

V SOUKOLÍ OKŘÍDLENÉHO ŠÍPU

ZÁKULISÍ AUTOMOBILKY ŠKODA OČIMA
KONSTRUKTÉRA FAVORITU PETRA HRDLIČKY

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.





Obchodní dům automobilů

AUTO JAROV, s.r.o. je autorizované prodejní a servisní centrum koncernu vozů Volkswagen Group, (tj. osobních a užitkových vozů Volkswagen, SEAT, Škoda, Audi) a nabízí kompletní sortiment produktů značky Honda. Již 15 let poskytujeme svým zákazníkům širokou paletu služeb: prodej a servis vozů, výkup vozů na protiúčet, prodej originálních doplňků a náhradních dílů, atd. Naše nejmodernější zázemí se špičkovou technologií slouží k plnému uspokojení potřeb zákazníků.

Společnost AUTO JAROV, s.r.o., byla založena v roce 1993. První obchodní dům automobilů sídlí v Osikově ulici v Praze 3 na Jarově. Obchodní komplex vznikal postupně, ale od počátku se nabídka firmy orientovala na prodej a servis vozů, a to značek náležících do koncernu VW Group, tj. osobní a užitkové vozy Volkswagen, Škoda, SEAT, Audi a nekoncernovou značku Honda. Zde nabízí kompletní sortiment produktů, tj. prodej vozů i motocyklů, motorových strojů a zahradní techniky. Snaha o neustálé rozšiřování a zdokonalování poskytovaných služeb vedla k získání certifikátu kvality ISO 9001/2000 a jeho stálou obhajobu. V současnosti nabízí společnost AUTO JAROV 450 pracovních příležitostí a je jednou z největších firem ve svém oboru nejen v Praze, ale v celé České republice. V roce 2007 bylo prodáno téměř 7 000 automobilů a provedeno přes 55 000 zakázek. Denní nabídka čítá přes 800 nových a ojetých vozů a motocyklů. Servis obsluhuje zhruba 200 vozů.

Prodej nových automobilů

Nové vozy jsou vystaveny ve specializovaných showroomech jednotlivých značek, kde se zákazníkům věnuje profesionálně proškolený personál. V září roku 2002 byl otevřen největší tuzemský autosalon Volkswagen pro osobní vozy. V návaznosti byl pak říjnu roku 2003 zahájen prodej v největším tuzemském autosalonu Volkswagen pro užitkové vozy. V prosinci roku 2004 jsme otevřeli autosalon Audi, který je svou rozlohou jedním ze tří největších autosalonů Audi ve střední Evropě, a ke kterému náleží od loňského února i kompletní servisní záze-

mí pro vozy Audi. Ve stejné době proběhla v 1. podlaží původní budovy na rohu ulic Osiková a Českobrodská rozsáhlá rekonstrukce a v květnu 2005 zde byl otevřen nový salon s kompletní nabídkou značky Honda - prodej a servis osobních vozů a motocyklů, ale také motorových strojů a prodej doplňků. V listopadu 2005 proběhla úspěšně kolaudace nové administrativní budovy, ve které od začátku roku 2006 sídlí vedení společnosti. Uvolněné prostory v budově tak dali podnět k rozšíření salonu Honda na 2000 m², což čítá dvojnásobek původní velikosti. Od července 2005 je tak v nových zvětšených prostorech otevřen bar s nabídkou studených i teplých pokrmů pro příjemněji strávený čas nákupu u nás.



V září 2007 byly dokončeny a následně uvedeny do provozu nové šestipodlažní garáže, které výrazně pomohly v řešení nedostatku parkovacích míst skladovaných automobilů na volné ploše. 1. listopadu loňského roku jsme otevřeli nový autosalon Škoda, největší svého druhu ve střední Evropě, poskytující maximální komfort jak našim zákazníkům, tak i jeho pracovníkům.

Prodej závodních a použitých automobilů

Mimo širokou nabídku nových vozů je naší chloubou zastřešený Autosalon závodních a použitých vozů, který nabízí na ploše 4000 m² přes 300 kvalitních a prověřených automobilů. Obchodní dům automobilů AUTO JAROV, s.r.o. je autorizované prodejní a servisní centrum koncernu vozů Volkswagen Group, (tj. osobních a užitkových vozů Volkswagen, SEAT, Škoda, Audi) a nabí-

zí kompletní sortiment produktů značky Honda. Již 15 let poskytujeme svým zákazníkům širokou paletu služeb: prodej a servis vozů, výkup vozů na protiúčet, prodej originálních doplňků a náhradních dílů, atd. Naše nejmodernější zázemí se špičkovou technologií slouží k plnému uspokojení potřeb zákazníků. V příjemném prostředí s maximálním zákaznickým servisem jsou zde nabízeny např. předváděcí a referenční vozy naší společnosti (nyní v rekonstrukci). Ostatní automobily jsou vystaveny na venkovní ploše 3 500 m². Všechny nabízené vozy jsou vždy s prověřeným technickým stavem a původem. Mimo rozšířeného výkupu vozů na protiúčet je možné přijetí vozu do komisního prodeje. Také u použitých automobilů lze využít nákupu na leasing či úvěr a výkupu starého vozu na protiúčet. V případě obměny celého vozového parku nebo jeho části je možné zrealizovat jednorázové odkoupení.

Servisní služby

Prodávané nové automobily jsou poskytovány s doživotní zárukou mobility. Věnujeme tak velkou péči servisnímu zázemí, které má kapacitu schopnou pojmout 200 zakázek denně. Dílny pro jednotlivé značky jsou vybaveny špičkovou servisní technikou, přičemž za zmínku stojí zejména válcová zkušebna Maha LPS 200 na měření výkonu motoru, zařízení pro měření sblíhávání kol a brzdové soustavy Heka, válcové zkušebny brzd Schenck a Maha, přístroj na měření geometrie přední a zadní nápravy Bosch atd. Servis AUTO JAROV je autorizován pro montáž systému vyhledávání vozidel Sherlog, mechanických zabezpečovacích zařízení, hands free sad, klimatizace a dalších součástí. V roce 2001 byla nabídka služeb rozšířena o nové zázemí lakovny a klempírny, které svými parametry a unikátní použitou technologií dopravy opravovaného automobilu mezi jednotlivými pracovišti jsou zcela ojedinělými i v evropském měřítku. Výčet servisních pracovišť doplňuje pneuservis, rychloservis pracující s produkty Shell a vlastní čerpací stanice. V areálu funguje samostatná Stanice technické kontroly s další Stanicí měření emisí. Pomoc při poruše přímo na cestě poskytují asistenční vozidlo (tel.: 603 247 537) spolu s odtahovou službou (tel.: 603 247 538), připravené NON-STOP k výjezdu. Po dobu opravy vozů si může zákazník pronajmout některé ze 150 připravených náhradních vozidel. Na provedené opravy, prověřené výstupní kontrolou, poskytujeme záruku 24 měsíců. Více na www.autojarov.cz





V SOUKOLÍ OKŘÍDLENÉHO ŠÍPU

**ZÁKULISÍ AUTOMOBILKY ŠKODA
OČIMA KONSTRUKTÉRA FAVORITU
PETRA HRDLIČKY**

Ptal se, naslouchal a zapsal Jan Králík

Životopisy osobností připravil Petr Hrdlička

Jan Králík

V soukolí okřídleného šípů

Zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky

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 3262. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Grafická úprava a sazba Michal Dusil

Počet stran 160

První vydání, Praha 2008

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2008

Cover Design © Michal Dusil

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

ISBN 978-80-247-2415-7 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-6919-6 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2011



Obsah

Předmluva.....8

KAREL HRDLIČKA

Jak začínal 10

Řídicí pracovník 14

Automobilka na úrovni 21

Válka 31

Definitivní důchod 33

PETR HRDLIČKA

Trnitá cesta k maturitě 35

Poprvé v ÚVMV 37

Na vysokou školu 43

Do fabriky 45

Do ozubárny 50

Do Švýcarska 53

Lekce o demokracii a o penězích 58

Opět do ÚVMV 63

Zuby 69

Spolupráce 73

Úkoly 76

Škoda 1000 MB 79

Škoda 120 82

Nový vůz 89

Do AZNP 97

Vývoj 101

Kanadský průšvih 105

Motor 108

Převodovka, nápravy 116

Bolestný nástup modelu Favorit 123

Listopad 1989 131

U Helbigů 134

Nové úkoly 139

Ničeho nelituji 152

Použitá literatura 156

Rejstřík 157

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 vzdělala 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 zlákal 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 zavolaal, abychom se sešli a jeho životaběh doplnili o změny v průběhu plynoucího času. Stálo to za to? Posudte sami.

Jan Králík

Kola, to je název bestselleru Arthura Haileyho, 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. Závíděl 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



Vlevo Peter Sudeck ze společnosti Škoda Deutschland, za námi na promítací ploše prototyp lidového vozu

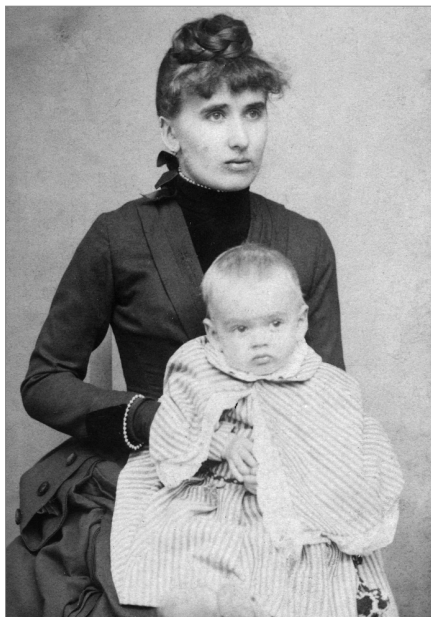
KAREL HRDLIČKA

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.

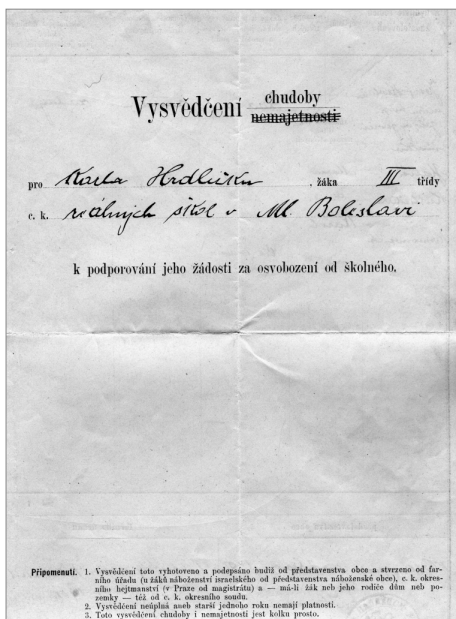
Po přijetí na C. a k. českou vysokou školu technickou v Praze opět získal chudinské stipendium, které pro vynikající studenty vypisoval mecenáš Josef Hlávka¹. Studenti, kteří stipendium získali, bydleli na Hlávkově koleji v Jenštejské ulici nedaleko Karlova náměstí. Podmínkou bylo římskokatolické vyznání, 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 spo-



Maminka Hrdličková se synem Karlem v necelém roce jeho věku



Karlova sestra Marie



Student Karel Hrdlička
jako šermíř

lečenské chování, k němuž patřil mj. šerm, který otec 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 studií 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 Domalípa², vynikajícího elektrotechnika a odborníka.

¹ Josef Hlávka (1831–1908) byl významný pražský stavitel, architekt (vídeňská opera, pražská porodnice U Apolóně) a úspěšný podnikatel. Patřil k nejšlechtetnějším 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.

² 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.

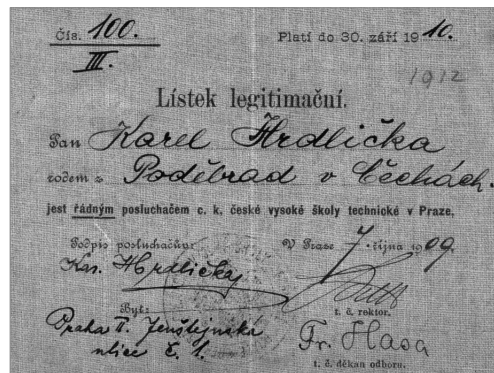


Josef Hlávka se studenty před kolejí v Jenštejnské ulici vítá císaře Františka Josefa I.

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 Kríso.

Od 1. ledna 1913 nastoupil jako konstruktér do Ringhofferovy vagonky na Smíchově s ročním pla-



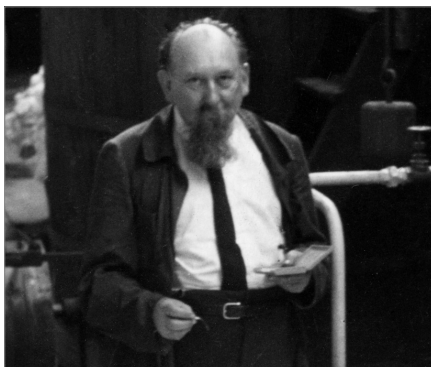


Asistentem na technice, 1911

tem 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 nejhorším 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 teorii o zajištění budoucnosti rozmetaly další známé dějinné události. Nepomohly mu ani anglické dluhopisy u Živnobanky, které měly sloužit jako



Ředitel červenokostelecké textilky

Ing. Karel Kriso

pojistka, za niž bychom 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 Stodolu³. 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 Ringhofferů 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 Ringhofferů 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 mechanickou 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

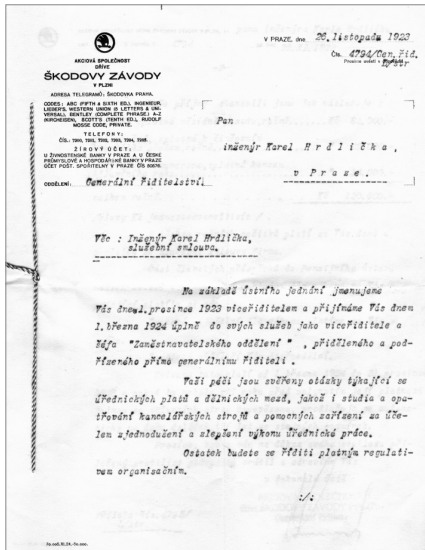
³ Prof. Ing. dr. h. c. Aurel Stodola se narodil 10. května 1859 v Liptovském Mikuláši. Studoval v Košicích, Budapešti, Curychu, Charlottenburgu a v Paříži na Sorboně. Pracovat začal v pražských Českomoravských strojárnách a ve strojárně Ruston. Roku 1892 přijal docenturu na technice v Curychu, brzy se 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

prezidenta T. G. Masaryka. V této funkci byl pověřen i jednáním v Ženevě v tehdejší Společnosti 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 Loevensteinem⁴, generálním ředitelem plzeňské Škody. Dr. Loevenstein nabídl otcí 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, příbytné 22 000 Kč a minimální zaručená remunerace ve výši 14 000 Kč. Otec na tuto pozici nastoupil 1. března 1924.

⁴ 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.

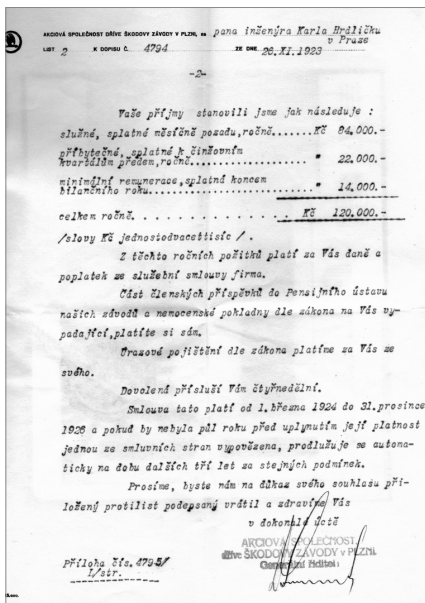


V roce 1927 byl povýšen do funkce ředitele, v níž nadále vedl zaměstnavatelské oddělení. Jeho dalším působištěm se od ledna 1929 stala Mladá Boleslav, kde byl jmenován náměstkem závodního ředitele s úkolem zahájit pásovou výrobu v nově postavených budovách mechaniky a karošárny. Na své jmenování vzpomínal 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 závodu 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 velkém 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. Obvyčně to dopadlo tak, že mě generální ředitel vzal s sebou do vozu a odjeli jsme k němu na večeri. Po večeri jsme si rozložili ležsta 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 někdo z ředi-



Jmenovací dekret na místo viceředitele zaměstnavatelského oddělení koncernu Škoda

