

VÝROČÍ

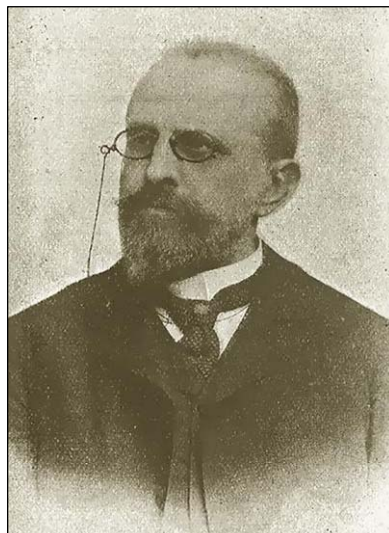
Jak jsme Vás informovali minulý měsíc, došlo 21. července 2008 k zapsání našeho nadačního fondu do obchodního rejstříku. Od tohoto data vstoupil fond v praktický život a začal připravovat především vše k veletrhu Sběratel 2008, který se konal naposledy na výstavišti v Holešovicích. Měsíc po konání veletrhu Průmyslový palác vyhořel. Požár začal přibližně v místech kde jsme my měli náš stánek a jsme velmi rádi, že se taková katastrofa nekonala o měsíc dříve.

Letos již popáté budeme na veletrhu Sběratel a jako každý rok čeká na všechny kdo přijdou něco málo z našich exponátů a možná i něco navíc, ale to se nechejte překvapit. Pokud přijdete, uvidíte.

Vstupujeme tedy do pátého roku naší existence. Letos vychází již pátý ročník našich věstníků, byť v prvních dvou letech vycházel v jiné podobě i v jiné periodě. Za tu dobu si věstníky získaly řadu věrných čtenářů a díky zpětným reakcím a ohlasu se snažíme, aby byl věstník o to zajímavější.

Činnost nadačního fondu samého zdánlivě působí jako by se nic nedělo. Je pravdou, že o některých našich činnostech neinformujeme, zejména pokud se týká aktivit souvisejících přímo s projektem muzea. Důvod je celkem nasnadě. Pokud hledáme vhodný pozemek nebo objekt, pak se veřejně projevený a publikovaný zájem obrací proti nám, zejména ze stran prodávajících, kteří obvykle náhle mění podmínky a upravují své nabídky nejen cenově. To je kontraproduktivní a proto tedy příliš o akci muzeum nepíšeme. Chtěli bychom vše zveřejnit, až budeme mít jistotu, že jsme úspěšili. Můžeme Vás však informovat, že ani my sami jsme v minulosti netušili, jaké a zejména kolik obtíží se schovává při jednáních s vlastníky, ale i s úřady, která kladou různá omezení. Výsledkem pak bývá, že desítky vybraných lokalit, nad kterými jsme strávili mnoho času se ukážou nevhodnými z různých důvodů a musíme tzv. o „dům dál“.

Jsmo rádi za Vaši podporu projektu muzea a budeme rádi, když nás dále budete podporovat. Uvítáme také různé příspěvky do věstníků, k naší činnosti i na naši činnost samotnou, zejména dary na nadační konto. I drobné příspěvky potěší, ale hlavně pomohou dobré věci.



JUDr. Albín Bráf, národohospodář, politik a novinář se narodil 27. února 1851 v Třebíči. Po vystudování práv vyučoval na Československé obchodní akademii národní hospodářství. V roce 1882 se stal profesorem politické ekonomie na Karlově univerzitě, kde přednášel jako první v češtině.

Je považován za zakladatele české národohospodářské školy a ve školství také působil i jako školní inspektor. Politicky působil v Národní straně tedy u tzv. Staročechů. Jeho tchánem byl František Ladislav Rieger.

V letech 1883-1895 byl poslancem Českého sněmu, členem Zemského správního výboru a doživotním členem panské sněmovny. V letech 1909-1911 působil jako rakouský ministr orby.

Byl jedním z iniciátorů vzniku Zemské banky království Českého v roce 1890, stejně jako České akademie věd a umění, při které založil Národohospodářský ústav. V roce 1903 vypracoval učební osnovy pro obchodní školy, které platily až do roku 1948. Zemřel 1. července 1912 v Roztokách u Prahy



Tomáš Baťa, český průmyslník se narodil 3. dubna 1876 ve Zlíně. Bylo mu teprve 18 let když se sourozenci Antonínem a Annou založili obuvnickou firmu T. & A. Baťa ve Zlíně.

Přestože se v prvních letech objevily ve firmě problémy, podařilo se je Tomášovi rychle překonat a v roce 1897 již staví první výrobní halu. Výroba bratří Baťů se soustředila nejprve na typickou valašskou houněnou obuv, později přešly na slavné „baťovky“ vyráběné zejména za využití plátna. To bylo levnější než kůže a jejich boty se tak staly dostupné širokým masám pro svoji příznivou cenu.

V roce 1908 se po smrti bratra stal jediným majitelem firmy, když vyplatil sestru, která se provdala. O dva roky později zaměstnával víc než 350 dělníků a denně vyráběl přes 3.000 párů obuvi. Pro své dělníky také zahájil úspěšný sociální program, zejména stavbu firemních domků. Kromě toho již v minulosti zaváděl podíly na zisku a další na svoji dobu ojedinělé kroky, které znamenaly růst jeho firmy a úroveň dělnictva.

Válka pro něj znamenala podstatný růst, díky dodávkám pro armádu, díky čemuž zachránil i řadu mužů od vojny. Velká krize nastala v roce 1922 když přišel s heslem „konec drahoty“ a díky čemuž nastartoval svůj podnik do hvězdných výšin. Kromě toho se začal orientovat na zahraniční obchod. To souviselo s rozpadem monarchie, kdy podnikatelé ztratili okolní trhy blokové nyní hranicemi. To se mu bohužel stalo osudným. Zemřel 12. července 1932 právě když odlétal ze Zlína do švýcarského Möhlinu, kde měl otevřít novou pobočku. Letadlo spadlo krátce po startu díky mlze a špatné viditelnosti. Tomáš Baťa vybudoval koncern s tisíci zaměstnanci, který stačil rok před svojí smrtí přeměnit na akciovou společnost Baťa a.s. a její vedení převzal po jeho tragické smrti nevlastní bratr Jan Antonín Baťa.

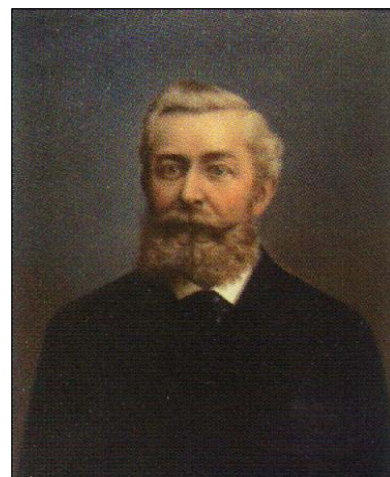
WIKOV - AUTOMOBILKA Z HANÉ

Letos je tomu 125 let co Gottlieb Daimler začal stavět automobily. Karl Benz si nechal patentovat svoji motorovou tříkolku o dva roky dříve, ale první dálkovou cestu podnikl v roce 1888. Zkrátka v této době se začal rodit nový průmysl, který dnes patří k hlavním hybatelům ekonomiky. To se projevilo i při vyplácení tzv. šrotovného, tedy příspěvku od států na likvidaci starého vozu, aby si majitel mohl pořídit nové auto a tak se podpořila ekonomika. Automobilový průmysl tedy hýbe nejen námi lidmi z místa na místo, ale i ekonomikou celého světa.

My se však nebudeme věnovat automobilovému průmyslu světa, ale čistě našemu domácímu. Řekl bych, že symbolicky zůstaneme jen v Markrabství moravském. Obě osobnosti z úvodníku se narodili na Moravě a zde se narodili i naši dva průmyslníci František Wichterle a Josef Kovářik. Ale vezměme to popořadě.

Prostějov byl až do 19. století malé provinční městečko. Městem se nazývalo od roku 1390, ale až do roku 1801 nebylo ničím výjimečné. Žila zde početná německá a židovská komunita. Právě Židé, zdatní to obchodníci, rozpochovali zdejší průmysl. V roce 1801 zde byla založena soukenická továrna Veita Ehrenstamma. Textilní průmysl se zde uchytil, tedy zejména oděvní průmysl a o 100 let později představoval již jednu třetinu veškeré produkce v Rakousku-Uhersku. Díky tomu měl také výsadní postavení v monarchii a to se projevilo i na městě samém. Podle výsledků sčítání obyvatel v letech 1872 a 1890 byl Prostějov třetím největším městem na Moravě po Brnu a Jihlavě. Žilo zde přes 18.000 osob. Významnou událostí v rozšiřování města také sehrála železnice. Ta spojila město se světem v roce 1870 stavbou tratí Olomouc Nezamyslice a v témže roce byl zahájen provoz soukromé plynárny, jejíž stavba byla zahájena v roce 1868 a díky níž bylo zavedeno veřejné osvětlení v celém městě.

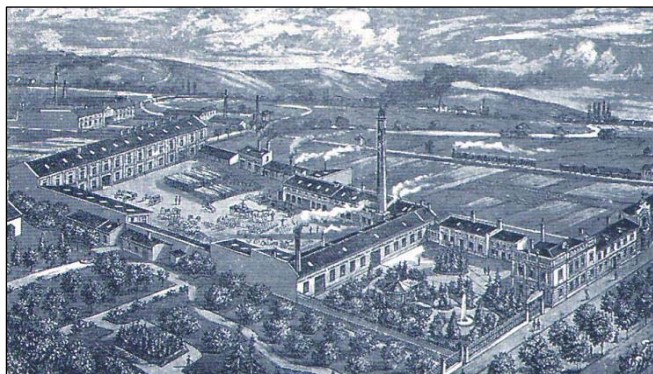
Od těchto událostí byl pak jen krůček k onomu roku 1871 kdy si František Wichterle spolu se svými švagry Adolfem a Janem Prochaskovými koupil ve veřejné dražbě onu plynárnu a stal se jejím ředitelem. Své podnikání, ale rozšiřoval i o jiné aktivity. Předně začal obchodovat s hospodářskými stroji firmy Dehring z USA. Prostějov a jeho okolí leží na úrodné Hané, kde bylo velké množství rolníků, kteří používali drobné zemědělské stroje a to byli jeho ideální klienti. Při pravidelném styku s nimi, však našel další skulinu na trhu. Stroje nebylo často kde opravovat a sedláci si vše dělali na koleně za pomoci místních kovářů. Právě z těchto důvodů v roce 1878 zřídil na dvoře plynárny malou dílnu pro opravy všech strojů. Nově ustavená firma byla založena 27. října 1878 jako „První prostějovské dílny na hospodářské nářadí Wichterle & Prochaska“ měla dvacet dělníků a docela úspěšně se zavedla. Velmi brzo kromě oprav zahájil i vlastní výrobu. To se už rozhodl osamostatnit a podnikat jen svým jménem. Odkoupil společníkův podíl, vzdal se vedení plynárny a věnoval se již jen dílně a strojům. Vznikla tak „První prostějovská továrna na hospodářské stroje F. Wichterle“, která se v roce 1882 stěhuje do již novou tovární budovy. Továrna se kromě oprav soustředila na výrobu



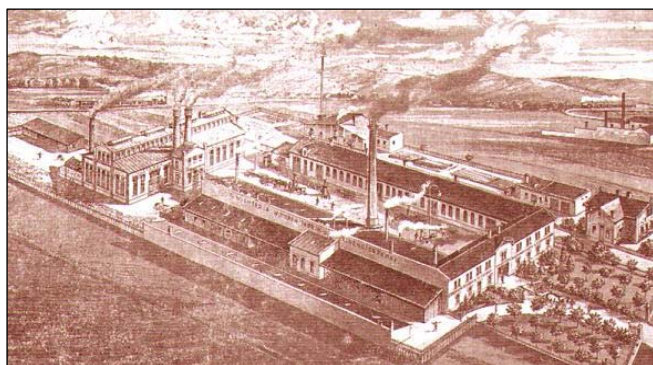
František Wichterle (1840-1891)



Budova první dílny na dvoře plynárny, asi 1878



Továrna postavená v roce 1882, tzv. první továrna č.p. 315

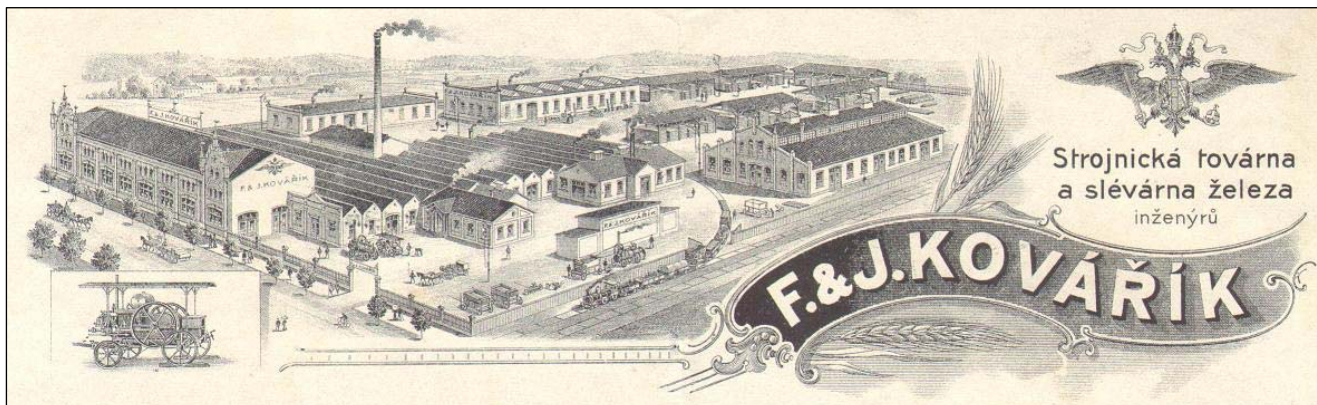


nových strojů. Zpočátku šlo o menší hospodářské stroje, secí a žací stroje, nářadí, mlátičky, ale i orací a pro první hrubší zpracování sklizených plodin. Továrně rostla konkurence a to v její těsné blízkosti. Zde vznikla Továrna na hospodářské stroje Zaoral a spol., ale ta nevydržela na trhu a v září 1888 jí kupuje František Wichterle za 29.500 zl. a vzniká tím jeho druhá továrna. S rozšířením výroby bylo třeba upravit i název firmy, který se mění na První prostějovská továrna na hospodářské stroje a slévárna na kov a železo F. Wichterle. První továrna vyrábí i nadále orací stroje a nářadí, v nové továrně zavádí výrobu parních strojů a mlátiček.

Bohužel nadšení a stálý rozvoj firmy zkazila náhlá smrt. František Wichterle zemřel 14. června 1891 na sepsi. Po jeho smrti převzali vlastnictví i vedení firmy jeho dva synové Karel a Lambert. Za jejich vedení firma dosáhla nového rozmachu a dokonce exportovala do dalších zemí Evropy. Oblíbenými se staly secí stroje „Montania“. Za vedení obou bratrů rostl nejen počet vyrobených strojů, ale přirozeně také počet dělnictva, který v roce 1914 dosáhl 1.000 zaměstnanců.

Stejnou počtu zaměstnanců, dokonce ve stejném roce dosáhla i firma, kterou založil Ing. Josef Kovářik, ale to se opět trochu vrátíme v čase o dvacet let zpět, do roku 1894. V tomto roce se teprve šestadvacetiletý Kovářik pustil do podnikání a výroby pluhů a secích strojů. Narodil se v roce 1868 v tkalcovské rodině. Založil firmu „Inženýr Josef Kovářik, strojnická továrna a slévárna v Prostějově“. Aby dosáhl určité výhody oproti již zavedenému podniku Wichterlovu, prezentou

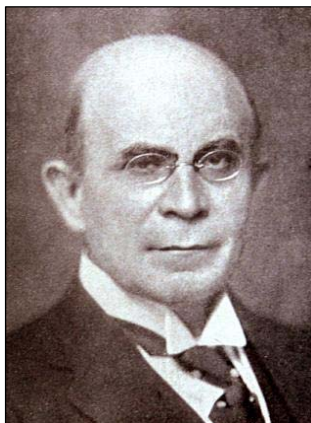
< Tzv. druhá továrna č.p. 352, získaná v roce 1888 odkoupením



AA1311 - Hlavička firmy F. & J. Kovářik, Prostějov, asi rok 1906



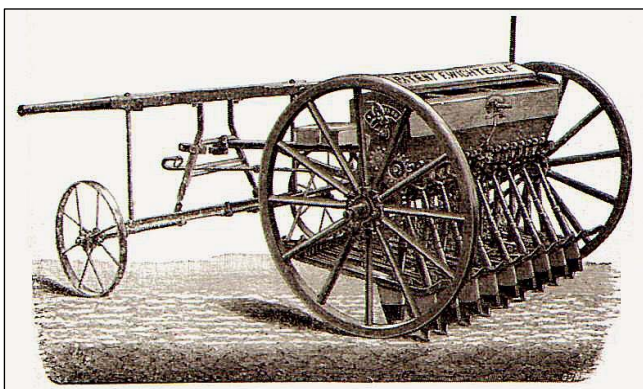
Josef Kovářik (1868-1940)



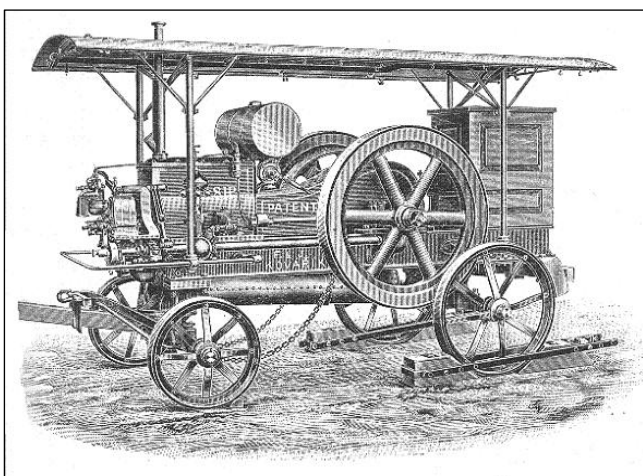
František Kovářik (1865-1942)

val zejména svá technická vylepšení a patenty dosaženým technickým vzděláním a inženýrským titulem. Tím částečně vyrovnal podstatný náskok svého konkurenta. Jeho malá dílna začínala stejně jako Wichterlova s dvaceti dělníky. Brzo se na Josefa Kovářika usmálo štěstí. Z fondu starosty města Prostějova Karla Vojáčka získal v roce 1895 bezúročnou půjčku 100.000 zl. na podporu vybudování další ryze české strojírenské firmy. Prostějov získávala do své správy postupně česká menšina a proto vznikaly podobné akce na podporu českého podnikání proti německým podnikům.

V roce 1896 se do Prostějova vrátil ze svého působení ve Vídni o tři roky starší bratr Ing. František Kovářik a zapojil se do vedení firmy. František vystudoval strojírenství na vídeňské technice a poté působil na průmyslové škole v Bielsko-Bialé, aby se v roce 1890 vrátil do Vídně, kde přednášel strojírenské rýsování a stavbu strojů. Oba bratři společně založili veřejnou obchodní společnost „Strojnická továrna a slévárna železa inženýrů F. & J. Kovářik v Prostějově“. Firma rychle získává své zákazníky a stává se konkurencí ostatním výrobcům. Postupně rozšiřuje svoji produkci žacími stroji o zemědělské stroje, mlátičky, čerpadla a plynové motory. V roce 1902 předstihla poprvé ve vývoji svého konkurenta Wichterleho zavedením výroby benzinových motorů, který Wichterle zavedl až o rok později. Kromě rozvoje firmy pokračuje František Kovářik také ve své vědecké práci. Ve stejném roce získal jako první v Českých zemích doktorát technických věd na České vysoké škole technické v Brně a v roce 1904 byl na této škole jmenován docentem nauky o stavbě hospodářských strojů. V roce 1908 byl jmenován členem Národohospodářského ústavu při České akademii věd a umění v Praze.



Řádkový secí stroj „Montania“ patentovaný firmou F. Wichterle

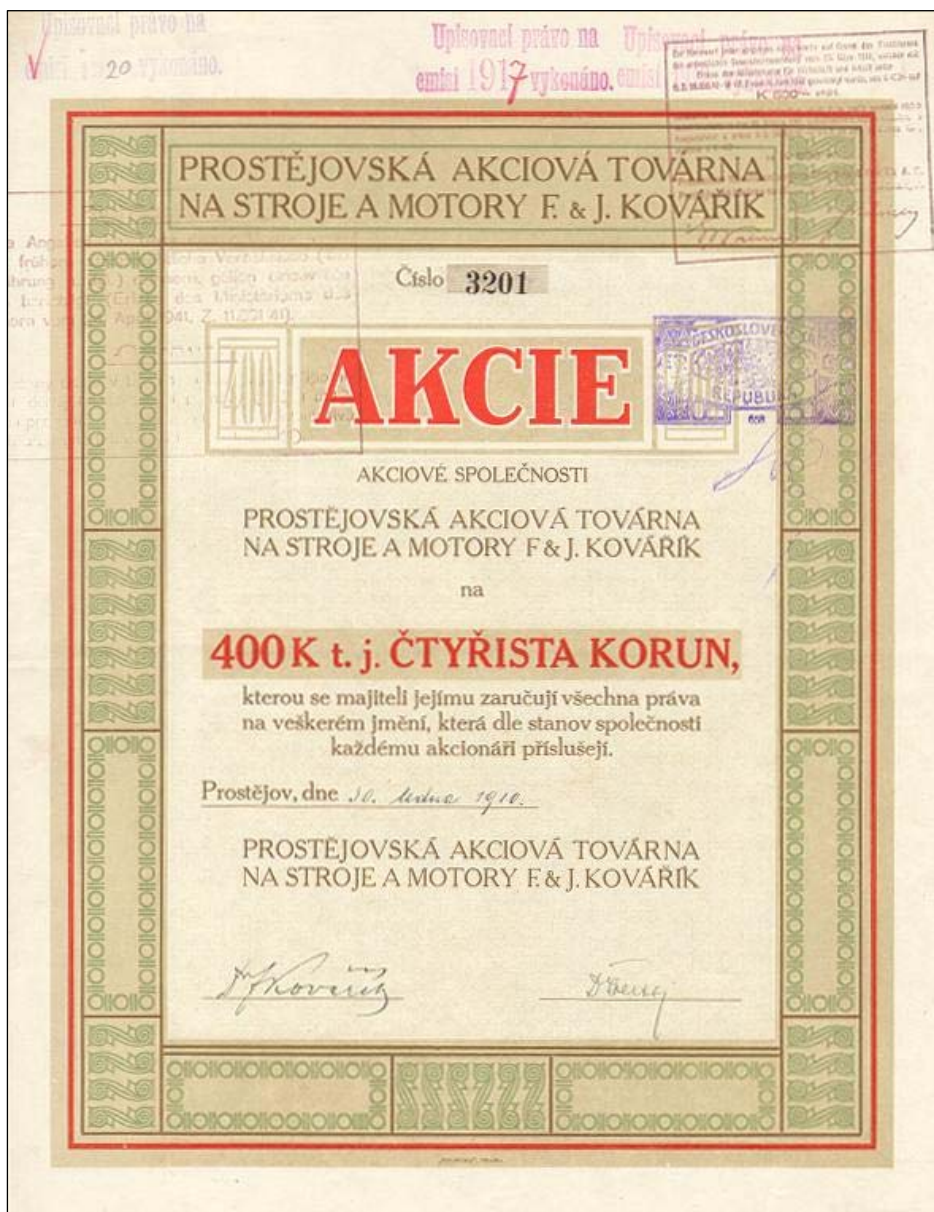


Lokomobila s výkonem motoru 8 HP dle patentu firmy F. & J. Kovářik

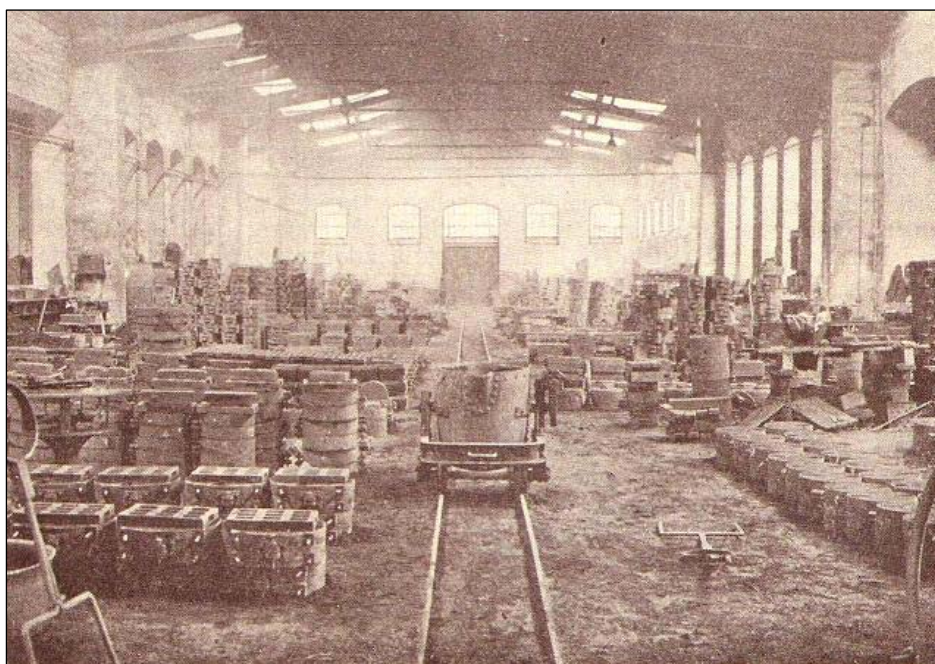
Konkurenční boj si vyžadoval značné a vysoké investice. Potřeba kapitálu se občas projevila i v mzdových nákladech a tak nezdělní odborní dělníci, ale i konstruktéři odcházeli z jedné firmy do druhé a naopak. Proto bratři Kovářikové přistoupili v roce 1909 k přeměně svého podniku na akciovou společnost. Tato forma umožnila bankám větší vlivu na správu podniku, kterému poskytovaly úvěry a také tím byla nastartována možnost získání kapitálu i od drobných investorů.

Nová akciová společnost byla ustavena 16. ledna 1910 pod názvem Prostějovská akciová továrna na stroje a motory F. & J. Kovářik. Její základní kapitál byl ustaven ve výši 1.800.000 K rozdělený na 4.500 ks akcií na majitele po 400 K. Podnik byl ustaven za účasti Živnostenské banky v Praze, která měla v Prostějově pobočku již od roku 1906. Rozhodnutím valné hromady z 20. listopadu 1910 byl zvýšen kapitál o 700.000 K vydáním 1.750 nových akcií. Stávající akcionáři upisovali akcie za 440 K, noví akcionáři za 460 K. Potřeba dalších investic stále vzrůstala a tak valná hromada konaná o rok později, dne 10. prosince 1911 zvýšila kapitál na 3.000.000 K vydáním 1.250 nových akcií a to již v kurzu 460 K pro akcionáře a 490 K pro neakcionáře. Poslední zvýšení

kapitálu před vypuknutím I. světové války proběhlo na základě usnesení valné hromady 16. září 1912 a které zvýšilo kapitál na 4.000.000 K vydáním 2.500 kusů akcií. Kurz pro akcionáře i neakcionáře zůstal stejný jako při posledním zvýšení. V prvních letech také firma vyplácena dividendy a to v letech 1910-1912 ve výši 26 korun na akcii tedy výnos 6,50% p.a.



B290 – Zakladatelská akcie firmy F. & J. Kovářík na 400 K vydaná 30.1.1910 (Originál SOA Praha)



Slévárna šedé litiny v továrně F. & J. Kovářík v Prostějově, záběr asi okolo roku 1918.

V roce 1912 dosáhl počet zaměstnanců u Kováříků 900 osob a rychle se blížil velikosti továrny Wichterleho.

Díky obchodnímu spojení s Živnostenskou bankou otevřela firma obchodní filiálky ve Vídni, Praze, Lemberku a Budapešti. Právě východní část monarchie, tedy zejména Maďarsko a Halič byla největšími odběrateli strojů pro polní práce. Exportu se dařilo také do Polska, Ruska, Bulharska a Itálie nebo Francie. Velmi podobný exportní potenciál měla i firma Wichterle.

Světová válka znamenala omezení výroby, tak jako v celém průmyslu. Částečně se podařilo vyrábět na zakázku pro armádu, která objednala zejména motory nebo kovové vozy a podvozky. Přesto nebylo dosaženo takových výsledků jako v době míru. Dlouho trvající válka firmu vyčerpala po finanční i personální stránce a s blížícím se koncem bylo třeba nových lidí, ale zejména investic do vybavení a modernizace už zastarávajících strojů a prostor.

Valná hromada akcionářů dne 14. října 1917 rozhodla o zvýšení kapitálu na 6.000.000 K vydáním 5.000 kusů nových akcií. Pro akcionáře byl emisní kurz 530 K a neakcionáři, tedy noví zájemci mohli upisovat akcie za 630 K/ks. Tedy za hodnotu o 57½% vyšší než byla jmenovitá hodnota. Z vývoje hospodaření se dá usuzovat, že záměr zvýšit kapitál se objevil již nejméně v roce 1916, ale nebyl realizován. Za roky 1913-1915 nebyla totiž firmou vyplacena žádná dividenda a tak by úpis akcií nemusel dopadnout tak jak se očekávalo. Proto firma přistoupila k vyplacení dividendy v roce 1916 ve výši 24 korun na akcii tj. 6% p.a. na základě zlepšení hospodářských výsledků, ale také s ohledem na budoucnost plánovaného zvýšení. V roce 1917 kdy bylo schváleno ono zvýšení byla akcionářům vyplacena dividenda 32 K tedy 8% p.a. což byl velmi dobrý výnos. Proto také mohlo být dosaženo takového zvýšení emisního ažia nad jmenovitou hodnotu. Za rok 1918 byla schválena dividenda ve výši 28 K tedy 7% p.a.

Akcie přitom stále ještě nebyly kótovány na žádné burze a kurz tak byl stanoven jen na základě občasných převodů akcií a podle hospodářských výsledků firmy. Zájem o akcie však začal pomalu stoupat a v roce 1918 byly akcie poprvé uvedeny na neoficiální trh pražské burzy pro cenné papíry.



Karel Wichterle (1870-1961)

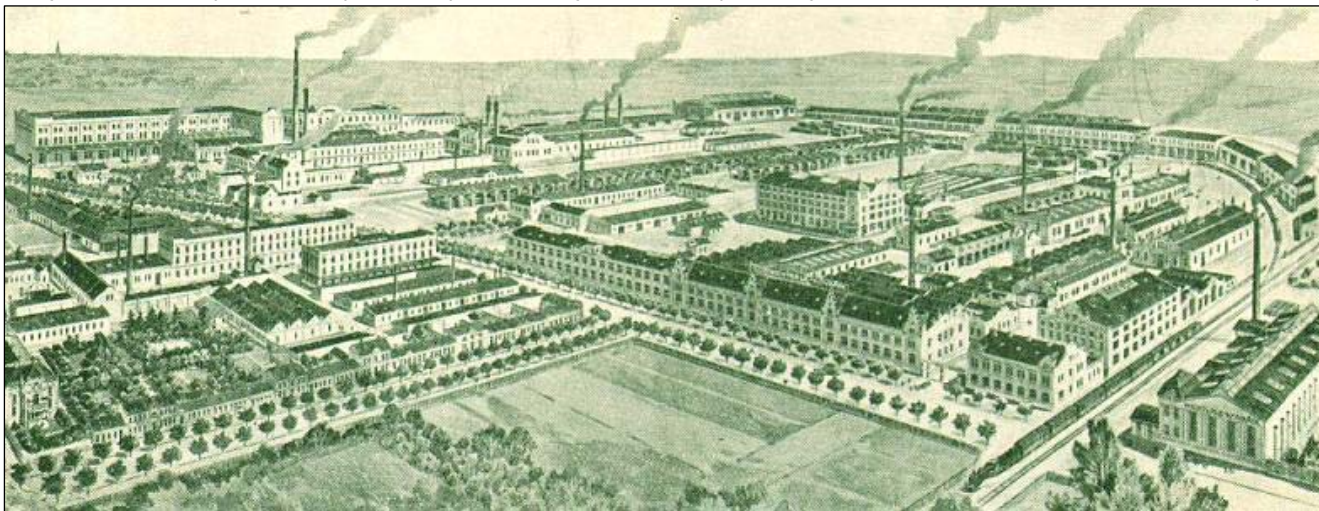


Lambert Wichterle (1867-1951)

Rok 1918 byl pro firmu významným nejen přijetím akcií na burzu, ale zejména vyřešením dlouholetého konkurenčního boje a i dalšími událostmi. Konec války a vznik samostatného Československa znamenal uvolnění válečného hospodářství a vidinu poválečné obnovy, kdy řada zemědělců plánovala pořízení nových strojů. Současně však rozpadem monarchie vznikl problém nových celních komplikací a zejména nových daní na straně dovozu jednotlivých zemí. Přesto se během několika let po válce obchod vrátil do svých kolejí a kromě již tradičních lokalit vývozu do Polska a na Balkán přibývalo Rumunsko, Rakousko, Jugoslávie, Dánsko a Německo.

Zejména Dr. Ing. František Kovářik viděl nové možnosti obchodu. Vždyť byl nejen technicky nadaný, ale byl také národohospodářem a politikem. Od roku 1898 byla členem zastupitelstva v Prostějově, zasedal ve správní radě městské vodárny a městské elektrárny. Právě on viděl v blížícím konci války nové možnosti a rovněž díky svému politickému vlivu měl informace o vývoji otázky osamostatnění českých zemí

na Rakousku-Uhersku. Usoudil, že pro budoucí vývoj není další souboj s konkurentem Wichterlem správným směrem vývoje na rozdíl od řešení spojení sil obou podniků. Oba podniky vlastně vyráběly stejné stroje, každá však svojí konstrukce, navzájem si přetahovaly odborníky a obě firmy byly po válečné výrobě oslabené na další vzájemný boj. Proto oslovili oba bratry Karla i Lamberta Wichterleho a učinili jim nabídku fúze. Oba podniky byly přibližně stejné úrovně a proto i v zájmu rozdělení vlivu obou původních podniků přistoupeno k tomu, že jako protihodnota za přínos podniku bude zvýšen stávající kapitál o 6.000.000 K vydáním 15.000 kusů akcií. Valná hromada akcionářů konaná 22. prosince 1918 schválila tento záměr a přijala rovněž nový název firmy upravený na „Prostějovské továrny na stroje Wichterle & Kovářik, akc. spol. v Prostějově“.

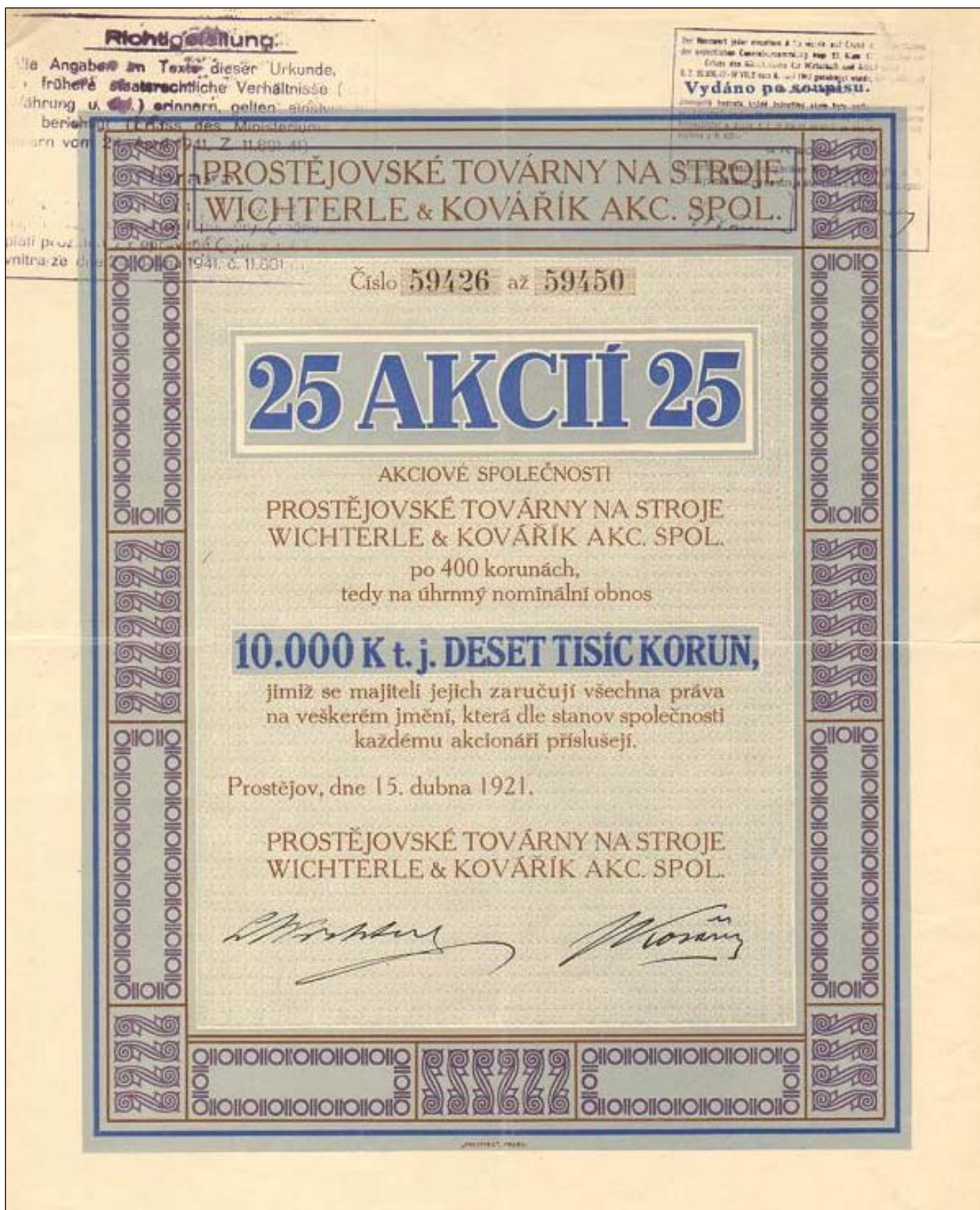


Celkový pohled na rozsáhlý výrobní areál spojené firmy Prostějovské továrny na stroje Wichterle & Kovářik, akc. spol., asi okolo roku 1925

Ve vedení nové firmy zasedli zástupci obou konkurentů, přesto časem ovládla větší část akcií rodina Wichterlů a tím získala většinový vliv také ve správní radě. Kovářikové působili ve firmě nadále jako partneři a to velmi podstatní, nejen pro velikost svého podílu. Řadu nových nápadů přinesl zejména Dr. Ing. František Kovářik, ale k tomu se dostaneme.

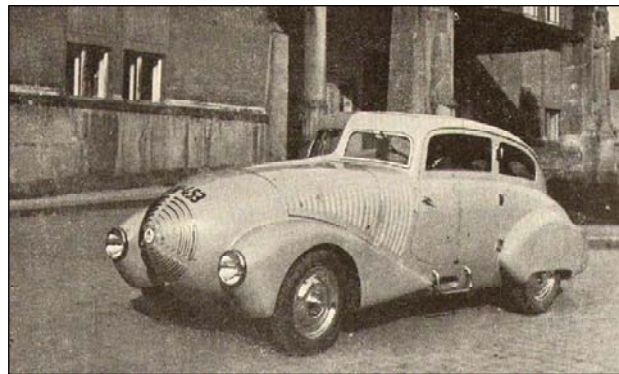
Nejprve však bylo potřeba provést zefektivnění výroby obou samostatných firem. Došlo k redukci výrobků, které byly shodné a ty úspěšnější byly doplněny řešením z druhé firmy. Tím došlo k racionalizaci výroby a jejímu zlevnění. Přestože došlo k uvolnění výrobních kapacit nedošlo k propouštění zaměstnanců, právě naopak. V roce 1920 zaměstnávala firma 2.300 dělníků a několik desítek úředníků. V uvolněných prostorách byla zahájena např. výroba samohybných parních lokomobilů a dalších motorových strojů. Byl získán rovněž nový kapitál. Valná hromada konaná 21. prosince 1919 zvýšila kapitál na 18.000.000 Kč vydáním 15.000 nových akcií a o dva roky později ve valné hromadě 21. prosince 1921 došlo ke zvýšení kapitálu na 24.000.000 Kč. Jen pro představu, v té době měla Českomoravská-Kolben akciová společnost kapitál 16 milionů korun, Spojené továrny hospodářských strojů Fr. Melichar-Umrath a spol. akc. spol. 11.500.000 Kč a Rolnická strojírna a slévárna dřívě Ant. Dobrý v Mladé Boleslavi 5.000.000 Kč.

Jenže poválečná konjunktura se neudržela dlouho a již počátkem 20. let došlo ke krizi. Na jejím vzniku měla značný podíl i situace politická, tedy nově vzniklé hranice, celní bariéry rozličných sazeb a zejména průtahy při vyřizování vývozu. Rovněž tak první vlna poptávky v poválečné výrobě dosáhla svého vrcholu a obecně zájem o zemědělské troje upadal, navíc stále častěji se objevovala otázka rychlého technického vývoje, kdy několik let staré stroje byly již technicky zastaralými a rolníci rozhodně nemohli každý rok kupovat nové a nové stroje. Navíc pohyb koruny a ostatních měn, které se zejména v Německu a Rakousku dostávaly do inflačních hodnot a k tomu časté pohyby měn a kursové rozdíly znamenaly v letech 1921-1923 pro firmu značné finanční ztráty a dokonce částečně i ztrátu zahraničních odbytišť právě vlivem vysoké ceny strojů na místních trzích násobené ještě oněmi dovozními sazbami. Přičteme-li i poválečné zakládání mnohých nových firem a zostření konkurenčního boje vyjde nám v součtu všech těchto faktorů zaručený pokles odbytu i zisků. V roce 1920 dosáhla firma zisku 3.448.000 Kč o rok později 2.347.000 Kč a v roce 1922 jen 108.000 Kč a další dva roky byly vykázány ztráty, které byly zaúčtovány odpisem z rezervních fondů. Za rok 1920 byla vyplacena dividenda ve výši 12½% o rok později 8% a v dalších letech nic. Až v roce 1927 došlo v výplatě 7% dividendy. I kurz akcií značně kolisal. V roce 1920 bylo na pražské burze dosaženo kurzu 1.480 Kč za akcii o rok později byl průměrný kurz 677 Kč a v roce 1922 to bylo 317 Kč, přitom v tomto roce bylo dosaženo také nejnižšího kurzu 185 Kč/akcii.



A0533 – 25 akcií firmy Prostějovské továrny na stroje Wichterle & Kovářik na 10.000 Kč vydaná v Prostějově 15.4.1921, tisk Politika Praha

Přestože spojením obou firem vznikla největší továrna na výrobu hospodářských strojů v Československu, muselo vedení začít hledat nové možnosti odbytu a výroby. Jedna z hlavních osobností, Dr. Ing. František Kovářik se navíc v důležitých letech 1920-1921 nepodílel tak jako doposud na řízení firmy. Od 21. září 1920 se stal ministrem veřejných prací v úřednické vládě Jana Černého a nemohl pracovat v soukromé firmě. Když vládu opustil, působil jako předseda poradního sporu vlády pro otázky hospodářské, ale to už byl opět ve vedení firmy, která za jeho přispění začala vyvážet i do Jižní Ameriky, Afriky a na Dálný Východ. Od roku 1923 se firma začala orientovat i na další produkci. Začala výroba domácích vodáren, čerpadel a dokonce se začalo s výrobou praček na prádlo. Důležitým mezníkem se stal únor 1924 kdy bylo založeno oddělení pro trojfázové elektromotory, stroje pro štěrkovny a především oddělení pro výrobu automobilů. Na zasedání správní rady dne 27. října 1923 zdůraznil mj. „Chceme-li zaměstnanost v budoucnu zvětšiti, bude nutné vyráběti předmět, který by umožnil rychlý vzestup. Takovým předmětem jest lidový automobil. Nelze popřít, že se svět v každém ohledu motorizuje a že hlad po laciných



Wikov 35-Kapka s první aerodynamickou karosérií v ČSR

< Expozice firmy na XXIII. podzimním pražském autosalonu 1931



Ing. František Wichterle ml.

a dobrých vozidlech bude čím dále tím větší. a těmito slovy se potvrdila jeho předvídatost.

Byl přijat mistr karosář a dílenský inženýr a zakoupen podvozek automobilu Ansaldo 4C. První model byl předveden začátkem roku 1925 a v polovině téhož roku bylo firmě uděleno povolení politické správy v Brně s výrobou. Vedením automobilky byli pověřeni Eugen Wichterle, syn Lamberta Wichterleho a Ing. František Kovářik ml., syn Josefa Kovářika.

Z počátku bylo v automobilovém oddělení zaměstnáno asi 20 dělníků, později až 160 osob. Cílem byla malosériová produkce vozů pro bohaté zákazníky, ale současně se plánovala výroba lidových vozů. Obě koncepce nešlo současně realizovat a po celou dobu výroby byl patrný souboj obou variant. Člen správní rady, JUDr. Jaroslav Preiss, vrchní ředitel Živnostenské banky byl zastáncem první varianty. Zdůrazňoval, že na zavedení velkovýroby není firma dostatečně silná a výroba lidového vozu v sériové výrobě by představovala značnou finanční zátěž. Takový vůz by pak musel obstát i konkurenčním boji větších automobilek. Jako finančník měl jistě jasnou představu o potřebě kapitálu. Byl však současně předsedou správní rady Českomoravské-Kolben-Daněk, která vyráběla vozy Praga. Živnostenská banka i Preiss měl na ČKD jako vlajkové lodi koncernu Živnobanky jistě větší zájem než na podobné a menší výrobě Wikovu.

Firma přesto začala experimentovat s prvními prototypy automobilů. Za první sériově vyrobené auto se považuje až model Wikov 7/28 z roku 1925. Vzhledem k vysoké prodejní ceně vzniklo

jen 280 kusů těchto automobilů. Malosériová výroba byla zahájena až v roce 1927 vozy střední velikosti s objemem motoru 1,5-2 litry. Jednotlivé vozy se upravovaly na zakázku v provedení karoserie, vybavením interiéru i barvou vozu. Každý vůz byl vlastně originálem. Všechny auta byla vybavena nejmodernějšími prvky techniky a používané materiály, zejména slitiny prodlužovaly životnost vozů. Byl aplikován ojedinělý ventilový rozvod OHC, který se stal standardem vozů až kolem roku 1990, podobně zavedení kapalinových brzd. Pro všechny vozy byl charakteristický mohutný chladič a rozměrná kapota motoru. Samostatná karosárna byla schopna nabídnout klientům provedení vozů faeton, roadster, kabriolet, landaulet, coach a limuzínu. Ceny vozů byly opravdu závratné od 53.000 Kč za čtyřsedadlový otevřený vůz až po šestisedadlovou limuzínu za 70.000 Kč. Přitom např. litrová sklenice okurek stála 5 Kč, litr muškátového vína 10 Kč, 1 kg salámu značky „JOB“ Hodice stál 34 Kč, křišťálová sklenička 25 Kč a šicí stroj Bobbin stál 1.400 Kč.

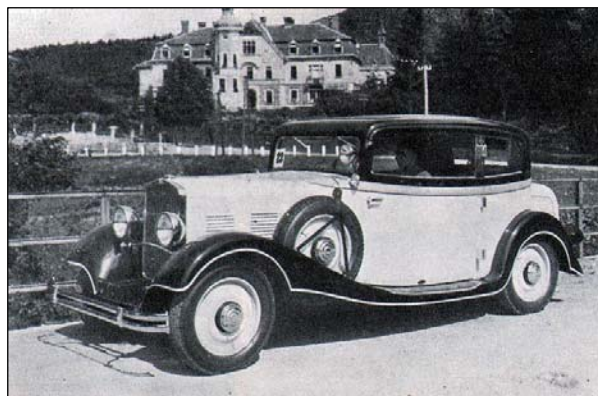
V roce 1932 následoval technicky ještě dokonaleji provedený model Wikov 35, který měl velmi dobrou aerodynamiku. Výrazný zájem o tento vůz však také nebyl a nakonec se vyrobilo jen 150 kusů. Zajímavostí bylo, že tento vůz měl již volant na levé straně, tak jak to známe dnes. Přitom pravosměrný provoz se u nás zaváděl až od roku 1938. Dá se předpokládat, že vůz byl určen na exportní trhy, zejména do Německa. Je všeobecným mýtem, že pravosměrný provoz zavedla německá okupační správa v březnu 1939 a to ze dne na den. Druhá vláda generála Jana Syrového schválila 4. listopadu 1938 návrh na zavedení pravosměrného dopravního provozu na území Československa od 1. května 1939. Návrh se projednával delší dobu a jeho počátky směřují až na začátek 30. let. Německá okupace neměla většího vlivu na provedení této změny.

Další zajímavostí bylo, že na podvozek modelu Wikov 35 vznikl později vůz Wikov-Kapka, který byl inspirován tvarem kapky a stal se prvním aerodynamickým vozem vyráběným v Československu a patří mezi první na světě. Na pražském autosalonu v roce 1931 způsobil nebývalý zájem a dobový tisk psal o vozu jako o senzaci sezóny. Často se objevuje přívlastek „karoserie budoucnosti“, bohužel příliš vzdálená. Celkem byly vyrobeny jen pouhé 3 ks a cena vozu byla 75.000 Kč.

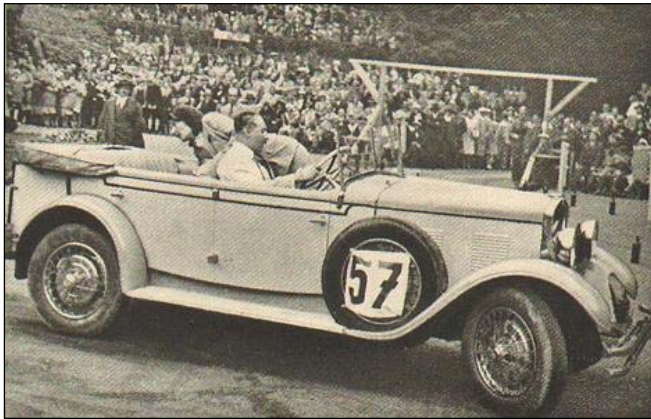
V roce 1933 byl představen luxusní vůz Wikov 70 a o rok později Wikov 40, kterého bylo vyrobeno 330 ks. Výroba automobilů se v Prostějově stále rozvíjela. Následoval prototyp Wikov-Baby z let 1932-1934, který měl být vozem lidovějším a levnějším. Vlivem hospodářské krize nedošlo k zahájení výroby a rokem 1935 se výroba osobních vozů definitivně zastavila. Za celou dobu bylo vyrobeno asi 800 automobilů. Výroba vozů ale nepřestala a pokračovalo se ve výrobě nákladních automobilů.

Ten nejrozšířenější byl lehký nákladní vůz, vyrobený v počtu 450 kusů. Veškerá výroba vozů byla definitivně zastavena v roce 1937 a do konce roku 1939 běžela už jen výroba náhradních dílů.

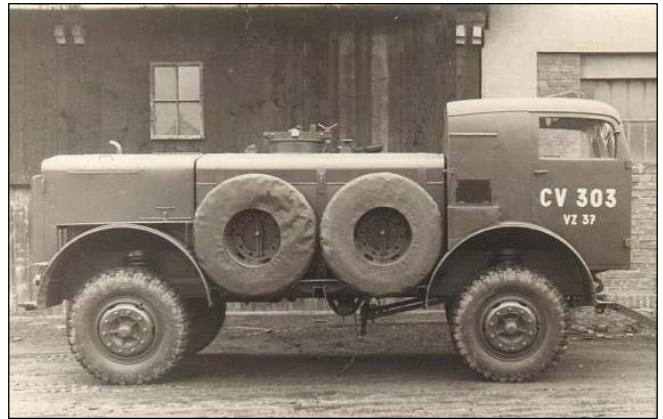
Kromě automobilky bylo v roce 1928 založeno i oddělení pro výrobu traktorů. Hlavním modelem byl Wikov 22 s dvouválcovým motorem na petrolej a Wikov 32 se čtyřválcovým motorem. Výroba traktorů byla ukončena také v roce 1939. Firma vyráběla též nákladní valník Wikov 7/28. Na stejný typ podvozku pak byly vyráběny např. sanitní nebo skříňové vozy, dnes bychom řekli užitkové vozy. Kromě jiného byly vyráběny vyhlídkové autobusy, pohřební, hasičské nebo kropící vozy. Ojedinělou záležitostí byl „rotel“, tedy hotel na kolech. Šlo o lůžkový autobus na podvozku



Wikov 35 čtyřsedadlový vůz v úpravě zavřeného typu



Závodník Eugen Wichterle, při výhře I. ceny v soutěži elegance aut



Vlečná cisterna CV 303 na 3.000 litrů s budkou pro tři osoby

Mercedes-Benz pro firmu Baťa a.s. ve Zlíně. Měl sloužit jako lůžkový vůz na trase Praha-Jihlava-Třebíč-Brno-Zlín pro zaměstnance. Ti večer nastoupili, aby během noci byly přepraveni jinam. Firma Baťa se ale později dohodla s Československými státními drahami a využívala jejich lůžkové vozy nejen na hlavních tratích.

Firma se účastnila i různých soutěží. Ke sportovním závodům byl používán sériově vyráběný motor a podvozek, upravena byla často jen karoserie. Byli najati závodní jezdci Jaroslav Konečný a Adolf Szczyzycki, který v roce 1929 zvítězil v závodě do vrchu Ecce Homo či v roce 1930 v závodě do vrchu Semmering. Wikov vyhrál v témže roce mezinárodní závod na Masarykově okruhu v Brně. V roce 1932 byl Wikov prvním automobilem československé výroby, který byl na okruhu klasifikován. Vozy Wikov byly oceněny také v Auto Moto-Rallye Vysoké Tatry, obdržely cenu Slovenského Motor-Klubu nebo firmy Vacuum Oil Company za nejlepší výkon.

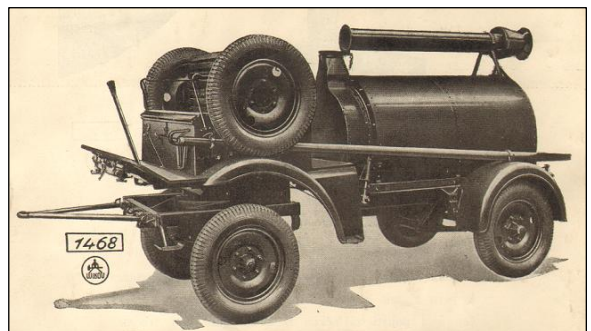
Po ukončení výroby aut se s nastupující hrozbou války firma soustředila na výrobu pro armádu. Do výroby byly zavedeny polní pekárny, cisterny, zvedáky, tažné vozy a diesloelektrické agregáty až do výkonu 25 kW pro naše vojenská opevnění. Tato výroba pokračovala i po dobu války, jen byla upravena pro potřeby Němců.

Valná hromada konaná 29. března 1941 schválila zvýšení kapitálu na 30.000.000 Kč nakolkováním všech akcií ze 400 Kč na 500 K na vrub rezervním fondům s platností od 1. října 1940. Ve válečných letech byly vypláceny dividendy a to za rok 1940 ve výši 27 K, za rok 1941 37,50 K tj. 7½% a za rok 1942 30 K, resp. po odečtení 15% daně ve výši 25,50 K na jednu akcii. Pražská burza, přestože byla od roku 1940 vlastně uzavřena zaznamenávala kurzy. Poslední známý kurs je z října 1943 ve výši 2.120 Kč za akcii.

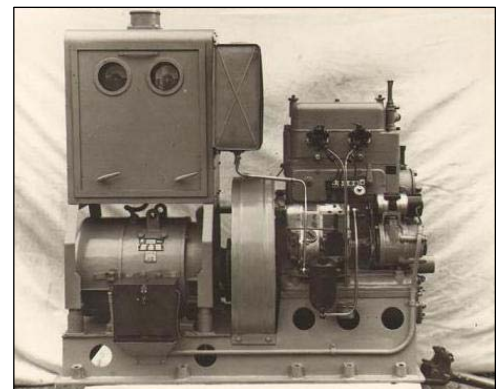
V samém závěru války, v dubnu 1945 byl závod bombardován a některé budovy byly vážně poškozeny. Po obnovení výroby byla zahájena zejména výroba mlátiček a žacích strojů a dodávky proběhly ještě v létě roku 1945.

V říjnu 1945 byla majetková podstata podnik znárodněna a začleněna do firmy Agrostroj, závody na hospodářské stroje, národní podnik v Brandýse nad Labem. Do Agrostroje byla soustředěna výroba všech zemědělských strojů z dosavadních výrobců a z Prostějova se stal jeden ze závodů, jehož ředitelem byl jmenován Ing. František Kovářik, který ještě stihl zahájit výrobu velké haly pro mechanický provoz dokončenou v roce 1949, o rok později, ve věku 47 let zemřel. S ním odešla původní linie vedení podniku, kterého se ujali noví a prověřeni soudruzi. Nově přijatý zákon č.69/1949 Sb. o jednotných zemědělských družstvech a o několik dní dříve přijatý plánovací zákon na dlouhá léta stanovil možnosti výroby a jejího směřování jen pro zemědělce. Vlastně přesně za tím účelem byla původně firma založena a zavedení výroby automobilů byla jen jednou z epizod v jejím životě. Automobily značky WIKOV se však dodnes právem označují jako Československý Rolls-Royce a každý kdo má vůz této značky je dnes hrdým majitelem takového dochovaného vozu.

Rudolf Píša



Nahore polní kuchyně PK IV., uprostřed pekárna vzor M.W.
Dole - diesloelektrický agregát pro naše hraniční pevnosti



Použitá literatura z knihovny MCP:
Ročenky Industrie Compass a Financial Jahrbuch 1901-1944
Industria Wichterlensis 1878-2008
Michaela Kvapilová Nováková: Automobilka Wikov: síla-jistota-krása, 2010
Prostějov město a okres, svazek 8, vydání asi rok 1935

Použité exponáty ze sbírek Muzea cenných papírů: A533, AA1311, B290
reklamní katalogy a materiály Wikov asi 1905 a 1937 (bez ev. čísla exponátů)
Exponát B290 (originál SOA Praha, sbírka akcií)
Internetové zdroje: Wikipedia
Použity výstřižky z Pestrého týdne z archivu MCP (neuspořádáno)