

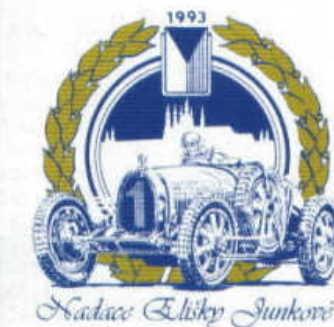
JAN TUČEK

K výrazným osobnostem naší automobilové historie patří Oldřich Uhlík (1888-1964), velmi nadaný a úspěšný karosář, jehož životní příběh se prolíná s peripetemi českých dějin první poloviny 20. století. Připomeneme si jej v tomto a ve dvou dalších číslech.

Oldřich Uhlík se narodil 1. listopadu 1888 ve Vrbné nad Lesy (okr. Louny) jako pátý ze šesti potomků kolářského mistra Štěpána Uhlíka. Vyučil se kolářem a na jaře 1906 se vydal na vandr, aby se zdokonalil v řemesle a poznal svět. Pět měsíců pracoval v kolářské dílně J. Enderse v německé obci nedaleko Biliny, už v srpnu 1906 si však našel nové zaměstnání v Praze, u Františka Peroutky, jehož kolářství sídlilo pod oblouky karlínského viaduktu.

Mladého tovaryše lákala výroba kočárů, a tak po úspěšné praxi v Peroutkově dílně přešel ke smíchovské firmě Bárta. Tam už pracoval na složitějších zakázkách a ve svých pamětech v roce 1959 o tom napsal: „Kromě jiných vozů jsem v této dílně zhotovil pro město Prahu zlatý pohřební vůz, a také věncový vůz. Tyto vozy ještě existují, ale zřídka se používají.“

Při jedné z nedělních schůzek kolářů se Uhlík dozvěděl o existenci odborné školy v Kašperských Horách, tehdy převážně německém Bergenreichensteinu. Obrátil se na pražský Ústav pro zvelebování živností a jeho ředitel Weigner mu pomohl hned dvakrát. Jeho žádost o stipendium podpořil a navíc mu uká-



Oldřich Uhlík na snímku z roku 1910, kdy mu bylo dvaadvacet let.

Oldřich Uhlík

Příběh karosáře (1)

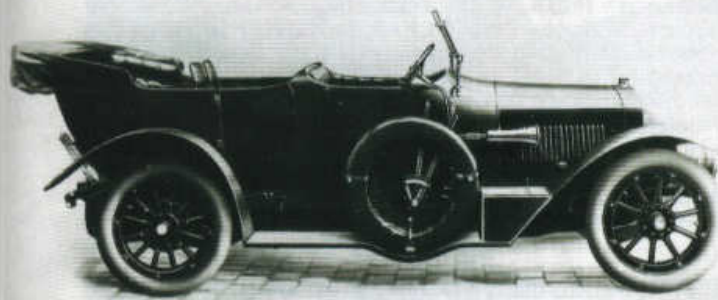
zal několik čísel francouzských a německých časopisů, ve kterých byly nejen kočáry, ale i automobilové karoserie. Uhlíka nadchly a i když neměl peněz na zbytky, časopisy si předplatil. Koncem srpna 1908 odcestoval na Šumavu, nejprve vlakem do Sušice a pak tři a půl hodiny pěšky do Kašperských

Hor. Ve škole měli značnou početní převahu Němci (bylo jich asi 45 na 12 Čechů) a vztahy nebyly dvakrát idylické. Během studia se Uhlík „cvičně“ pustil do výroby své první automobilové karoserie inspirované zahraničními časopisy, nakonec však před koncem školního roku dokončil jen její levou polovinu.

V červnu 1909 výuku úspěšně absolvoval a ředitel školy mu zajistil místo u vídeňské firmy Armbruster. Tam postavil dvě karoserie pro elektromobily, ale zkrátka byl propuštěn po tom, co se zúčastnil české slavnosti. Zapláceno však dostal dobře - i s příplatkem za úkolovou práci, a tak měl něco do začátků. Krátce pracoval v karosárně vídeňského Čecha pana Bláhy, po konfliktech s německými odbory dřevodělníků však císařskou metropolí na podzim 1909 opustil.

Ještě ve Vídni mu doporučili místo v jedné dílně v Olomouci, která však vyráběla pouze kočáry a povozy, zatímco Uhlíka lákaly automobilové karoserie. Napsal do mladoboleslavské továrny Laurin a Klement žádost o zaměstnání v karosárně a 31. ledna 1910 tam skutečně nastoupil. Po letech pak na mladoboleslavské období vzpomínal v dobrem: „Při nástupu jsem byl přidělen staršímu partákovi, bývalému kočárníkovi. Byl to rozumný a zkušený řemeslník, kterému již pomáhali dva mladší dělníci. Dělalí jsme vždy tři až šest stejných karosérií najednou. Už tehdy se pracovalo v úkolu, ale v naprostém klidu a beze spěchu. Přitom jsem vydělával průměrně 12 až 14 zlatých týdně, což bylo na tehdejší dobu - a zvlášť na Mladou Boleslav - pěkný výdělek.“

V Mladé Boleslavi začal Oldřich Uhlík cvičit v Sokole, měl dobré zaměstnání a zdálo se, že by se tam mohl usadit. To ale neměl v úmyslu. Jakmile zjistil, že se



Během působení v Mladé Boleslavi Oldřich Uhlík pracoval i na karosériích vozů Laurin a Klement typu K.

Skromné začátky v Holešovicích: takhle vypadala „Karosa“ v roce 1921.



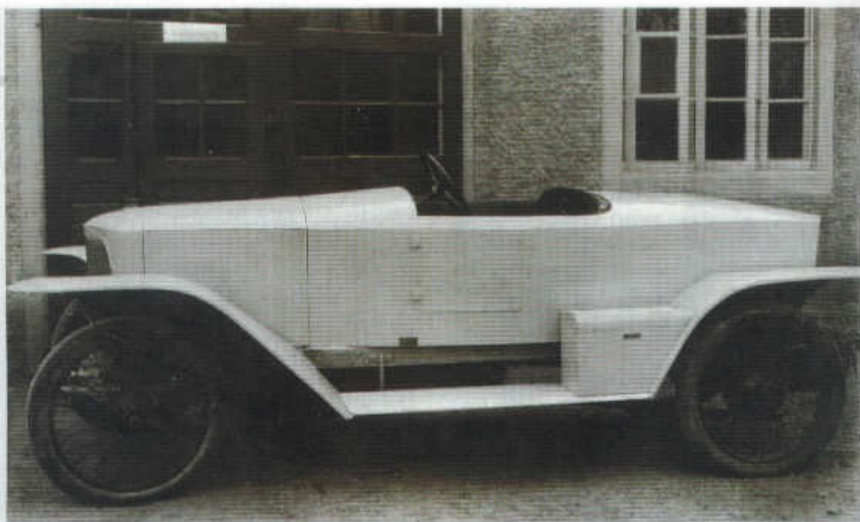
u firmy Laurin a Klement už nic nového nenaučí, začal přemýšlet o cestě na zkušenou do Francie, popřípadě i do Anglie. K místnímu učiteli začal chodit na hodiny francouzštiny a u Národohospodářského ústavu České akademie si zažádal o cestovní stipendium. Dostal je s podmínkou, že v cizině získané zkušenosti uplatní doma, ve své vlasti. Přesně to měl ovšem v úmyslu. Před vánočními 1911 opustil Mladou Boleslav, svátky strávil u rodičů ve Vrbně a s výslužkou ze zabijačky se 9. ledna 1912 vydal vlakem z Prahy do Paříže. Předtím musel ovšem na hejtmánství do Loun, kde mu do pracovní knížky dali velké razítko opravňující k cestám do všech evropských států kromě Ruska. Úřední akt trval asi deset minut a stál ho jednu zlatku za kolek.

V Paříži získal místo v karosárně Wetzel, s jejímž švýcarským majitelem si dopisoval ještě z Mladé Boleslavi, jen ho překvapilo, že si tam každý dělník musel opatřit vlastní náradí. Na dluh nakoupil jen kovové části a vše dřevěné - včetně hoblíků - si během týdne vyrobil sám. Zapracoval se rychle a vydělával víc než dvojnásobek toho, co bral v Mladé Boleslavi. Každý měsíc posílal do Prahy zprávu o své činnosti, dvakrát za ním dorazilo i stipendium, pak však platby ustaly s tím, že už mu výdělek stačil na slušné živobytí. Byla to pravda, i když si zpočátku musel platit také hodiny francouzštiny - on naopak dával hodiny technického kreslení svým kolegům.

V létě 1912 dal u Wetzela výpověď a přešel do karosárny Belvalette v Neuilly, na západním předměstí Paříže. Vedlo se mu dobře, kromě práce se věnoval i pařížským radovánkám a pod dojmem letecké výstavy se dokonce ucházel o práci v továrně Blériot, ale jako rakouského občana ho nemohli přijmout. V prosinci 1912 Uhlík nadchla návštěva Pařížského autosalonu, počátkem roku 1913 uvažoval o cestě do Anglie, ale plány mu zhatil nemocný žaludek. 20. března 1913 Paříž opustil a vrátil se zpátky do Čech, kde se čtvrt roku léčil.

K řemeslu se vrátil v létě 1913 v Praze - nejdříve nastoupil u firmy Klubal na Václavském náměstí, brzy však přešel ke společnosti „Ing. Kačer a Andras“ ve Vinařské ulici na Letné. V nové čtyřpatrové budově dostal k dispozici třetí podlaží, v němž zřídil karosárnu (nákladní výtah už tehdy umožňoval přepravu i největších osobních automobilů). Během podzimu 1913 spolu s trojicí spolupracovníků začal podle vlastních návrhů vyrábět karoserie na podvozky Laurin a Klement. Stal se i členem Českého aviatického klubu a z ořechového dřeva zhotovil asi 1,6 m dlouhou vrtuli, jež vzbudila nemalý zájem na pražské letecké výstavě.

V polovině července 1914 se Oldřich Uhlík rozhodl založit vlastní karosárnu, připravoval si dílny ve dvoře jednoho z domů v Krakovské ulici, ale plány mu překazilo vyhlášení války. Vrátil se k firmě Ing. Kačera, která mezitím přešla pod vojenskou správu a připravovala vozidla pro armádu. Na podzim 1915 však musel narukovat k pěšímu pluku do Litoměřic a koncem března



První zakázka holešovické firmy „Karosa“ - sportovní Austro-Daimler z léta 1921.

1916 se svou setninou putoval na ruskou frontu. V zákopech přežil těžké květnové a červnové boje. 23. června 1916 mu nepřátelská střela zle poranila tři prsty na levé ruce, a tak se sanitním vlakem vrátil do Hodonína. Nakonec se dostal do Prahy, kde už s těžkým průstřelem hrudníku ležel jeho starší bratr František. Ten mu také poradil, aby si podal žádost o přeložení k automobilnímu vojsku. Ještě během hospitalizace ve Strakově akademii se Oldřich Uhlík koncem září 1916 učil řídit automobil, řídičský průkaz získal jen o dva týdny později - 11. října. K pěšákům se už nevrátil, zbytek války prožil u automobilního oddílu v Itálii.

Do rodného Vrnbna se vrátil 7. listopadu 1918, šest dní po třicátých narozeninách a deset dní po vyhlášení Československé republiky. V lednu 1919 zemřela na nedoléčený zápal plic Uhlíkova maminka, v březnu 1920 se jako šéf karosárny vrátil do Vinařské ulice v Praze na Letné. Pilně cvičil v Sokole a při všesokolském sletu se v červnu 1920 seznámil se svou budoucí ženou. V dubnu 1921 se oženil a zároveň začal budovat vlastní podnik. Na pronajatém pozemku v Plynární ulici v Praze - Holešovicích vyrostla v červnu 1921 dřevěná montovaná stavba a počátkem července Oldřich Uhlík a jeho dva společníci, pánové

Viktorín a Žemlička, ohlásili živnostenskou výrobu karoserií. Firma dostala jméno „Karosa“, Oldřich Uhlík v ní měl podíl 50 %, zatímco jeho partneři (bývalí dělníci z Vinařské ulice) vlastnili každý po 25 %. Firma začínala se třemi dělníky a jedním učněm - všichni do Holešovic přešli z Letné.

Prvním zákazníkem firmy „Karosa“ se stal továrník Hugo Emmerich-Urban, majitel holešovických papíren a nadšený motorista. V šibeničním termínu dvou týdnů si dal postavit otevřenou sportovní karoserii na vůz Austro-Daimler, s nímž se chtěl zúčastnit závodů v Karlových Varech.

„Poslední tři dny a tři noci jsem nešel vůbec domů. Vše se dokončovalo a sám objednavatel dvě noci spolupracoval s mechaniky. Skutečně čtrnáctého dne v poledne jsme byli se všim hotovi, takže pan továrník sjednanou cenu s radostí zaplatil a odjel. Uvědomuji si, že tato zakázka byla pro mne jakousi maturitou. Každá věc a každá součást byla zhotovena podle mého návrhu. A že to bylo k úplné spokojenosti a v úžasné krátké době. Pan Urban se s tím všude mezi automobilisty pochlubil, a tím mne uvedl ve známost. Byl mým nejlepším propagátorem,“ vzpomínal na úspěšný debut Oldřich Uhlík.

Továrník Emmerich-Urban svěřil Oldřichovi Uhlíkovi i karosování vozu Panhard et Levassor.

