



Elegantní roadster Praga Lady oblékla karosárna Uhlík v roce 1936

# UHLÍK U SODOMKŮ

Od první únorové neděle až do konce roku probíhá ve vysokomýtském Muzeu českého karosářství výstava připomínající pražského karosáře Oldřicha Uhlíka a jeho podnik.

JAN TUČEK

Foto: autor

**O**ldřich Uhlík (1888 – 1964), rodák z Vrba nad Lesy, se v roce 1905 vyučil kolářem a v letech 1908 a 1909 absolvoval karosářskou školu v Kašperských Horách. Před první světovou válkou pracoval v Praze a ve Vídni, v období let 1910 – 1911 v automobilce Laurin a Klement v Mladé Boleslavi a poté přes rok sbíral zkušenosti v Paříži a okolí. Vlastní karosárnu si chtěl Oldřich Uhlík otevřít už v roce 1914, plány mu však překazila válka. Pravý čas nastal až v létě 1921, kdy se dvěma společníky, Antonínem Viktorínem a Františkem Žemličkou, založil firmu Karosa. V Praze-Holešovicích si postavili halu na výrobu karoserií, jejich práci propagoval první zákazník, továrník Hugo Urban-Emmerich, jemuž karosovali sportovní Austro-Daimler. Karosa se záhy proslavila solidní

Uhlíkův život a dílo přibližují desítky dobových fotografií a dokumentů

prací a nápaditými návrhy, které kreslil Oldřich Uhlík. K prominentním zákazníkům patřili například ředitel Lucernafilmu Miloš Havel, vydavatel listu Prager Tagblatt Edgar von Morawitz a vrchní ředitel Živnobanky Dr. Jaroslav Preiss.

Koncem roku 1927 se Oldřich Uhlík osamostatnil a v Praze-Strašnicích si nechal



Oldřich Uhlík (1888 – 1964)







Hbité sportovní kupé MG Midget J2 ročníku 1933 s karoserií Uhlík

postavit vlastní karosárnu, jež se záhy vyšvihla mezi tuzemskou špičku svého oboru. Vedle podvozků českých značek zde oblékali i četná zahraniční šasi, včetně prestižních značek Bugatti, Isotta-Fraschini, Mercedes-Benz, Lancia a dalších. Nechyběly ani Tracta s předním pohonem a belgické vozy Minerva a Imperia. Mezi prominentními zákazníky figuroval Jiří Kristián Lobkowicz (1907 – 1932) i další aristokraté, ale také zoolog a cestovatel Dr. Jiří Baum, pro nějž Oldřich Uhlík navrhl a dal zhotovit třínápravový obytný vůz Tatra 72, s nímž manželé Baumovi podnikli v letech 1934 až 1939 cestu kolem světa. Kromě osobních vozů stavěla strašnická karosárna i dodávky, sanitky, pohřební vozy, autobusy a autokary.

Na podzim 1947 vznikl v Uhlíkově karosárně na anglickém podvozku Healey prototyp kabrioletu s celokovovou karoserií a kontrakt na malosériovou výrobu byl na spadnutí. Místo toho však v únoru 1948 přišel komunistický převrat a nad Oldřichem Uhlíkem se začaly stahovat mraky.

Jeho podnik byl znárodněn, on sám směl ještě v letech 1948 a 1949, už jen jako technický vedoucí, dojednat a vést výrobu polokabrioletů Škoda Superb pro stranické a vládní představitele. Nedlouho před dokončením stokusové série však byl Oldřich Uhlík vzat do vazby, internován a poté ho čekaly dlouhé měsíce v pracovním táboře v Pardubicích.

Po propuštění pracoval v letech 1950 až 1952 jako pomocný dělník a potom opravář karoserií, do svého někdejšího podniku se ovšem vrátit nesměl. V létě 1952 mu komunistické úřady přikázaly, aby se i s rodinou vystěhoval z Prahy do Chřibské ve Šluknovském výběžku. Duševně i materiálně tam strádal následujících dvanáct let a zemřel v srpnu 1964.

Uhlíkovu osobnost a dílo připomínají na výstavě desítky dobových fotografií, dokumentů a předmětů, největší zájem ovšem budí pětice automobilů, jejichž karoserie navrhl a se svými spolupracovníky postavil. Trojici z nich do Vysokého Mýta zapůjčil

Emil Příhoda, sběratel a neúnavný propagátor značky Praga. Kuriozitou je jeden ze dvou zhotovených reklamních automobilů s nápisem „Hašlerky“, postavený v roce 1929 na podvozku vozu Praga Piccolo s litrovým motorem. Propagoval proslulé bonbóny, proto vypadal jako jejich rulička. Jako připomínku svého dětství jej během vernisáže výstavy neopomněla pohladit paní Milada Vepřeková, nejmladší ze tří dcer Oldřicha Uhlíka.

Vrcholné Uhlíkovy období reprezentuje elegantní roadster Praga Lady ročníku 1936 s až nemravně dlouhou záďí, ozdobenou malou „ploutvičkou“. Do třetice pan Příhoda výstavu obeslal sanitním vozem Praga Lady, jedním z padesáti, které ve strašnické karosárně zhotovili v období 1947 – 1948. Oba vozy Praga Lady mají pod kapotou čtyřválec SV 1660 cm<sup>3</sup> o výkonu 35 k (26 kW).

Ze sbírky Národního technického muzea v Praze přicestovalo hbité kupé MG Midget J2 vybavené čtyřválcem OHC o objemu 847 cm<sup>3</sup> a výkonu 36 k (26,5 kW). Jeho půvabně zaoblené tvary navrhl dovozce anglických vozů a motocyklů Ing. Zdeněk Klika, pro jehož bratra Oldřich Uhlík kupé karosoval.



Reklamní vůz „Hašlerky“, postavený na podvozku Praga Piccolo (1929)

Překvapením dne byl mohutný černý polokabriolet se šesti bočními okny, jeden ze stovky vozů Škoda Superb s řadovým šestiválcem OHV 3137 cm<sup>3</sup> o výkonu 80 k (59 kW), karosovaných v letech 1949 a 1950 ve Strašnicích. Vzorně (a nepochybně nákladně) renovovaný automobil přivezl jeho slovenský majitel na poslední chvíli, při vernisáži přijímal gratulace a zářil štěstím. Není divu, z patrně čtyř dochovaných kusů je pouze ten jeho jako nový, možná dokonce o chloupek lepší.

Výstava bude v Regionálním muzeu ve Vysokém Mýtě k vidění do prosince letošního roku. ■

Jedna z padesáti sanitek Praga Lady zhotovených v letech 1947 a 1948



Čerstvě renovovaný polokabriolet Škoda Superb s karoserií Uhlík (1949)