po celou dobu studii ho podporovala také sestra Marie. Rozumělo se samo sebou, že po absolutoriu by se naopak on stal její oporou. K tomu bohužel nedošlo, protože Marie zemřela při porodu v roce 1910, v době, kdy otec na studiích končil. I na technice se snažil opatřit si peníze vlastními silami. Ve volných obdobích a o prázdninách v roce 1908 pracoval v opravárenských dílnách Strossovy továrny v Bělé pod Bezdězem, kde si také vydělal první peníze odbornou činností. O prázdninách v roce 1909 se svým přítelem z Poděbrad, budoucím lékařem Vladislavem Boučkem, prošli tehdejší knížectví Černou Horu. Během studia byl otec privátním asistentem profesora Karla Domalípa<sup>2</sup>, vynikajícího elektrotechnika a odborníka.

<sup>1</sup> Josef Hlávka (1831–1908) byl významný pražský stavitel, architekt (vídeňská opera, pražská porodnice U Apolináře) a úspěšný podnikatel. Patřil k nejšlechetnějším domácím mecenášům. Podporoval především vysoké školství a nadané nemajetné studenty. Byl zvolen prvním prezidentem České akademie věd a umění, od roku 1897 řídil *Soupis památek historie a umění v zemi české*.

<sup>2</sup> Karel Domalíp se narodil 24. června 1846 v Kosmonosech. Přednášel na české a německé technice a zasloužil se o to, že se elektrotechnika stala součástí pravidelné výuky (1884). V roce 1893 byl jmenován řádným profesorem. Založil elektrotechnickou laboratoř, prosazoval bezdrátový rádiový přenos, propagoval rentgen, věnoval se problematice rezonance a vedení elektřiny v kovovém prstenci. Byl členem národních i mezinárodních vědeckých společností, napsal řadu odborných statí. Zemřel v Praze 19. listopadu 1909.



Josef Hlávka se studenty před kolejí v Jenštejnské ulici vítá císaře Františka Josefa I.

Počátkem roku 1911, tedy ve svých třidvaceti letech, ukončil studia a nastoupil na technice jako asistent při stolci textilních strojů. V létě o prázdninách odjel na brigádu k firmě Bartoň do Náchoda a dále na čtvrt roku do Anglie k firmě Dobson & Barlow v Boltonu. Poté absolvoval vojenskou službu. Nastoupil u maríny jako námořník na křižníku Viribus Unitis v přístavu Pula na Istrii, což se pak táhlo celým otcovým životem, mariňáci spolu drželi a v dobách Československé republiky se scházeli v Brandýse nad Labem u jednoho hoteliéra, rovněž bývalého námořníka.

Po návratu z vojny působil ještě krátce na technice, odkud v roce 1912 odešel na místo samostatného závodního inženýra (dnes bychom řekli správce provozu) do textilní barvírny Rothkosteletzer-Erlacher v Červeném Kostelci, kde pracoval pod ředitelem Ing. Karlem Kriso.





**Asistentem na technice, 1911**

Od 1. ledna 1913 nastoupil jako konstruktér do Ringhofferovy vagonky na Smíchově s ročním platem 1800 Kč. Jako živitel své maminky byl již dříve zproštěn další vojenské povinnosti, navíc se staral o neteř, kterou si vzal s maminkou na vychování a o niž se staral až do její svatby s brněnským profesorem Brandstädterem. Byl to spolupracovník speleologa profesora Karla Absolona, známého zejména zkoumáním punkevních jeskyní v Moravském krasu.

Tyto události měly vliv na způsob tatínkova myšlení. Byl to čestný a zodpovědný člověk. Pokládal za životní prioritu postarat se o své blízké a vychovat dceru sestry, které se cítil být zavázán za její podporu v době, kdy studoval. I později počítal s „the worst case“ – s nejhroším případem, že když se ožení a bude mít děti, může zemřít stejně jako jeho otec Josef, že by tedy rodina zůstala bez prostředků. Navíc měl rakousko-uherskou zkušenost, která potvrzovala, že největší jistotou jsou peníze uložené ve spořitelně. Pokládal proto za povinnost neženit se dříve, než nastřádá dost peněz, aby rodina nestrádala ani v případě, že by náhle zemřel. Oženil se až 26. listopadu 1932, tedy ve svých 44 letech. Jistě měl pocit, že všem svým zásadám učinil zadost. Zdánlivě neotřesitelnou teorií o zajištění budoucnosti rozmetaly další známé dějinné události. Nepomohly mu ani anglické dluhopisy u Živnobanky, které měly sloužit jako pojistka, za niž bychom



**Ředitel červenokostelecké textilky  
Ing. Karel Kriso**

s bratrem vystudovali prestižní školy. Tatínek si pro nás představoval ETH-Eidgenössische Technische Hochschule v Curychu, kde měl známého vynikajícího světového odborníka na parní turbíny profesora Stodolu<sup>3</sup>. Z toho všeho pochopitelně sešlo. Nejdříve byly za protektorátu znehodnoceny peníze a zablokovány anglické dluhopisy, v květnu 1945 přišla druhá měna a vázané vklady. Po únoru 1948 zabavil stát dluhopisy bez náhrady. Nakonec měnová reforma v roce 1953 po známém slibu prezidenta Zápotockého, že k ní nedojde, znamenala likvidaci i oněch vázaných vkladů, respektive jejich znehodnocení v poměru 50 : 1. To ovšem v roce 1913 nemohl tatínek tušit.

Z doby svého působení u Ringhofferu mi vyprávěl o tom, že pracoval mimo jiné na známém vagónu pro císaře Františka Josefa I., pro nějž řešil i tajné zasunovací stěny mezi císařovým kupé a kupé Kateřiny Schrattové, resp. mezi jejich postelemi. Schrattová byla známá vídeňská herečka a císařova blízká přítelkyně. Továrna měla zakázky na vagóny osobní, nákladní i motorové, objednávky přišly také z Egypta. Otcova dobrá pozice u Ringhofferu se brzy ukázala být velkým štěstím, protože díky ní nemusel v roce 1914 narukovat na frontu. V roce 1918 začal pracovat ve správě provozu a o rok později se stal zástupcem správce provozu, dnes bychom řekli šéfem dílen, v nichž pracovalo 3200 dělníků. V této funkci působil až do listopadu 1920. Paralelně přednášel na Českém vysokém učení technickém mechanikou technologii vláknin, kde po tři roky zastupoval profesora Vyhliďala.

## Řídicí pracovník

Když přišla nabídka od tehdy mocného Svazu zaměstnavatelů při Sdružení kovodělného průmyslu československého, nastoupil 1. ledna 1921 na místo tajemníka podřízeného generálnímu tajemníkovi dr. Samkovi s ročním platem 60 000 Kč a roční remunerací ve výši nejméně 5000 Kč. Smlouva byla uzavřena na dva roky, tedy do 31. prosince 1922. Od 1. ledna 1923 se stal generálním tajemníkem s platem 90 000 Kč ročně a s minimální roční remunerací 7500 Kč. Byly to náramné peníze, jen pro představu: Tatra 11, uvedená v témže roce na trh, stála 39 400 Kč.

Nové postavení bylo zajímavé a současně významné. Otec se dostal do styku s nejvyššími vládními a hospodářskými špičkami té doby, od ředitele Živnobanky Jaroslava Preisse po prezidenta T. G. Masaryka. V této funkci byl pověřen i jednáním v Ženevě v tehdejší Společnosti

<sup>3</sup> Prof. Ing. dr. h. c. Aurel Stodola se narodil 10. května 1859 v Liptovském Mikuláši. Studoval v Košicích, Budapešti, Curychu, Charlottenburgu a v Paříži na Sorboně. Pracovat začal v pražských Českomoravských strojárnách a ve strojárně Ruston. Roku 1892 přijal docenturu na technice v Curychu, brzy se stal profesorem a působil zde až do své smrti 25. prosince 1942. Světovou pověst si zajistil teoretickými pracemi v oboru parních turbín. Jeho dílo „Die Dampfturbinen und ihre Aussichten als Wärmekraftmaschinen“ z roku 1903 se dočkalo mnoha vydání a vyšlo v řadě světových jazyků. Pracoval rovněž na funkčních pohyblivých protézách.



**Tajemníkem Svazu zaměstnavatelů při Sdružení kovodělného průmyslu československého, 1921**

národů, kde působil Edvard Beneš jako ministr zahraničí. Otec spolupracoval s dr. Aloisem Rašínem, s Karlem Englišem a s řadou průmyslníků. Tak se seznámil i s JUDr. Karlem Loevensteinem<sup>4</sup>, generálním ředitelem plzeňské Škody. Dr. Loevenstein nabídl otci v roce 1923 funkci viceředitele a místo šéfa zaměstnavatelského oddělení na generálním ředitelství v Praze s ročním příjmem 120 000 korun. Z této částky tvořilo služné 84 000 Kč, příbytečné 22 000 Kč a minimální zaručená remunerace ve výši 14 000 Kč. Otec na tuto pozici nastoupil 1. března 1924.

<sup>4</sup> JUDr. Karel Loevenstein se narodil 24. července 1885 v Praze. Jako velmi nadaný student se stal nejmladším doktorem práv na Karlově univerzitě. V roce 1919 přišel do Škodovky jako tajemník generálního ředitele Ing. Františka Hanuše. Po jeho odchodu v roce 1923 postoupil na jeho místo, kde setrval do roku 1934. Tehdy zemřel předseda správní rady Josef Šimonek a Karel Loevenstein byl jmenován do této nejvyšší funkce. Setrval v ní až do své smrti 2. února 1938.



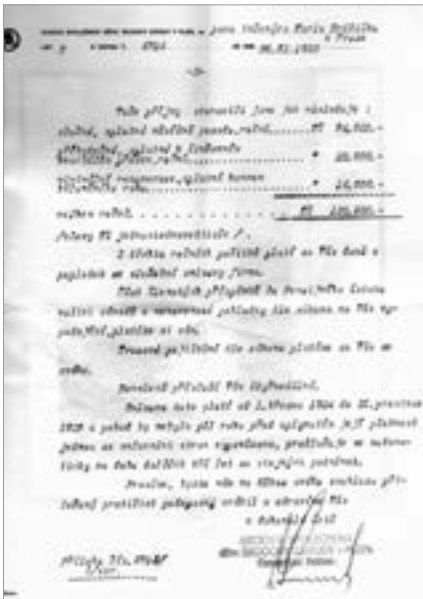


V roce 1927 byl povýšen do funkce ředitele, v níž nadále vedl zaměstnavatelské oddělení. Jeho dalším působištěm se od ledna 1929 stala Mladá Boleslav, kde byl jmenován náměstkem závodního ředitele s úkolem zahájit pásovou výrobu v nově postavených budovách mechaniky a karosárny. Na své jmenování vzpomínal otec ještě po letech a v roce 1977, to mu bylo 89 let, vzpomínky namluvil na magnetofonový pásek:

„Býval jsem na generálním ředitelství Škody v Praze ředitelem, jemuž podléhalo oddělení zaměstnavatelské čili francouzsky groupe personnel. Bylo prodlouženou rukou generálního ředitele, poněvadž mělo za úkol obstarávat všechny úkoly, které si jinak v soukromém závodě obstarával majitel sám (personální politika, úřednické platy, dělnické mzdy, vzdělávání, vybavení kanceláří a pomocných zařízení apod., podřízen byl přímo generálnímu řediteli – pozn. aut.). Při tak velikém závodě jako Škodovka nebylo myslitelné, že by se generální ředitel mohl vedle obchodních a technických záležitostí zaměstnávat ještě těmito obory. Tak to všechno podléhalo mně, což znamenalo, že jsem musel mít velmi časté konference s generálním ředitelem, abychom neztratili kontakt. A aby to vyšlo, dělalo se to následovně: Já jsem vždycky všechny záležitosti, které byly k vyřízení, srovnal do jedné z knih, které jsme měli z doby, kdy se pořizovaly mokré kopie, a k tomu jsem sestavil seznam všech otázek, které ten den bylo potřeba řešit. Obvyčejně to dopadlo tak, že mě generální ředitel vzal s sebou do vozu a odjeli jsme k němu na večeři. Po večeři jsme si rozložili ležstera a začali jsme to probírat. Jednou mi říká:

„Poslouchej, já tam s tou Mladou Boleslaví nějak nejsem srozuměnej, tam by se něco mělo udělat. Tam by měl přijít nějaký jinej člověk.“

„No, to je jednoduchý,“ řekl jsem. Měl jsem vždycky v zásobě dva nebo tři lidi velmi schopné, které jsem navrhl na vedoucí místa, poněvadž se mohlo stát, že



**Jmenovací dekret na místo viceředitele zaměstnavatelského oddělení koncernu Škoda**

někdo z ředitelů nebo viceředitelů onemocněl nebo odejel na delší dobu do ciziny a tak dále, na to všechno bylo pamatováno. Tak jsem udělal jako obyčejně terno (v úřední řeči trojice osob navržených do uvolněného místa – pozn. aut.) a zařadil je až na konec všech záležitostí, které byly k vyřizování, poněvadž jsem to považoval za věc, kterou budeme muset trochu prohovořit. S generálním ředitelem jsme se navečeřeli a on si zavolal svého komorníka Kladívko a říká mu:

„Kladívko, dej tam dvě šampaňský do ledu, jeden napoleónskej koňak a uvař nám černý kafe.“

Slavnostní úvod mi byl trochu jaksi podezřelý, ale nic mě nenapadlo. A začali jsme probírat kandidáty. Byl jsem zvyklý, že než jsem generálnímu řediteli něco doporučil, vždycky jsem si to strašně dobře rozmyslel – a on to přijal hned, řekl jo, udělal jsi to dobře. Tentokrát však ne.

„Nezlob se, tenhle ten mi nevyhovuje.“

„Ale já tu mám ještě dva.“

„No tak koho?“ Probrali jsme je, ale on ne, ne a ne. Povídám:

„To je tedy skutečně velmi nepříjemná záležitost, ujišťuji tě, že jsem vybíral vopravdu poctivě.“

„O tom já nepochybuju,“ říkal. A pokračoval: „Ale řeknu ti, že ve fabrice škodovský znám chlapa, který by se pro tu Mladou Boleslav ohromně hodil. Jenom se jedná o to, jestli by nám tam šel.“

Na to jsem odpověděl: „No tak to jsou, prosím, dvě věci. Jednak protože ty znáš personál škodovský lépe než já, který to má jako řemeslo, tak se k svému postavení nehodím a musím podat demisi. A to druhý: Pokud mně řekneš, kdo by do tý Boleslavi měl jít, a dáš mi volnou ruku, abych to s ním spořádal, no tak doufám, že to bude moje poslední práce, kterou budu moct pro tebe ještě udělat.“

Generální ředitel se zasmál a zavolal:

„Kladívko, dej to na stůl.“ Kladívko přišel, nalil šampaňské a Loevenstein říká:

„Tak se podívej. Já potřebuju chlapa, kterej je dobrej mechanik a elektrotechnik. To jseš ty, poněvadž máš oba obory. Já potřebuju chlapa, který rozumí polstrování a lakování a tak, to jseš ty. Byls u Ringhoffera a já vím, jak si tě tam hrozně vážili a že si tě brali k podobným úkolům, abys to rozřešil. Na co mám ještě čekat? Tak prosit!“ Zvedl skleničku a říká: „Já vás vítám na novém působišti, pane závodní řediteli v Mladé Boleslavi.“

„A od kdy?“ zeptal jsem se.

„Nastoupit předevčírem bylo by pozdě.“



Sedmatřicetiletý Karel Hrdlička.  
Snímek z 27. srpna 1925

„Tak dobře, ale bude to trvat ještě měsíc nebo šest neděl, kdy budu muset zastávat tyhle funkce obě dvě, zatím jsem na to nebyl připravenej a za sebe žádného zástupce nemám. Ale vím o jednom chlapíkovi, dr. Polákovi, který by se pro to hodil. Musíme ho ovšem nejdříve získat ze Svazu průmyslníků.“

A tak jsem se dostal do Mladé Boleslavi. Přirozeně jsem tam byl společně se závodním ředitelem Ing. Novákem, jemuž zůstávala stará funkce vedení vlastní výroby. Mým úkolem bylo v první řadě zařídit novou dílnu, kde by byla výroba modernizována. Znal jsem, jak to vypadá u automobilky Citroën a jinde, u nás ovšem žádná plynulá výroba nebyla. Dr. Loevenstein mi řekl:

„Koukej, já ti tady svěžuju 220 milionů, to je výpůjčka z Anglie na 8 % úroku, víš, co to je. Buď se ti ta Boleslav povede a pak jsme oba dva hotoví lidé, nebo se ti to nepovede a musíme zít ranec a jít od toho, protože 220 milionů je tak těžké sousto, že ani Škodovka by ho nemohla beze všeho spolknout.“

No prosím, mně se to povedlo, záležitost jsem podle svého nejlepšího svědomí obstaral v poměrně krátké době. Bylo tu nebezpečí, že kdyby se byla prodloužila investiční doba o rok, vznikla by nová účetní položka šestnácti milionů úroků do Anglie a kde bychom je vzali? Byli by je zase museli dělníci svýma rukama vydělat. Mně se naopak podařilo prokazatelně ušetřit asi 12 milionů. Když jsem podával oficiální zprávu generálnímu řediteli a tehdejšímu prezidentovi Škodovky Šimonkovi, uvedl jsem to. Oba dva pánové mě vyzvali, abych si řekl, co za to chci. Já jsem řekl, že jsem svobodný člověk, že nechci nic, mně stačí, když mám plat, který mi jako řediteli dali. Jenom bych vás prosil, že když jdu do automobilového průmyslu, tak víte, že automobil kouše. Pro ten případ, že by se mi při tom něco přitrefilo, tak bych vás velmi prosil, abyste na mě pamatovali s nějakou zvýšenou penzí nebo mojí ženě či dětem, pokud bych je měl, abych mohl být klidný. Oba dva pánové mně to slíbili, a když jsem odcházel do penze, dostal jsem přídavek 4000 korun měsíčně až do odvolání. To přišlo až v roce 1948, kdy se mi penze snížila až na 600 Kč měsíčně. A nemít pár obrázků, které jsem mohl prodat, nevím, jak bych to přetloukl.“

Od 1. ledna 1930 se z automobilky Škoda stal samostatný podnik v rámci plzeňského koncernu. Nesl název Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP), jehož 99 % držela plzeňská Škodovka a 1 % formálně vlastnil generální ředitel Loevenstein. Otec dostal přesně vymezené úkoly:

- zvýšit počet prodaných vozů,
- dosáhnout pro Škodu v Československu prvního místa mezi ostatními automobilkami,
- výrazně zvýšit export,
- zavést systém do nákupu materiálů a komponentů od externích výrobců,
- zvýšit rentabilitu výroby,
- vybudovat obchodní a prodejní síť.

Dodnes platí, že největší míry rentability lze dosáhnout už při vývoji a konstrukci výrobku. Užité vlastnosti určují prodejnost, promyšlená konstrukce dovoluje využít moderní technologie, vysoká míra unifikace zlevňuje hromadnou výrobu. Dobrá obchodní a prodejní síť vytváří důvěru zákazníka. Takové úkoly tedy měl řešit tým, který tatínek vedl. Začal tu působit



v době, kdy zastaralé typy automobilů nešly dobře na odbyt a kdy bylo třeba vydat se novou cestou. Hlavními otcovými spolupracovníky byli v té době ředitel karosárny Ing. Vilém Frynta, vynikající konstruktér a člověk Ing. Oldřich Meduna<sup>5</sup> a rovněž vynikající konstruktér Ing. Vladimír Matouš<sup>6</sup>. V továrně rozdělili konstrukci na oddělení AT 1, tedy konstrukci osobních automobilů v čele s Matoušem, a AT 2, konstrukci nákladních automobilů pod vedením Meduny. Rozdělení platilo až do roku 1948 a ještě za mého působení v automobilce se výkresy prototypů označovaly AT.



**Ing. Vilém Frynta**



**Ing. Oldřich Meduna**

<sup>5</sup> Prof. Ing. Oldřich Meduna (1902–1996) se narodil v Brně, kde vystudoval tamní techniku. Krátce působil v Královopolské strojírně, rok (1926–1927) pak v automobilce Praga. V září 1927 přešel do Škody v Plzni, kde se jako konstruktér věnoval traktorům, nákladním vozům, autobusům a tankům. Z původně řadového konstruktéra se postupně vypracoval na vedoucího oddělení AT 2, tedy šéfa konstrukce všech užitkových vozidel. Za války se po dobu několika měsíců podílel u firmy Porsche ve Stuttgartu na konstruování vojenského tahače Radschlepper Ost (RSO). Jeho dílem je mimo jiné i Škoda 706, prototyp aerodynamického autobusu Škoda 532, který notně předběhl dobu. Jeho poslední konstrukcí ve Škodě byl pancéřovaný vládní osobní speciál Škoda VOS. Krátce pak působil v Karose Vysoké Mýto. Závěr kariéry strávil na Vysoké škole strojní a textilní v Liberci. Toto období přerušil v letech 1958–1959, kdy byl pozván do Číny na přednáškové turné a aby pomohl při konstrukci tamních užitkových vozidel.

<sup>6</sup> Ing. Vladimír Matouš (1896–1963) absolvoval v roce 1920 ČVUT. V následujících čtyřech letech byl konstruktérem leteckých motorů u firmy Walter Jinonice. V letech 1924–1928 se stal konstruktérem ve Škodových závodech v Plzni, kde se podílel na výrobě vozů Škoda-Hispano Suiza. Od roku 1928 působil v mladoboleslavské automobilce až do svého odchodu do důchodu v roce 1959. Byl vedoucím konstruktérem, od roku 1931 šéfem konstrukční kanceláře AT 1 a od roku 1936 místoředitelem ASAP. V roce 1947 byl z AZNP uvolněn na funkci experta ministerstva průmyslu a reparace tehdejším ministrem Laušmanem. Od roku 1948 působil opět v AZNP jako technický ředitel, od roku 1950 jako vedoucí technického vývoje. Pod vedením Ing. Matouše vznikla nová řada osobních automobilů Škoda, tj. Popular, Rapid, Favorit a Superb, vyznačující se podvozkem s centrální rourou a všemi nezávisle odpruženými koly, což byla konstrukce uzpůsobená pro sériovou výrobu. Během války připravil Škodu 1101 (Tudor) a po válce Škodu 1200, první vůz s celokovovou karoserií, později modernizovanou na typ 1201. Poslední model, na němž pracoval, byla Škoda 440 (Spartak).

*Oběžník předsedy*

*Aktivní společnosti pro automobilový průmysl č. 1.*

*p. zdu. Fed. Ing. Hrdlička K. -  
ustanovení vedoucím Fed. slem ASAPu.*

*Constatujeme, že dnem 12. listopadu 1932 jest  
pan zvodní Feditel Ing. Karel HRDLIČKA ustanoven  
vedoucím Feditelem ASAPu  
v Praze a podléhají mu veškeré záležitosti koncerní, admi-  
nistrativní a zvodní v Ml. Boleslavi.  
Další podrobnosti organizační budzu cenné-  
ny předjíti.*

*Aktivní společnost  
pro automobilový průmysl.  
Předseda:  
Dr. Loewenstein v. r.*

*V Praze, dne 12. listopadu 1932.*

**Firemní oběžník, jímž se oznamuje povýšení závodního ředitele Karla Hrdličky do funkce vedoucího ředitele ASAP**

protiautomobilní politiky. Ti prosadili povinné míchání benzínu s lihem a vysoké daně pro majitele motorových vozidel. Situaci ztěžovala i ochranná cla evropských zemí, jimiž se bránily dovozu. Pro srovnání: V roce 1929 se v Československu prodalo 15 400 automobilů, v roce 1933 jen 8911. Vysoká cla na dovoz automobilů výrazně ovlivňovala automobilový průmysl každého evropského státu. U nás neměl na různých ustláno také proto, že na Slovensku byla velmi slabá kupní síla, na Podkarpatské Rusi prakticky žádná, a i když v Čechách byla situace lepší, v Sudetech se kupovala především německá auta.

Jedním z receptů mělo být i spojení tří největších automobilek – Škody, Pragy a Tatry. Tatra odstoupila dřív, než došlo k dohodě, dvě zbývající vydržely pohromadě několik týdnů od ledna 1932. Problém spočíval také v tom, že každá z těchto automobilek byla dceřinnou společností velkého koncernu: Praga patřila pod ČKD, Tatra pod Ringhoffer a Škoda Plzeň, která představovala největší domácí koncern, vlastnila ASAP. Mezi automobilkami sice vedla do období krize Praga, ale po krizi v druhé polovině 30. let se do čela dostala ASAP. Zastavilo ji až znárodnění. Věřím, že bez toho by byla tam, kde je dnes Volkswagen. Prodejem automobilky L&K plzeňskému koncernu v roce 1925 zachránili Klement s Laurinem svoji továrnu před krachem, který by jinak musel dříve či později přijít. Václava Klementa jmenovali generálním radou, také Laurin dostal nějakou funkci. Z těch dvou ale jen Klement do něčeho mluvil, Laurin prý jako by nebyl, vzpomínal otec.

Obdobný byl i osud celého plzeňského koncernu, který se zachránil prodejem francouzskému koncernu Schneider et Cie. v Le Creusot a bance L'Union Européenne. Po první světové válce musela Škoda přejít na mírový program, ale k tomu potřebovala kapitál. Obrátila

V roce 1930 jmenovali tatínka do funkce závodního ředitele s ročním platem 150 000 Kč. Od 12. listopadu 1932 ho ustanovili vedoucím ředitelem ASAP se sídlem v Praze. V té době dolehla na zemi hospodářská krize, v níž se ocitla celá Evropa či lépe celý hospodářsky vyspělý svět. V zemi bylo k 31. prosinci 1933 registrováno 82 tisíc vozů československých značek. Z tohoto počtu připadalo na Pragu 30 929 automobilů, škodovek bylo 19 700, následovaly vozy Tatra (19 125), Z (3927), Aero (3717), Walter (3635), Wikov (442), Start (185), Enka (58), Gatter (50), Šibrava (40), Aspa (35), Vaja (6) a vozy ostatních domácích značek (200). Na počátku 30. let dramaticky poklesly prodeje automobilů, a to jednak vinou krize, jednak vinou agrárníky vedené