



PŘÍLOHA ODERSKÉHO ZPRAVODAJE

Z historie oderského automotoklubu



50. výročí závodů terénních motocyklů v Odrách 30. výročí dokončení vozu ÚVMV 1100 GT v Odrách

Do poválečné historie Oder se svou bohatou a nepřehlédnutelnou činností zapsal oderský automotoklub. Sídlo automotoklubu se nacházelo oficiálně ve Vítkově, ale převážná většina jeho činnosti se odvíjela v Odrách.

Na tuto dobu vzpomíná dlouholetý vedoucí automotoklubu pan František Holiš:

Do Oder jsem byl z Ostravy přeložen na Úřad práce v únoru 1947. V listopadu 1947 jsem nastoupil do n. p. Optimit. Ihned po příchodu do Oder jsem se přihlásil do Automotoklubu (dále AMK) a posléze se stal členem výboru ve Vítkově se sídlem v Odrách. V roce

1955 vznikl Svazarm, který zahrnoval všechny příbuzné složky (tedy AMK, aerokluby, radisty, letecké modeláře, kynology, střelce, holubáře a asi po roce 1969 i potápěče), jehož jsem se stal v r. 1958 předsedou.

V AMK jsme pořádali mimo motoristické akce školení řidičů a doškolování jízdy zručnosti, autosoutěže, gymkány (jízdy zručnosti) a po vzniku Svazarmu každoročně i Dukelské závody, Sokolovské závody, dále pak Mistrovství Moravy v terénních závodech motocyklů (TZM). Poslední ročník TZM se jel v roce 1958 (viz. úvodní foto). Poslední tři ročníky se konaly na obtížné ale atraktivní trati v Mlýnském údolí.



Start závodu v roce 1957

Můj zájem se ubíral ale dále k automobilům a na organizaci motocyklových závodů již nikdo nenavázal.

Od motocyklů přesunul pan Holiš zájem ke čtyřem kolům:

V letech 1959-60 jsem se svým týmem postavil první motokáry v Evropě. Následně pak jsme pořádali motokárové závody po celé Moravě, Slovensku a Východních Čechách.



Poslední závod v Odrách se jel na autobusovém nádraží v r.1973. Podle mého názoru by bylo vhodné zařadit motokáry jako důležitou součást autoškoly.



V letech 1958-59 jsem si vlastnoručně postavil líbivé coupé Nachassi Aero-minor. Hrubou stavbu jsem vyráběl na zahradě pana Paszka.



V letech 1950-1952 jsem vymyslel hydropneumatické seřiditelné pérování automobilů. Národní podnik Škoda Mladá Boleslav mi však realizaci návrhu nedoporučil. Francouzský Citroën však toto pérování se značným úspěchem a ohlasem u svých vozů od roku 1958 používá. Typ DS a DI vyrobil přes 1,5 mil. kusů a toto pérování u svých luxusnějších vozů používá dodnes.

Před třiceti lety, v roce 1978 byl schválen do provozu vůz ÚVMV 1100 GT postavený panem Františkem Holišem v Odrách. Vůz na svou dobu neobvyklý, který svými nadčasovými tvary vzbuzuje zájem ještě dnes. Co ale jeho stavbě předcházelo?

V roce 1969 byl na ženevském autosalonu představen prototyp vozu ÚVMV 1100 GT, který byl vyroben ve Výzkumném ústavu motorových vozidel v Praze. Tento vůz vzbudil mezi vlnu obrovského zájmu mezi českými motoristy i v zahraničí. Jednalo se o dvoumístný sportovní automobil s motorem vzadu. Škoda Mladá Boleslav ale o výrobu neprojevila zájem a k sériové výrobě nikdy nedošlo (stejně jako u vývojové studie Škoda Super Sport 724 z Kvasin, kterou pamatujeme z filmu Upír z Feratu).

Přesto se objevil zájemce o výrobu tohoto vozu. Na přelomu let 1971/72 podepsal předseda oderského Svazarmu pan František Holiš smlouvu s Výzkumným ústavem motorových vozidel v Praze na výrobu 3 ks vozů 1100 GT. Od podepsání smlouvy vedla ještě dlouhá a trnitá cesta k dokončení alespoň jednoho kusu vozu.

Jaké byly tehdy výrobní podmínky v oderském Svazarmu?

V první půli 60 let jsem se snažil vybudovat strojní dílnu v dvorním traktu za č. p. 49 u paní Judové (dnes prodejna Tabák pana Polácha), kterou jsem postupně vybavil svým vlastním zařízením.

V říjnu 1968 se podařilo uzavřít smlouvu s Optimumem o pronájmu všech dílen a výroben v podniku mimo pracovní dny, v listopadu 1969 však smlouva byla zrušena, zámkou bylo červnové usnesení vlády, na jehož základě začaly být podobné aktivity celostátně utlumovány.

Prostory původní dílny na Okružní ulici byly vzhledem k rozvíjející se činnosti nedostatečné a tak přišla vhod nabídka prodeje areálu bývalé hospody na výjezdu z Oder na Emauzy, kde jsem chtěl vybudovat vlastní výrobní středisko.

Zakoupil jsem tři nové soustruhy a potřebné doplňky, ale z dohody o prodeji náhle sešlo a tak po marném shánění náhradních prostor byla strojárna vybudována na staré pile v Loučkách (tento objekt jsem měl původně v úmyslu zdemolovat a přestavět na rodinný dům.

Strojárnu jsem ještě doplnil o zámečnickou dílnu a od dubna 1972 začal i s výrobou 3 sportovních automobilů podle dokumentace a smlouvy s Výzkumným ústavem motorových vozidel v Praze.



První dokončený vůz ÚVMV 1100 GT

Celé podnikání bylo nutno vzhledem ke vzrůstajícímu finančnímu obratu v polovině roku 1971 převést na Hospodářské zařízení (ATYP). Vzhledem k vedení HZ jsem z důvodu střetu zájmů předal funkci předsedy Svazarmu. V roce 1973 se podařilo odkoupit již dříve nabízený areál bývalé hospody na Hranické ulici, kde jsem zřídil koncem roku 1973 výrobu trezorů na zbraně.



Výroba vozu v dílně v Loučkách

V roce 1973 nařídil ÚV Svazarmu, pod který ATYP spadal, spojit na všech krajích všechna HZ v jeden celek anebo likvidovat. Se spojením jsem ovšem nesouhlasil a tak jsem postupně v rámci likvidace hospodaření převedl 150 tis. na ZO Svazarm Odry v roce 1972 a po likvidaci HZ ATYP v březnu 1974 celý majetek výrobu a finance rovněž na ZO Svazarmu.

Tím se stal oderský Svazarm nejbohatší v republice a sebevědomí některých členů tím značně stoupl, což žel nebylo k prospěchu další činnosti. Zvláště po říjnu 1975, kdy jsem se oproti předpokladům vrátil z řádné dovolené v Belgii, kde jsem před válkou navštěvoval technický institut. Mezitím výbor ZO Svazarmu připravil několikačlenný tým, který měl převzít výrobu. Nastaly pak různé komplikace, které vyvrcholily zákazem výroby a financování sportovních vozů. Z toho jsem zkolaboval a dodnes mám zdravotní potíže. V té době byly již na všechny tři vozy zhotoveny všechny

*kovové i laminátové dílce a chystal jsem již kompleta-
ci všech tří vozů. Bylo mi řečeno, že tyto dílce se
sešrotují! V lednu 1976 jsem písemně žádal ZO Sva-
zarmu o zkompletování alespoň jednoho vozu, to však
bylo také zamítnuto.*

*V průběhu doby problémy eskalovaly, pan Holiš
byl obviněn ze špatného hospodaření a z manka. To
ovšem nakonec spočívalo v chybějícím psacím stroji a
jedné skříně, které byly zapůjčeny a nebyly vráceny.
Přes to, že mohl vše doložit patřičnými dokumenty,
nevyhnul se policejním výslechům, které ovšem hos-
podářská pochybení neprokázaly.*

*Přes všechna obvinění a z toho vyplývající kom-
plikace se snažil alespoň jeden vůz dokončit.*

*Současně jsem žádal o odprodej jedné sady podla-
hových dílců, abych postavil aspoň jeden vůz ve vlast-
ní režii. To nakonec bylo schváleno s tím, že cenu
těchto dílců stanoví na příští schůzi. Na schválení ce-
ny i přes několikeré urgencye nedošlo.*

*Asi ke konci roku 1977, kdy jsem měl vůz zhruba
sestaven mi bylo sděleno, že mi žádné dílce nebudou
odprodány a podlahové díly auta ať odsekám a vrátím
ZO Svazarmu (neuvěřitelný cynismus). Přesto jsem po
uvedení vozu do žádoucího stavu požádal Dopravní
inspektorát Nový Jičín o otypování. Po předložení do-
kladů o nabytí materiálu na stavbu vozu po mně byly
požadovány doklady od podlahových dílů a poté oty-
pování bylo zamítnuto.*

*Naštěstí vedení VÚMV v Praze, když se to dovědě-
lo, mi nabídlo k odkoupení celou spodní část karose-
rie, odborně zhotovenou v leteckých dílnách AVIE
v Praze včetně skel. Tuto část jsem ZO Svazarmu pře-
dal a na konci roku 1978 mi byl vůz konečně otypo-
ván.*

*Tak byl po dlouhých létech dokončen a zprovoz-
něn alespoň jeden vůz v soukromé režii pana Holiše.
Policejní výslechy a popotahování státními orgány se
podepsalo na zdraví pana Holiše a v závěru sedmdesá-
tých let prodělal tři infarkty. Závist je stará snad jako
lidstvo samo a úspěch se neodpouští v žádné době.*



Obrázek převzat z časopisu Škoda revue, kde vyšel o těchto vozech článek v 90. letech

Ostatní rozpracované vozy zůstaly ležet ladem mnoho let ve svazarmovských dílnách. Nazmar tak nadlouho přišlo mnoho hodin odborné práce, materiálu i finančních prostředků. Naštěstí tyto vozy přece jen neskončily ve šrotu, po roce 1989 Svazarm konečně souhlasil s jejich odprodejem a byly dokončeny až počátkem devadesátých let rovněž v soukromé režii.

Na závěr pan Holiš bilancuje:

Jak by se asi situace vyvíjela, kdyby bylo dopřáno dále podporovat rozvoj, který začal v úspěšných letech 1967 – 75, kdy jsem spravoval a zodpovídal za dílničku u pí. Judové, gumárenskou manufakturu na Novém Městě, strojírnou, zámečnictví a výrobu 3 sportovních vozů na staré pile v Loučkách, v Optimitu v dílnách hlavního mechanika (tj. pokusná dílna, strojírna, údržba, svařovna, klempírna, el. údržba aj.,) výrobu

laminátu a potápěčských obleků ve staré barvírně, výrobu trezorů a laminátů na Hranické ul., deponovanou dílničku ve Spálově a další malou dílnu u pana Večeři na Sokolské ulici v Odrách? Někdy jsem míval až 110 pracovníků, všichni brigádníci mimo své hlavní zaměstnání. Celkem se za tu dobu vystřídalo přes 200 brigádníků, kterým patří můj dík.

Měl jsem ambici vybudovat v Odrách výrobu speciálních sportovních vozů, velkovýrobu potápěčských obleků a strojírenský závod. Chtěl jsem přispět k tomu, aby v Odrách bylo dobře, aby v Odrách měl každý dobré zaměstnání a aby Odry něco znamenaly. To chci ještě i dnes.

Vzhledem k tomu, že jde o zmínky situace před 30 - 50 lety je možné, že některá období a uvedené termíny mohou mít časový posun.



Všechny 4 vyrobené vozy 1100 GT pohromadě

Podle vzpomínek pana Františka Holiše připravil Petr Šustek