

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, umísťování 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 zpřímá, 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 načecal 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 ulici¹.

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 italští 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

¹ Dnešní Kounicova

² 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 velkou 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 zajásali a já vítězoslavně odcházel domů, protože jsem jim to spravil.

Další praxi jsem získal zásluhou těžkého dělostřelectva, které často defillovalo 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 dříč a pomýšlení 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 pochytil².



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

³ Jan Petránek se narodil 30. listopadu 1895 v Požárech u Křivokláta. 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.

⁴ Zdeněk Kejval se narodil 22. června 1905 v Brandýse nad Labem, vystudoval Vyšší průmyslovou školu v Plzni, kde roku 1926 maturoval na strojní oddělení. V průběhu let působil v Českomoravské Kolben-Daněk, od 1. ledna 1935 ve Zbrojovce F. Janeček v její karosárně v Kvasínách. 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.