

# UTAJENÉ PROJEKTY ŠKODA

STRHUJÍCÍ PŘÍBĚH KONSTRUKTÉRA  
OLDŘICHA MEDUNY

Ptal se, naslouchal a zapsal Jan Králík



GRADA



## Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

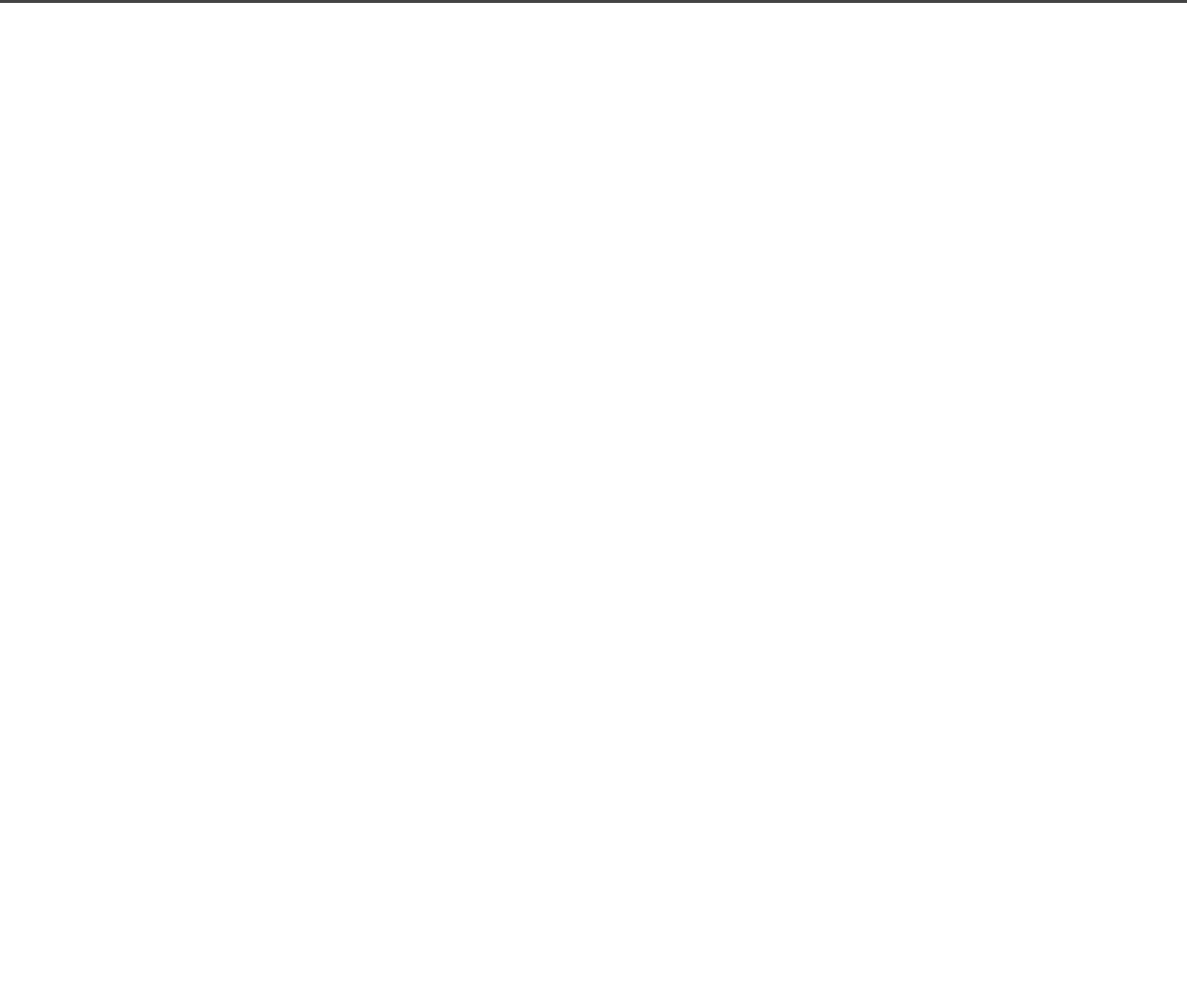
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

*Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.*



Utajené projekty Škoda  
Strhující příběh konstruktéra Oldřicha Meduny

Jan Králík



# UTAJENÉ PROJEKTY ŠKODA

**STRHUJÍCÍ PŘÍBĚH KONSTRUKTÉRA  
OLDŘICHA MEDUNY**

Ptal se, naslouchal a zapsal Jan Králík

Jan Králík

## **Utajené projekty Škoda** **Strhující příběh konstruktéra Oldřicha Meduny**

Vydala Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400  
jako svou 3101 publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková  
Grafická úprava a sazba Michal Dusil  
Počet stran 120  
První vydání, Praha 2007  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.  
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2007  
Cover Design © Grada Publishing, a.s., 2007

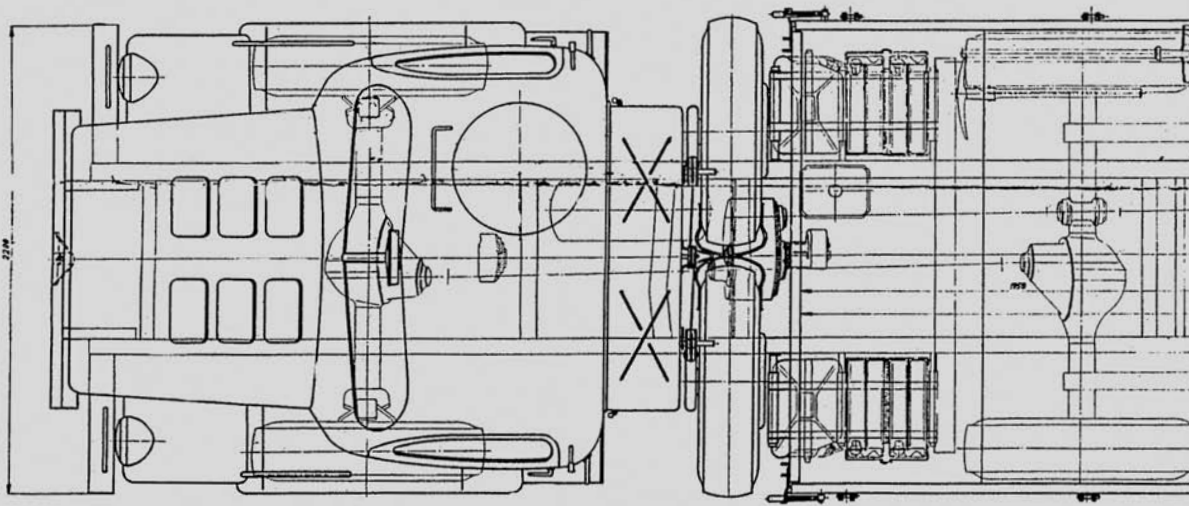
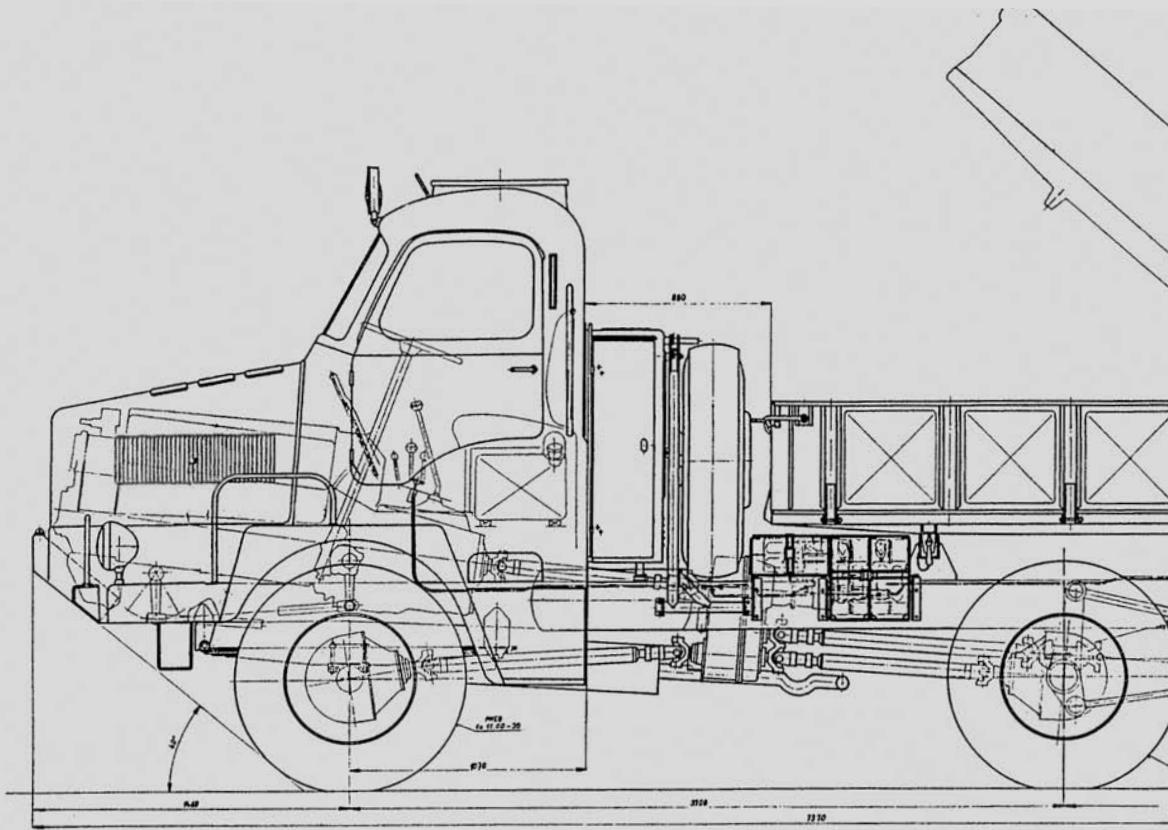
*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami  
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-2416-4 (tištěná verze)  
ISBN 978-80-247-6849-6 (elektronická verze ve formátu PDF)  
© Grada Publishing, a.s. 2011



# Obsah

Předmluva .....	9
Vzpomínky na Brno .....	10
Do automobilky Praga.....	11
Do automobilky Škoda .....	15
Od traktorů k ložnici pro Baťu .....	22
Diesel pro užitkové vozy .....	30
Správní muži na správném místě .....	32
Šéfkonstruktérem .....	36
Vojenské tahače.....	39
Tanky .....	41
Personální změny .....	47
Do Mladé Boleslavi .....	49
Autobusy.....	51
Nákladní vozy.....	54
Polská zkušenost .....	56
Škoda 706.....	57
U Porscheho .....	59
Konec RSO .....	66
Válečné zkušenosti .....	67
Příprava mírové výroby .....	70
Květen 1945.....	72
Vstříc světlým zítřkům.....	75
Koncepce budoucnosti.....	78
Autobus pro Maďarsko .....	79
Tatra 128 versus Škoda V3T.....	81
Praga V3S .....	87
Škoda VOS.....	88
Konec v Mladé Boleslavi.....	92
Do Dubnice?.....	94
Do Vysokého Mýta.....	95
Na vysokou školu.....	99
Do Číny .....	101
Opět doma .....	107
Prof. Meduna ve vzpomínkách studentů a spolupracovníků .....	108
Použitá literatura .....	111
Fotografie .....	111
Jmenný rejstřík .....	113
Poděkování.....	116





# Předmluva

Když na sklonku roku 1995 poprvé vyšla dvoudílná historie automobilky L&K – Škoda, kterou jsme připravili s Petrem Kožíškem, zeptal se mě kdosi, zda jsem při práci na rukopisu navštívil také profesora Oldřicha Medunu. Usmál jsem se. Jak bych mohl, vždyť dozajista dávno nežije.

Mýlil jsem se. Žil v Brně v domě u své neteře paní Dagmar Havlíkové, která o čtyřidevadesátiletého strýčka vzorně pečovala. Zjara 1996 jsem tam zazvonil. Paní Havlíková mě uvedla do obývacího pokoje, kde za stolem seděl pan profesor Meduna. Pevný stisk ruky, svěží vysoký hlas a úsměv zvýrazněný vějířkem vrásek kolem očí.

Takřka nevidomý, špatně slyšící a ztěžka se pohybující pán mě nadchl energií, která z něho sálala. Seděl zpříma, se sepnutými prsty na ubrusu, bez stínu nostalgie procházel svou minulostí. S jasnou myslí a záviděníhodnou pamětí přesně formuloval události chvílemi neuvěřitelné. Žádné rozvláčné líčení, ale úsporné vyprávění bez stínu sentimentu. Jen výjimečně zvýšil beztak silný hlas.

Od jara do podzimu 1996 jsem takřka každou středu jezdil do Brna. V deset dopoledne jsem spustil diktafon a do pěti hodin poslouchal. Přes týden jsem pásky přepsal, abychom další středu pokračovali tam, kde jsme přestali. Vůbec nebylo třeba panu profesorovi připomínat, u čeho minule skončil. Jako kdybych si jen na okamžik odskočil, začal větou, která navázala na tu poslední z minula. Kolem páté jsem pospíchal na autobus.

„Tak zase příští středu,“ loučil se.

Vždycky jsem se na další setkání ohromně těšil. Přál bych si, aby vám už z první stránky Medunova vyprávění bylo zřejmé proč.

# Vzpomínky na Brno

Můj tatínek Jan Meduna byl synem pošťáka, který vozíval poštu z Brna do Lysic u Boskovic, odkud pocházel. Jednou ho kopl kůň a on umřel. Táta tedy vyrůstal jako sirotek. Měl dvě třídy obecné školy, protože víc tříd tam ani nebylo. Jako vyučený krejčí přišel do Brna bosky s botami přes rameno, aby je neošlapal. V Brně si vedl dobře, oženil se, a když jsem se 4. září 1902 narodil, měli rodiče už vlastní dům, sice na předměstí v Pražské ulici, ale přece jen dům. Tady jsem žil až do studií na vysoké škole. Za svých klukovských let jsem vyrůstal pod přísným dohledem otce, který mě a mé dva bratry vedl ve spartánském duchu.

Odmalička se mi líbily lokomotivy. Za naším domem byla louka s tratí, po níž každý den projížděl kolem desáté hodiny vlak do vojenského skladiště. Pod tratí jsem se něco načekał na svoji mašinu. V Brně jsem znal všechny automobily, které tam jezdily – tři osobní a dva nákladní. V jednom z těch osobních jsem se někdy kousek svezl a pak se vracel pěšky domů. Byla to laurinka s náramnými mosaznými svítilnami, která patřila pivovaru Starobrna. Pak jsem se svezl ve voze velkoobchodu bratrů Osvaldových, v němž jsem jel s tatínkem a s maminkou nejspíš proto, že tatínek pro pana Osvalda šil. Tehdy jsme jeli z Obřan do Brna na Cejl a odtud ke Královu Poli, kde jsme bydleli. To byl zážitek. Třetí vůz patřil pivovaru Moravia, kolem kterého jsem chodil do školy v Jiskrově ulici<sup>1</sup>.

Nákladní vozy budily při jízdě městem snad ještě větší pozdvižení než osobní, a to především proto, že se v něčem tak vznešeném a vzácném, jako je automobil, vozily věci tak obyčejné a sprosté, jako jsou brambory a uhlí. Vždyť to je proti pánubohu, křižovaly se babičky.

S jiným nákladním vozem jsem jel za první války do Sokolnic. Tehdy byla hrozná bída a táta jako hrdý Čech pracoval v Českém srdci, organizaci, která sháněla peníze a kupovala za ně obilí a mouku pro nejpotřebnější. Já jsem pak roznášel lístečky po chudých rodinách na příděly zdarma. Vzpomínám si, že organizaci této lístkové služby měla na starosti paní Wurmová, manželka ředitele banky, jejíž syn poručík Wurm padl jako první v našich francouzských legiích. Při shánění mouky pro České srdce se vyznamenal adjunkt na sokolnickém velkostatku. Ukradl tři vagony obilí a nechal je odvézt do mlýna, kam jsme za noci nejčastěji s koňmi jezdili pro mouku. Jednou jsme se tam vydali nákladním automobilem ze Zbrojovky. Bylo to podplacené, jinak by to ani nebylo možné. Za volantem voják s píkou, vedle dva italsí zajatci a já. Mlynář tenkrát nadával, že taková potvora mu příště před mlýn už nesmí, protože vzbudí v noci celou ves a věc se prozradí. Vzpomínám si, že jsme jeli ze Sokolnic až do Králova Pole a pak jsme se Novou vraceli domů do města. Po takovém výletě jsem přišel ve tři nad ránem a v osm už jsem

<sup>1</sup> Dnešní Kounicova

<sup>2</sup> Ve svém životopise z roku 1927 uvedl, že v Královopolské pracoval od 15. června do 31. července 1926.

seděl v lavici reálného gymnázia v Antonínské ulici. Tenkrát jsem dostal kouli, protože jsem nebyl připraven. Jindy jsme zase měli najatý koňský potah a já jako kluk ho doprovázel, vozka obyčejně nevěděl, že se veze kradené zboží.

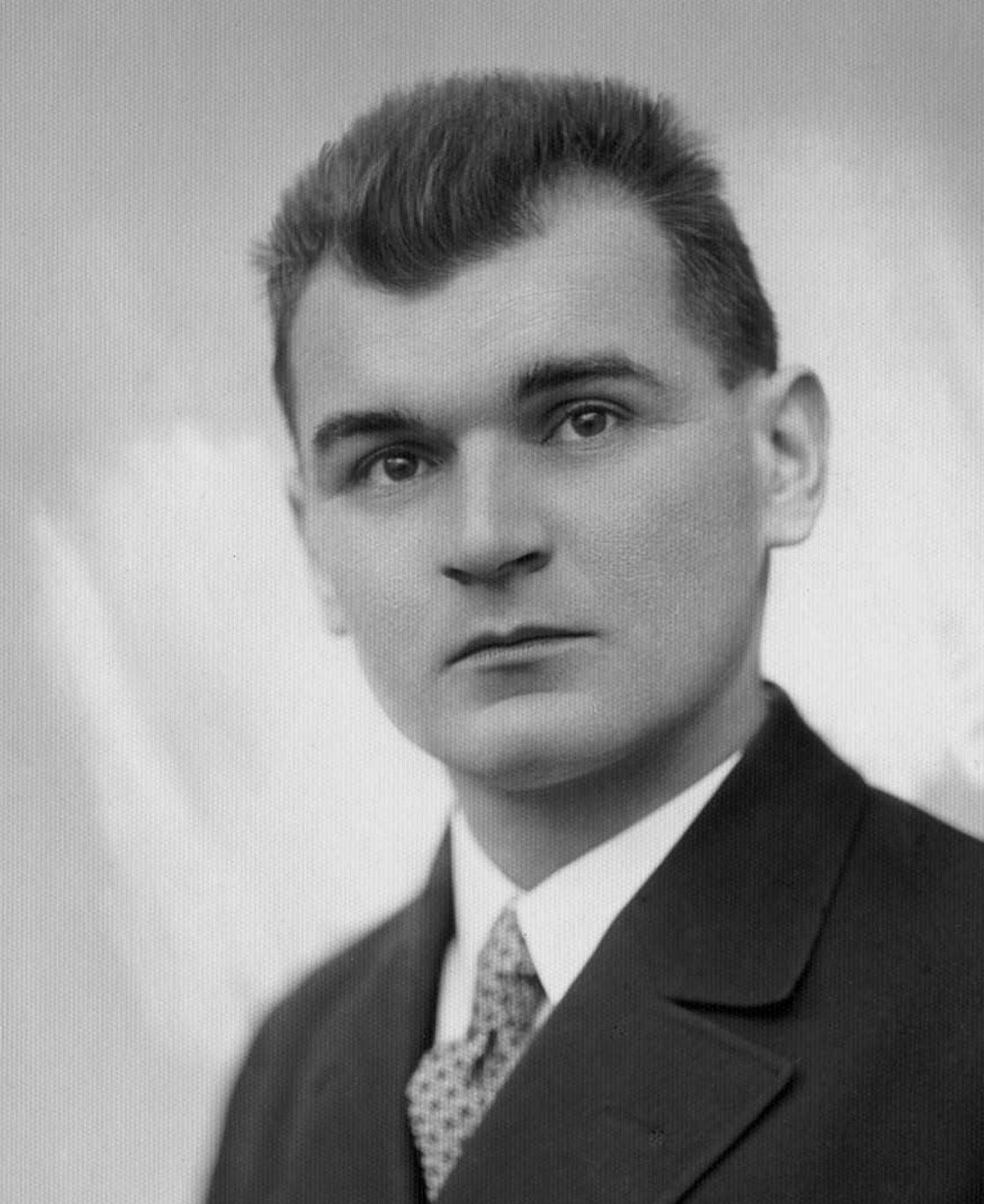
Můj první aktivní kontakt s automobilem se odehrál v mých asi dvanácti letech, když jsem šel s taškou na zádech ze školy. Jak jsem došel k vojenskému skladišti na Nové, spatřil jsem napříč stojící vůz. Dva montéři seděli před vozem, kladivem a sekáčem chtěli povolit velikou matici na klikové hřídeli. Spodní kryt byl odstraněn, stejně jako přední víko motoru a já si s nadšením prohlížel podivně tvarovanou vačkovou hřídel a systém ozubených kol. Jak jsem to všechno uhranutě pozoroval, všiml jsem si, že když dole točí klikovou hřídelí, všechna ozubená kolečka se točí, ale vačka sama se netočí – ozubené kolečko na této hřídeli se prostě uvolnilo. Oba mechanici to nezaregistrovali nejspíš proto, že byli sklonění nad maticí klikové hřídele. Pochopitelně jsem ničemu nejen nerozuměl, ale ani jsem všechny ty součásti nedokázal správně pojmenovat. Uměl jsem ale popsat, že když se všechno točí, to nahoře se netočí. Oni zajasali a já vítězoslavně odcházel domů, protože jsem jim to spravil.

Další praxi jsem získal zásluhou těžkého dělostřelectva, které často defilovalo nedaleko našeho domu ve Střelecké ulici, když vyjíždělo a vracelo se z execiráku. Vojáci jezdili na dvou mohutných, neuvěřitelně těžkých traktorech Škoda, které tahaly velké kanony. Při jejich průjezdu se třásla nejen okna, ale i celá stavení, protože hrbolatá silnice a železná kola dělaly své. Když si obyvatelé stěžovali, přišlo nařízení, že soupravy smí jet nejvýše rychlostí chůze. Jenomže vojáci si věděli rady. Před traktor naveleli dvoumetrového jednoročáka, který rázoval, že skoro utíkal, a na věci se nic moc nezměnilo.

Jiným nezapomenutelným zážitkem byl motocykl Indian, který jsem občas zahlédl v plné jízdě. Zvuk jeho výfuku mám dodnes v živé paměti, tolik se mi líbil.

## Do automobilky Praga

Po takových zkušenostech a zálibách bylo celkem logické, že jsem po reálce pokračoval na brněnské technice. Po studiích jsem nastoupil na vojnu, a když jsem se po půldruhém roce vrátil zase domů, rozeslal jsem řadu žádostí o místo. Neměl jsem ale štěstí, práci jsem nenašel. Táta byl dřič a pomyslení na to, že by jeho syn měl čekat doma se založenýma rukama, až mu někde něco nabídnou, bylo pro něj nemyslitelné. A tak rozhodl, že půjdu dělat, třeba zadarmo. Nejprve jsem začal u instalatéra, ale po několika týdnech jsem z protekce zásluhou rodinného známého Němce pana Benyschko získal místo v Královopolské strojárně jako konstruktér, ovšem rovněž bez jakékoli mzdy. Byl jsem v tehdejší kanceláři jediný Čech mezi samými Němci. Pochopitelně jsem musel zaskakovat v situacích, kdy bylo potřeba tlumočit nebo jednat česky, jinak jsem pracoval na konstrukci visuté dráhy pro válcovnu železa někde u Ostravy. V Královopolské jsem prožil čtyři měsíce, během nichž jsem se poprvé dostal k práci konstruktéra – dost jsem tu pochytil<sup>2</sup>.



Mladý Oldřich Meduna přibližně v době, kdy nastoupil do automobilky Praga

<sup>3</sup> Jan Petránek se narodil 30. listopadu 1895 v Požárech u Křivoklátu. Po ukončených studiích na technice nastoupil v prosinci 1917 do automobilky Praga, v níž od roku 1920 působil v konstrukci osobních automobilů. V roce 1927 se stal přednostou konstrukční kanceláře automobilů, v roce 1939 i přednostou konstrukce motocyklů, leteckých motorů a traktorů a současně i prokuristou. V roce 1943 postoupil na místo technického místoředitele. V únoru 1947 dostal profesuru pro obor stavby automobilů a traktorů na strojní fakultě ČVUT, v letech 1954–1957 byl děkanem strojní fakulty ČVUT. V roce 1964 mu byl udělen Řád práce. Zemřel 18. dubna 1982.

<sup>4</sup> Zdeněk Kejval se narodil 22. června 1905 v Brandýse nad Labem, vystudoval Vyšší průmyslovou školu v Plzni, kde roku 1926 maturoval na strojnicksém oddělení. V průběhu let působil v Českomoravské Kolben-Daněk, od 1. ledna 1935 ve Zbrojovce F. Janeček v její karosárně v Kvasinách. Proslavil se karoserií vozu Minor II, kterou tam vytvořil v průběhu druhé světové války. Od října 1946 byl zaměstnán v Leteckých závodech n. p. Rudý Letov, od května 1955 pak v AZNP Mladá Boleslav. Do důchodu odešel v říjnu 1970, zemřel 13. dubna 1988.

Na základě další protekce jsem se dostal do konstrukce automobilky Praga. Přičinil se o to zkušební komisař adeptů řídičského umění. V době svých studií bydlel u nás a teď za mě ztratil slovo u dirigenta brněnské prodejny Praga. Tak jsem v roce 1926 nastoupil v Praze jako volentér, tedy s platem tří korun na hodinu, což byl poloviční nástupní plat inženýra s vysokou školou. Znamenalo to, že po vydáních na ubytování a dalších nezbytnostech jsem musel vystačit s deseti korunami na den.

Podobně jako v Brně i v Praze jsem se dostal do konstrukční kanceláře, kterou vedl Ing. Jan Petránek<sup>3</sup>.

Tenkrát tam nebyla specializovaná oddělení pro osobní, nákladní a další užitková vozidla, ale v jedné kanceláři se řešil celý výrobní program. V projekční kanceláři pod Petránkovým vedením navrhovalo asi osm hlavních konstruktérů zásadní koncepci a skupiny každého typu. Vzpomínám, že tu pracoval také Ing. Jan Lanc, s nímž jsem se později sblížil a tajně spolupracoval. V konstrukční kanceláři pak třicet dalších pracovníků rozkreslovalo a detailovalo. Když jsem nastoupil, přivítali mě někteří otázkou, proč jsem nezůstal v Brně. Argumentoval jsem, že pragovky se prodávají i v Brně, tak proč bych nemohl pracovat v Praze. Nota bene s tím mizerným platem volentéra.

Toho letního dne roku 1926 jsme nastoupili dva, spolu se mnou přišel do Prahy i Zdeněk Kejval<sup>4</sup>, náramně seriózní a čestný chlap, což bylo dáno i jeho přesvědčeným českobratrstvím. Později se stal známým projektantem karoserií. O jeho a mém směřování nejspíš rozhodl den našeho nástupu. Kdosi určil, že já budu pracovat v konstrukci šasi a on v konstrukci karoserií. Oba jsme u toho zůstali. Průmyslovák Kejval dostal na rozdíl ode mě místo konstruktéra s regulérním platem.

V den nástupu mně jako obyčejnému volentérovi dovolili opustit kancelář, abych pro nás oba našel podnájem. Nešel jsem daleko – kousek od brány v Českomoravské měla hokynářství zelinářka s volným pokojem, a tak jsem se hned vrátil do práce. Odpoledne jsme se s Kejvalem nastěhovali. Ničím nás to tam ale nenadchlo, a proto jsme si do měsíce našli podle vývěsky na ulici mnohem lepší bydlení na Palmovce v rodině, kde se dalo jít z podlahy. Tady se nám ulevilo. Však jsem také paní Klaberové, tak se naše nová bytná jmenovala, vyprávěl, jak jsme rádi, že jsme se odstěhovali od židovské hokyně sem. Novou paní domácí jsem tím rozesmál. Víte, u koho bydlíte teď? Vždyť my jsme také Židé. Byla to náramně příjemná rodina, u níž jsme byli s Kejvalem opravdu velice spokojeni.

Začátky měly daleko k mým představám konstruktéra. V Pragovce vládl dril a nesmírná disciplína, již dnes už nikdo ani nebude věřit. Nejprve mi uložili, abych si prostudoval normy a pak abych si začal procvičovat jejich písmo – v továrně se k popisu výkresů užívalo francouzské písmo Rondo, psané lopatičkou, tedy přesně stanoveným břítem rýsovacího pera. Tak jsem napsal abecedu, načež přišel administrativní vedoucí konstrukce Hrbek, jemuž jsem hlásil, že jsem hotov. Kdepak hotov, nařídil, abych psal celé dopoledne. Tak jsem psal 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 a zase znovu, pořád dokola. Pragovka mohla tehdy sloužit jako vzor kázně, disciplíny a preciznosti. Běda, jestli chyběla tečka nad písmenem i nebo za slovem. Když uznali, že už umím psát do deseti, začali mě školit v kreslení. Začal jsem s výkresem válcového čepu se sraženými hranami a otvorem pro závlačku. To byl můj první rys, na němž se – jak jinak v Pragovce – našly chyby. Buď šipka kóty nebyla dotažená, nebo shledali, že je naopak přetažená, zkrátka jako kdybych za

sebou neměl ani reálku, natož vysokou školu. Tehdy mě to zlobilo. Později jsem si uvědomil, že jsem se tím moc a moc naučil, zejména kázni.

I nad pragovácký průměr vyčníval pedantský kontrolor Kopecký, jemuž jsem evidentně nepadl do oka. S chutí mě pronásledoval. Na každém mém výkresu našel chybu. Když bylo zapotřebí udělat něco do rána, aby se to mohlo zkopírovat a odeslat, věděl, kde mě najít. A tak jsem zdarma rýsoval a rýsoval. Ne dost na tom, často mě nechal výkresy překreslovat, nestačilo mu jen to opravit. Zůstával jsem po práci dál u prkna a rýsoval. Stala se z toho běžná praxe, že mi to ani nevadilo. Zkrátka jsem si zvykl a říkal si, že na tom přece jen něco bude.

Velmi často přicházel na prohlídku náměstek vrchního ředitele Kece, aby si prohlédl každé větší i menší prkno. Byl to mladší člověk a prohlídku nebral jako formalitu. Jednou, to jsem byl v továrně asi čtyři měsíce, se u mě zastavil a chtěl vědět, co dělám. Co bych dělal? Jako obvykle jsem překresloval výkres. A proč? ptal se. Přece proto, že ten první byl špatně, odpověděl jsem. Co bylo špatně? Divil se, zřejmě právem, protože kolegové nad mými rysy často říkali, že sami by to tak nesvedli. Jenomže co je špatně, jsem nevěděl ani já sám. Také jsem mu to řekl. Pokýval hlavou a šel dál. Od druhého dne jsem měl klid, Kopecký si už dal pozor, aby mě jen tak pro své potěšení neotravoval.

Od tohoto okamžiku se moje situace v automobilce rázem změnila. Nejenže jsem nemusel překreslovat, ale musel jsem začít pomáhat Kopeckému v kontrole ostatních. Praxe byla tehdy taková, že před tím, než se výkresy poslaly do kopírny, musel je podepsat kontrolor. Když jsem se sám stal kontrolorem a našel jsem na výkresu jakoukoli maličkost, nesměl jsem ji opravit. Musel jsem zavolat toho, kdo byl na rysu podepsaný, chybu mu ukázat, on si musel výkres vzít, odnést k sobě na stůl, dodělat třeba jen nedotaženou kótu a znovu ho přinést. Každou kótu jsem musel překontrolovat a zatrhnout, že jsem ji viděl a odsouhlasil. Jednou jsem ji neoznačil a byl jsem volán k zodpovědnosti. Tento systém zavedl kdysi v továrně František Kec a mohu potvrdit, že až jsem v následujících letech a desetiletích prošel snad všemi většími továrnami v Československu, Škodu, Tatra a Karosu nevyjímaje, nic podobného jsem už nikde nezažil. Mýlil by se ten, kdo by čekal, že takové praktiky odsoudím. Ono to svůj význam mělo.

Postupem doby jsem dostával lepší a lepší práci. Tehdy se pracovalo na nových typech Piccolo, počínaje modelem s dřevěnou otevřenou karoserií, dále na typech Alfa, Mignon, Grand a na nákladních N a PN, které se měly vystavit na pražském autosalonu 1927. Tehdy Petránek načrtl kus motoru a dal mi to, abych čtyřválec domaloval a dokončil. Mně, který se ještě před několika týdny hmoždil s válečkovým čepem... Teď jako kdyby mi připevnili na prsa medaili.

Pak za mnou Petránek přišel, abych navrhl zpátečku pro chystaný spartánský lidový automobil. Sedl si naproti mně a začali jsme zadání dělat současně, aniž bychom se jeden druhému dívali pod ruce. Za chvíli říkám, že už to mám. On chvilku přemýšlel a řekl, že už na to také přišel. Teď jsme si vyměnili papíry. Od té doby věřím na přenos myšlenek, oba jsme na to šli naprosto stejně. Uvažovaný nejmenší vůz Pragy se ale nedostal dál než do stadia úvah. Měl být výrazně menší než piccolo a o jeho sporé výbavě svědčí i předpokládaná zpátečka – vůz měl couvat tak, že by řidič šlapáním na pedál mechanicky uváděl vůz do pohybu. Měla se tím zjednodušit a zlevnit převodovka. Z projektu výroby ovšem sešlo.

Nakonec jsem skončil na místě samostatného kontrolora. Já, volontér se šesti sty měsíčně, jsem zastupoval hlavního kontrolora, když byl nemocný nebo na dovolené. On měl ovšem pětkrát tolik. Když se připravovaly vozy pro výstavní stánek na autosalon, musel jsem každé dvě hodiny do dílen na kontrolu, ačkoli ostatní konstruktéři měli v pracovní době přísný zákaz vstupu do dílen. Mě naopak pověřili, abych pravidelně vyhodnocoval postup prací, zjišťoval závady, navrhoval opravy, předal seznam chybných dílů, sepsal přehled doporučených oprav a pak zpětně zjistil, zda došlo k nápravě.

Také mi přidali – sto korun, měl jsem tedy sedm set. Přiznávám, že jsem z toho byl rozmrzelý. Ani ne tak kvůli těm mizerným penězům, spíš jsem to cítil jako přehlížení a určitou neúctu.

## Do automobilky Škoda

Po necelém roce jsem dostal nabídku od Škody. Z pražského generálního ředitelství odpověděli na moji žádost, kterou jsem jim napsal ještě před nástupem do Prahy, když jsem hledal místo.<sup>5</sup> Až teď, po více než ročním působení v Pragovce, mi sdělili, že hledají konstruktéry do plzeňské továrny do automobilního oddělení. Samozřejmě jsem se tam hned vydal. Měli zájem, já měl zájem, nabídli mi sedmáct set korun nástupního platu, nebylo proč váhat. V polovině roku 1927 jsem se tedy rozhodl opět změnit místo.<sup>6</sup>

Když jsem dal výpověď, můj administrativní šéf Hrbek mě ale zpražil, že do jiné automobilky nemohu přestoupit, protože by musela zaplatit sto tisíc pokuty. Tehdy existovala mezi automobilkami dohoda o tom, že si nebudou přetahovat konstruktéry. Jenomže já se Hrbka zeptal, zdali existuje konstruktér za sedm stovek měsíčně. Jen se na mě podíval a řekl, že mám pravdu, že nebudou nic namítat. Ať mu alespoň řeknu, kam jdu. Že do Škodovky? Hm. Ať zůstanu, že mi dají jiné místo. Jaké? Mohu dělat šéfa normalizačního oddělení celého koncernu Českomoravské, jejíž byla Praga menší částí. Taková nabídka se neodmítá. Bylo mi čtyřiařicet, v Českomoravské by mě čekala kariéra šéfa velkého a důležitého oddělení s platem jistě přes tři tisíce. Ani chvíli jsem s odpovědí neváhal. Škodovce jsem dal slovo, v Pragovce končím.

V Plzni byli ovšem mazaní. Napsali mi přijímací listiny do strojního oddělení. Hned jsem se ohradil, že chci do automobilního, ale nešlo to tak lehce. V žádném případě nechtěli riskovat

<sup>5</sup> „V Brně, 20. května 1926,

Vrchní ředitelství Akciové společnosti dř. Škodovy závody v Plzni

Dovolují si nabídnouti své služby strojního inženýra. Opis vysvědčení II. státní zkoušky a curriculum vitae příkládám. Nastoupiti mohu ihned. Prosím o laskavé sdělení rozhodnutí mé žádosti na moji adresu.

V plně úctě Ing. Oldřich Meduna

Brno, Pražská 62, 2 přílohy“

K tomu připsáno: event., 24 let, 0 praxe, žádost číslo 897

Přiděleno: pan taj. Čeček

Ve slozce přiložen další Medunův dopis, který napsal po přijetí do Plzně:

„Odvoldávaje se na smlouvu s p. řed. Čečkem dne 17. listopadu t. r. (1927) vedenou, prosím o hrazení výloh vzniklých přesídlením do Plzně dne 1. října t. r., jelikož tyto výlohy, které činí 620 Kč, mne finančně velmi zeslabily. V Plzni, 22. listopadu 1927.“

<sup>6</sup> Ve svém životopise z roku 1927 uvedl, že v Českomoravské-Kolben pracoval od 1. srpna 1926 do 30. září 1927.

možnou pokutu. Ať se obrátím na oblastního ředitele Ing. Hromádka. Byl to významný vedoucí pracovník, jedna z vůdčích osobností celého koncernu. Kdysi pracoval v Rusku v Putilovské zbrojovce, do Čech se vrátil v roce 1918. Spadaly pod něj škodovácké podniky v celých západních Čechách – v Plzni, v Rokycanech, v Rakovníku, v Doudlevcích atd. Když jsem ho navštívil, zřejmě už všechno věděl. Jakmile jsem vznesl svůj požadavek, řekl jen „no samozřejmě“. Tak jsem se dostal do konstrukčního oddělení osobních automobilů.<sup>7</sup>

Dodnes je pro mnohé záhadou, proč byla veškerá automobilová konstrukce převedena po sloučení L&K se Škodou do Plzně. Příčina spočívala v tom, že mladoboleslavští lauriňáci byli velcí patrioti a nechtěli poslouchat administrativní nařízení ze Škody. Proto tehdy vedoucí pracovníci koncernu hledali v celém světě odpověď na otázku, zda může konstrukce sídlit sto padesát kilometrů od výrobního závodu. Dokonce to jeli studovat do Ameriky. Odpověď byla jednoznačná: Proč ne? A tak se v Plzni začalo konstruovat postupně vše, co až do té doby vznikalo v Boleslavi. Oddělení nákladních automobilů pracovalo v Plzni už od spojení s L&K, což souviselo navíc i s tím, že se do Plzně převedla také kompletní výroba nákladních vozidel. Tehdy se jednalo o typy 505 a 550. Současně se v Plzni vyráběly pancéřové vozy PA I (zkratka pro pancéřový automobil) pro pouliční boje se zdvojeným řízením na obou koncích vozidla. PA I se kusově vyráběly od roku 1922 a neměly se značkou L&K nic společného. Dodávaly se armádě ve třech postupně vylepšovaných provedeních jako PA I, PA II a PA III.

Při sériové výrobě původních užitkových vozidel se už zkoušely prototypy modelů 254 a 506 a jejich alternativy v provedení N, tedy s nízkým rámem pro stavbu autobusů. Tyto vozy měly už moderní konstrukci a rovněž výroba v Plzni měla dostat moderní charakter. Spočíval v tom, že se instalovaly velkokapacitní jednoúčelové stroje, na nichž se zavedla výroba ve větších sériích a na sklad. Do té doby se totiž vyrábělo v podstatě na zakázku a reakce na poptávku byla nepružná. Zavedení těchto novot měl na starosti Ing. Emil Rezler<sup>8</sup>. Tak se tedy konečně začaly vyrábět série v počtu sto nebo dvou set kusů.

Výroba osobních automobilů pokračovala v Mladé Boleslavi, do Plzně se však s ohledem na svízelnou domluvu mezi lidmi v Plzni a v Mladé Boleslavi přenesla i konstrukce osobních automobilů. Tady měli s osobními vozy své zkušenosti díky výrobě vozů Škoda-Hispano Suiza, které se často karosovaly u Brožíka a Dezorta. Když jsem se v Plzni rozhlédl, zjistil jsem, že je tam řada zbytků a také zmetků z těchto vozů. A tak mě napadlo postavit si pro vlastní potřebu vůz s úsporným motorem, v němž by v šestiválcovém bloku byly jen tři písty. Šéfkonstruktér Ing. Rezler mi to povolil, jenže jsem nenašel rám, a tak z toho sešlo.

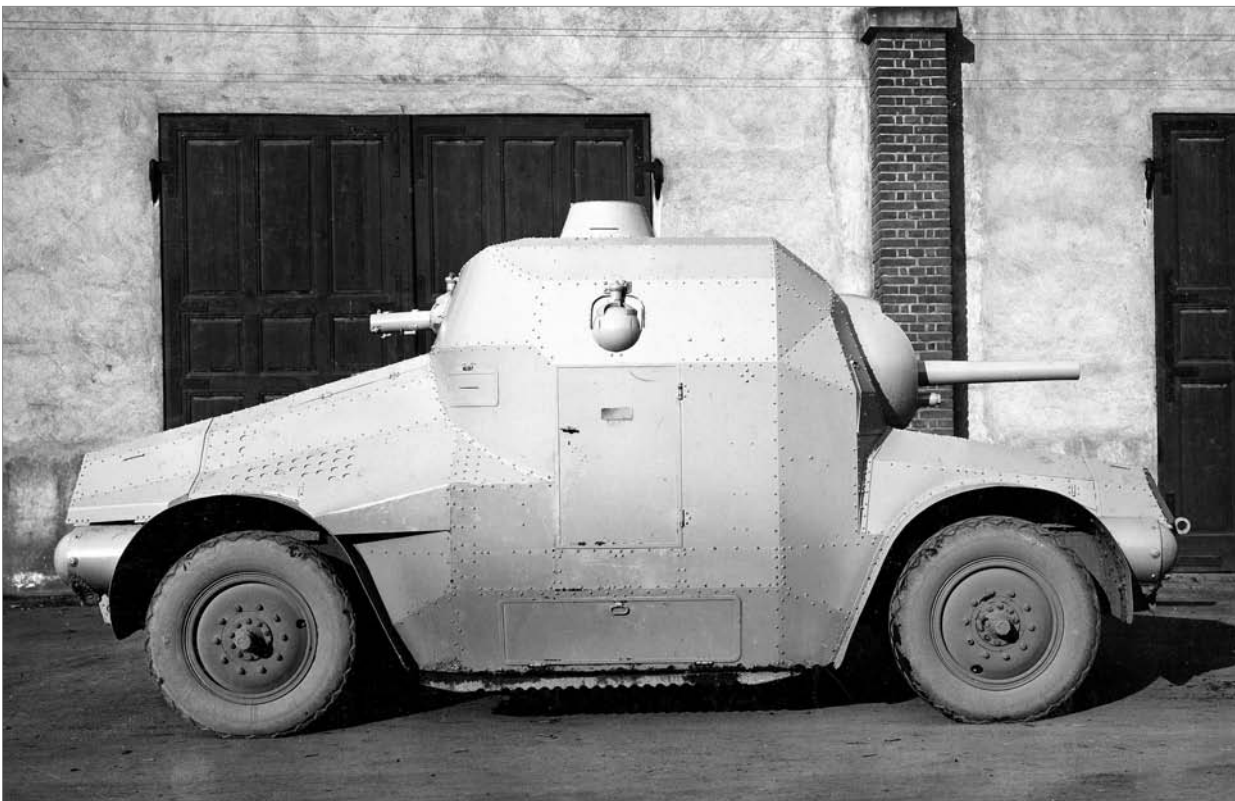
<sup>7</sup> Od 1. října 1927 byl Oldřichu Medunovi vyměřen nástupní roční plat 19 440 Kč.

<sup>8</sup> Ing. Emil Rezler se narodil 23. června 1876 ve Vídni, kde vystudoval gymnázium, pak nižší průmyslovou školu a německé Technikum v Mittweidě. Od roku 1896 prošel několika firmami ve Vídni a v Paříži, v listopadu 1904 nastoupil do automobilky L&K. V září 1906 zvítězil s Voiturettou A v Podzimní jízdě Německého autoklubu, což bylo historicky první vítězství firmy v kategorii automobilů. V automobilce se záhy stal technickým ředitelem. V prosinci 1922 přešel do Škody v Plzni, kde byl vedoucím automobilního oddělení jako viceředitel, od srpna 1927 ve funkci ředitele. Ve společnosti působil do června 1952.





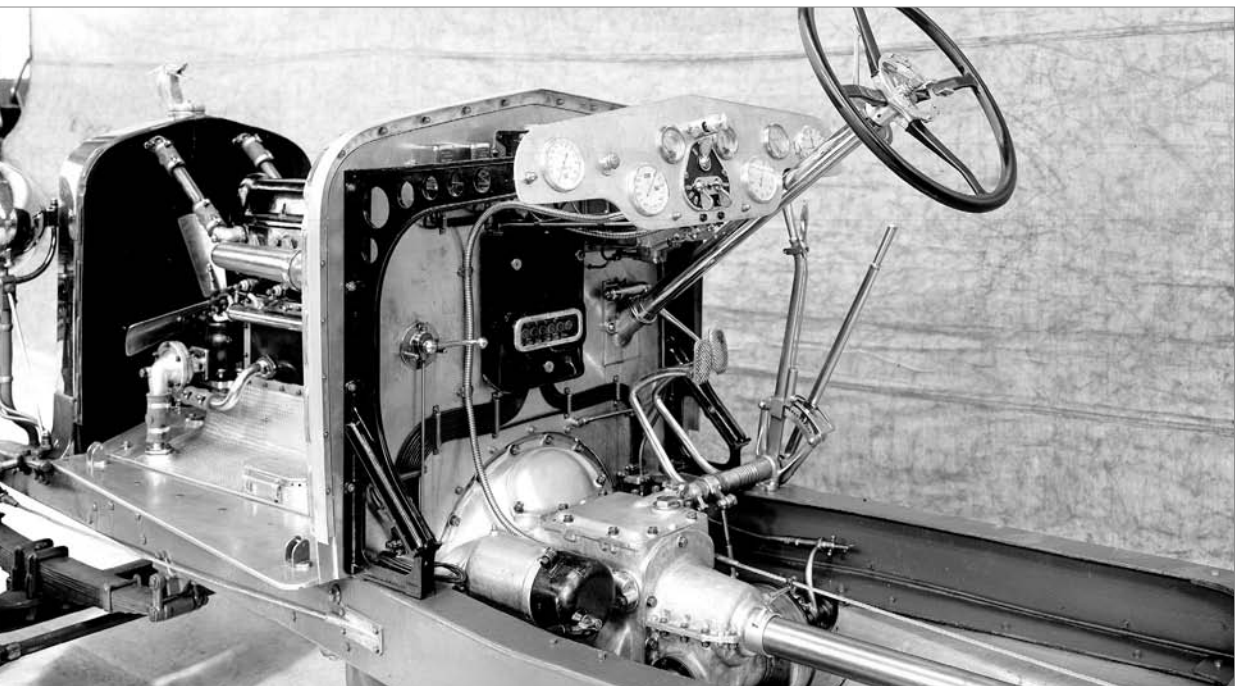
Škoda 505 se začala vyrábět v roce 1923. Řadový čtyřválec o objemu 4713 cm<sup>3</sup> měl výkon 27,9 kW (38 k)



Prototyp pancéřového dělového automobilu PA II-děl, 1926



Pančářový automobil PA III, 1927. Celkem bylo vyrobeno patnáct vozidel, která armáda od května do října 1929 převzala do výzbroje pod označení OA vzor 27. Jeden vůz stál 626 770 Kč, což byla tehdy cena deseti osobních automobilů Škoda 110 s dvoulitrovým čtyřválcovým motorem



Šasi Škoda-Hispano Suiza, z jehož šestiválce chtěl Oldřich Meduna vypreparovat tři písty. Na přístrojové desce jsou patrné dva vypínače zdvojeného zapalování – motor měl dvě zapalovací svíčky na válec

Když se do Plzně přenesla konstrukce osobních automobilů, přešla tam i řada mladoboleslavských inženýrů. Celkem tu pracovalo asi pětatřicet lidí. V čele oddělení zůstal Ing. Plocek, jeho syn Alexander se stal houslovým virtuosem. Ing. Plocek spadl pod Ing. Rezlera. To byl starý lauriňák, ale po válce – ještě před sloučením – přešel ke Škodě, kde v době mého nástupu pracoval ve funkci ředitele automobilky. Osvědčil se jako vynikající technolog a konstruktér, měl i první státnici, absolvoval tedy čtyři semestry na Vysokém učení technickém.

Když jsem odcházel z Pragovky, Hrbek si povzdechl, že je budu pomlouvat. Ani náhodou, říkal jsem, budu vás chválit, že jste mě hodně naučili – a nebyl to ani sarkasmus, ani nadsázka, byl to fakt. Však se mi to ve Škodovce zpočátku vůbec nelíbilo. Vyládaly se tam anekdoty, počítalo se, o kolik bude provázek obepínající zemský rovník výš nad zemí, když se mu přidá jeden metr na délce, a tak podobně. Měli tam moc veselo, zvláště když se vzdálil šéf. Na to já nebyl zvyklý.

Nastoupil jsem do oddělení konstrukce osobních automobilů jako řadový konstruktér se třemi lidmi, kteří mi byli k ruce. Mezi nimi i jeden starší ruský inženýr, který mě záhy vyvedl z míry. Mou první prací se staly úpravy nějakého stávajícího typu, na němž jsme předělávali vedení oleje k hlavním ložiskům motoru. Tenhle můj pomocník se divil, jak je možné vyvrtat tak přesnou a dlouhou díru. Vůbec nechápal, že to je trubka. Žádný div, původně to byl finanční úředník, který přišel studovat do Československa strojařinu kvůli stipendiu.

Navrhoval jsem rovněž drobné úpravy karoserie stávajících modelů, které vznikly na sklonku automobilky L&K. Byly to typy 110 a jim podobné. Namaloval jsem celý vůz a vzadu nakreslil kufr a držák pro dvě pneumatiky, mírně jsem změnil i kapotu. Když jsem byl hotov, přišel Plocek, podíval se na výkres a radil mi, že je zbytečné malovat celý vůz, že stačí rovnou namalovat změnu, v tomto případě zadní části. Svědčilo to o vcelku mechanickém přístupu k věci. Vždyť změnit na karoserii být i jen maličkost vyžaduje sladit ji s celkovým tvarem a charakterem vozu.

Tyto práce byly jen epizodou před zahájením výroby nových typů Škoda 422, 430 a 645, které se tehdy v roce 1928 rozkreslovaly. Řekl bych, že si továrna s novými škodovkami dost zkomplikovala život. Na tyto automobily totiž koupila licenci od italské společnosti Pellegatti.<sup>9</sup> Brzy jsme nabyli přesvědčení, že za celým obchodem vězí nějaký podvod. Když jsme vybalili výkresy a chtěli je přenést na naše papíry, zjistili jsme, že u kót chybí tolerance, tedy údaje naprosto nezbytné, bez nichž je výrobní výkres v podstatě bezcenný. A co víc, materiál, z něhož měly být jednotlivé součásti vyrobené, označili u Pellegatti jen jako ocel, litinu nebo výkovek, což je rovněž nepoužitelný údaj – na výkresu musí být uveden typ oceli a rovněž její případné zlepšení. To jsou pro sériovou výrobu zásadní údaje, které ovšem na zakoupených výkresech zcela chyběly.

<sup>9</sup> Kontrakt s milánskou Pellegatti & Fratello je dodnes nevyjasněný a Škodě působil jen problémy. Firma vyvíjela pro automobilku v letech 1927–1928 čtyřválcové, šestiválce a osmiválce, jejichž dodávky se zdržovaly, byly nekvalitní (např. trhlina v bloku motoru), dodané výkresy nesouhlasily s provedením, firma vyrobila jen malé množství z celkového počtu objednaných šasi apod. Z jí navrhovaných typů 4Š a 6Š sešlo, automobilka v časové tísní vytvořila na jejich základě vlastní typy 430 a 645, které z italského návrhu vycházely.

Jeden z kolegů v kanceláři při překreslování celou situaci trefně vystihl, když říkal, že až to bude hotové, ucpou se všechny záchody. Tak moc to zavánělo průšvihem. Myslím, že buď tu licenci koupil nějaký hlupák, nebo naopak moc vychytralý chlap, který pak od Pellegatti dostal jistě tučnou odměnu.

Nakonec jsem přišel na to, co jsme vlastně koupili. Začalo to tím, že jsem jednou zůstal déle v kanceláři. Pozdě odpoledne jsem spatřil montéra, který měl být v Českých Budějovicích na soutěži traktorů. Ukázalo se, že z Budějovic narychlo přijel, protože zjistil, že mu tam někdo od konkurence nasypal do hlavy válců piliny a brusný prášek, druhý den ráno by měl po soutěži. V dílnách už ale nebyla noha. Poradil jsem mu, ať si vezme nářadí a odmontuje hlavu z nového traktoru, připraveného k expedici. Pak jsem ale musel milého montéra i se čtvrtmetrákovou hlavou odvézt na vlak, protože jinak by to nemohl stihnout. V hale jsem objevil jedno šasi pro nákladní automobil i s benzinem v nádrži, montéra jsem naložil a projeli jsme bránou, ačkoli jsem neměl papíry ani na vůz, ani na hlavu motoru. Druhý den ráno jsem to hlásil řediteli Ing. Rezlerovi, který se mě ptal, zda mám vůdčí list, tedy řidičský průkaz. Pochopitelně jsem nic takového neměl, a tak mi nařídil, abych si vzal jednu šestsetpětačtyřicítku, pak abych se obrátil na šéfa řidičů Fliegera a sehnal ještě pár adeptů. Flieger nás naučí jezdit, pak že uděláme zkoušky.

Musím říct, že zmíněnou šestsetpětačtyřicítkou se myslel prototyp vozu od Pellegatti. Spolu s výkresy nám dodali i tři prototypy, které pak automobilka označila jako typ 422, 430 a 645. První dva skončily v Mladé Boleslavi, největší zůstal v Plzni jako služební vozidlo. Ten zkusil. Vzpomínám, že na volantu byla vůle skoro tři čtvrti otáčky. Na takovém automobilu jsem se spolu s několika dalšími kolegy učil jezdit. No učil, já i moji kolegové jsme to už dávno uměli, spíš jsme s tím vozem náležitě řádili.<sup>10</sup>

Jednou jsme jeli do Domažlic na pouť a cestou z kopce mi kamarádi pořád do řízení sahalí a zatahovali ruční brzdu, šlapali mi na plynový pedál, až jsme nakonec vletěli na hromadu štěrku, pak na patník. Prorazili jsme chladič, praskla listová pera přední i zadní nápravy. Dál jsme jet nemohli, takže jsme jen udělali fotografii, jak klečím před vozem a spolupracovníci se napřahují s polenem v ruce, jako že mi srazí za tu patálii hlavu.

Tím osud vozu neskončil. Po opravě se jednomu kamarádovi podařila neuvěřitelná věc, že totiž z trojky zařadil rovnou zpátečku. Kolečka v zadní nápravě byla rázem bez zubů, a tak jsme museli nápravu vymontovat a opravit ji, abychom mohli jezdit dál. Když jsme ji měli venku, s úžasem jsme zjistili, že je identická s nápravou z fiatů. Tak jsme odhalili tajemství italské licence. U Pellegatti zkrátka a dobře poskládali vozy z dílů fiatů a všechno jen obkreslili. Proto výkresy neměly

<sup>10</sup> Řidičský průkaz získal Oldřich Meduna až 26. června 1933.