

**PRAMENY K HOSTIVICKÉ HISTORII**

Řada A: Staré publikace

**Svazek č. 13**

---

**Automobilové závody  
Praga,  
provoz Hostivice  
65 let  
1900–1965**

**Kolektiv autorů**

Praga, n. p., provoz Hostivice, 1965



Hostivice, prosinec 2014

Přepsala Alena Kučerová

Upravil a poznámky pod čarou doplnil Jiří Kučera

V přepisu jsou vynechány ilustrativní obrázky

Stránky jsou upraveny pro zmenšování při tisku na formát A5





## O začátcích strojírenské výroby v Hostivici

Západně od Prahy na karlovarské státní silnici, téměř uprostřed obce Hostivice, nalézá se jeden z nejstarších strojírenských závodů na okrese Praha-západ. Dnes honosí se novým, přiměřeně dlouhým názvem PRAGA Automobilové závody, národní podnik, provoz Hostivice. Má však za sebou dlouhou tradici i s bohatou historií. Pracovité dělnické ruce vyráběly tu v různých dobách rozmanité výrobky a kvalita jejich práce nejednou pronikla odtud i do zahraničí. Poloha hostivické provozovny bezprostředně na státní silnici, několik kilometrů od Prahy, blízká železniční stanice a tehdy dostatek vody v sousedním potoce, to byly hlavní důvody, proč zde na konci minulého a na začátku našeho století uznal za vhodné

### 2

Antonín Staněk uložit svůj kapitálek a postavit malou továrnu. I když v té době absolvent vídeňské průmyslové školy strojírenské viděl už notný kus světa – vždyť jezdil jako lodní inženýr na zámořských lodích – přece jen 6,75 korců půdy ležící mezi kvetoucím zájezdním hostincem U Koruny a domkem, kde bylo vybíráno mýtné na císařské silnici, padl mu do oka a zaplatil zaň hostivickému sedláku Matěji Čermákovi a jeho ženě Anně 4 718 zlatých. Pospíchal založit si zde vlastní podnik, uplatnit zde u cizích podnikatelů nabyté zkušenosti.

Hostivice, v roce 1899 ještě nečetná obec vyloženě zemědělského charakteru, s počátku jen s nedůvěrou sledovala počínání přistěhovalého podnikatele. Císařský dvůr, hrstka velkých sedláků, železniční stanice, toť vše, kde hostivičtí občané mohli najít svou obživu. Již tehdy jich valná část docházela za chlebem do Prahy, do Kladna či do Nučic. Po celá léta denně docházeli hostivičtí na zednické práce, do hornictví a jinam. S každým grošem se počítalo, buštěhradská železnice a její služby stále byly pro dělníky luxusem. I společenský a politický život byl na velmi nízké úrovni. Vždyť mimo podpůrný spolek HOSTIVÍT, který byl pod církevním vlivem, a tělocvičnou jednotu SOKOL, která sdružovala vesměs střední vrstvy obyvatel, nebylo zde nic, co by soustřeďovalo, uvědomovalo dělný lid. V politické soc. dem. straně, která se jen pomalu rozvíjela v průmyslových centrech a která za tehdejšího monarchistického režimu pracovala takřka ilegálně, bylo jen několik nejuvědomělejších dělníků, kteří se tajně scházeli u zámečníka Kupky v Hostivici u nádraží.

A tak, když hostivický zednický mistr Šafařík se svou partou dostal stavbu pod stře-

3

chu, úsměšek hostivických sice nepřestal, zato však zájem dělnictva o práci v místě rázem stoupl. Ukázalo se, že výstavba továrny v Hostivici bude mít pro obec i pro obyvatele celého okolí veliký význam, jak po stránce hospodářské, tak i politické.

V roce 1900 začala se v budově dnešní obrobny výroba šroubů a nýtů pro potřebu c. a k. železnice a pošt. Výrobní prostředky odpovídaly stavu tehdejší techniky. Několik lisů, kovačka, soustruh, frézka, nůžky a bruska tvořilo celé vybavení Staňkovy dílny.

V roce 1901 pracovalo zde již 20 dělníků, 12 žen a několik mužů. Staněk – dělnictvo mu říkalo pane inženýre – stačil sám na vedení celé výroby. Byl všude, kde to bylo zapotřebí, a nerozpakoval se postavit ke stroji, se stejným fortem, s jakým dovedl zatočit s dělníkem, neplnícím jeho požadavky. Jeho žena, se kterou se seznámil v Polsku, přinesla mu značné věno. Brzo však bylo potřeba hledat další kapitál, k investicím pro slibně se vyvíjející výrobu. Našel Františka Ponca, do té doby zaměstnance železářské firmy J. V. Rott v Praze, který se poté kapitálově podílel na hostivické výrobě. Své styky využíval Ponca zejména při odbytu a prodeji zboží. Ještě v době svého zaměstnání u firmy Českomoravská Kolben – Daněk, seznámil se Staněk s inženýrem Živnou, výrobním technikem, odborníkem na obrábění kovů, pozdějším profesorem Českého vysokého učení technického v Praze. Ten se stal na dlouhou dobu patronem hostivické výroby šroubů a nýtů. Radil Staňkovi v jeho podnikání, v další výrobě a zařizování továrny. Konstruoval a svými

4

styky zajišťoval též výrobu speciálních, na svou dobu velice výkonných obráběcích strojů pro Staňkovu potřebu. Staněk přistavěl budovu stájí pro koně v severozápadním rohu pozemku a na západní straně skladové přístřešky, které podle potřeby byly adaptovány pro expedici, sklad hotových výrobků apod. Části těchto budov stojí, dodnes, jako truhlárna, sklad a šroubárna.

Pár silných koní, který obstarával dopravu hotových výrobků, surovin a uhlí na hostivické nádraží, byl plně vytižen. V podniku se opět přistavovalo, a to v dolní části objektu. I počet dělníků se zvětšoval. V roce 1908 dosáhl již stovky. Dělnictvo se organizovalo. Ve snaze zajistit spravedlivé mzdy bylo přistoupeno k založení odborářské organizace KOVO-DĚLNÍK dne 6. ledna 1906.

Prvním předsedou se stal s. Bouška, jednatelem Škvor, pokladníkem Bartoš a výběrčím Pospíšil. Organizace se měla čile k životu a po celou dobu svého trvání pracovala velmi dobře. Dělníci dosáhli záhy 100% organizovanosti

5

a nikdy do továrny nepustili nikoho, kdo u Kovodělníka organizován nebyl. V tehdejší době sociálně demokratická strana již početně vzrostla a vyvíjela značnou politickou činnost. Přesto však život dělnických rodin byl velmi těžký. V továrně, jako všude jinde, pracovalo se 10 hod. denně a mzda za den pohybovala se od 1–3 tehdejších korun. V úkole vydělávalo se o něco více, hlavně starší dělníci, ale svobodní a ženy měli jen polovinu úkolové sazby. V takovéto situaci zastihla dělnickou třídu stávka v květnu 1911. Po odmítnutí spravedlivých požadavků vstoupili dělníci do stávky, která v letních měsících trvala dvanáct týdnů. V té době se stavěly v Hostivici kasárna a v Jenečku pak okresní silnice. Řada starších dělníků, kteří z malé podpory od odborové organizace nemohli uživit svoje rodiny, nastoupila na těchto pracích a mladší dělníci pak hlídkovali kolem továrny. Byly časté šarvátky se stávkokazy, které závod verboval ze širokého okolí, a proto hejtmanství na Kladně vyslalo do Hostivice četu četníků, kteří často zakročovali proti demonstracím hlavně z řad žen, a celá řada dělníků byla pak zatýkána a v železech voděna do Unhoště. Po dvanácti týdnech stávka byla ukončena, korunována jen částečným úspěchem ve mzdových požadavcích, ale velkým poučením politickým pro další boje.

Začátek první světové války zastihl hostivický závod zhruba ve stejné podobě, jakou má dodnes. Jen další prostory, jako nástrojárna, kalírna, kompresorovna, byly dostavěny až později. Mobilizace po sarajevském atentátu odvedla velkou část dělnictva do bitevního pole. Vzhledem ke kvalitě svých výrobků a k tomu, že byly určeny pro železnice a spoje bojujícího Rakousko-Uherska, udržel si podnik svou výrobní náplň po celou dobu

6

světové války. Již v roce 1915 byl však v podniku zaveden vojenský dozor. To však již zakladatel firmy Antonín Staněk vážně churavěl. Teprve nyní nechal firmu prokurovat a přijal J. Šmída a stanovil ho ředitelem a K. Tůmu vedoucím výroby. Na radu ošetřujícího lékaře MUDr. Daníčka, stanovil poručíkem pro své dva nezletilé syny majitele realit Urbana z Unhoště. V roce 1915 na jaře první hostivický továrník umírá.

Továrna je v plném rozmachu válečné konjunktury, situace mezi pracujícími je však velmi neutěšená. Vládne zde zlý a mocný host – hlad. Dvanáctihodinové směny, naprostý chaos v zásobování, tvrdý vojenský dozor. Rakousko-uherský stát, i když v rozkladu, přece má dost prostředků, jak si vynutit práci. Neplatiči jsou denně po práci internováni ve zdejších kasárnách. Když ani to nepomáhá, je jim často dopřáno nejvyšší vlastenecké cti – nabídnout svůj život za osud trůnu habsburského – na frontě. A pro ostatní, poslušné a pracovité dělníky je jen shnilý tuřín, který čas od času se stále větší námahou vojenský dozor obstarává.

A tak konečně to rakousko-uherské mocnářství prohrálo, přišel mír a s ním potom zostření třídního boje. Revoluční vlna dělnických mas, vedená příkladem Velké říjnové socialistické revoluce přinesla i k nám prudkou revoluční vlnu. Zastrášená buržoasie musela ustupovat, slibovat a konejšit. Její mocenské prostředky byly chabé. Dělnictvo tak dobylo mnohých vymožeností, takže se životní poměry částečně zlepšily. Avšak po vybudování silného policejního aparátu, po získání dělnických zástupců soc. dem. strany pro spolupráci s buržoasií, na upevnění kapitalismu popřevratové vymoženosti byly postupně odbourány a po prohraném boji v roce 1920 stal se zrazený dělník

7

znovu objektem bezmezného vykořisťování. Proradností vůdců dělnictva došlo k rozštěpení soc. dem. strany, byla založena strana komunistická. Došlo i k roztržce odborového hnutí a byl založen mezinárodní odborový svaz.

Šrouby, nýty, konsoly na telefonní sloupy přišly opět do výroby a stouply na ceně. Dělníci – nejvíce a Hostivice a nejbližšího okolí, nacházeli zde pravidelný a slušný zdroj obživy. Nástupci majitele, jeho synové Antonín a Jiří, neměli zdaleka takových zkušeností s vedením podniku jako jejich otec. Snažili se často bezhlavě o prudký rozmach výroby a vzrůst celé továrny. Snažili se vybudovat v Hostivici skutečnou fabriku. To však jen upozornilo po dvacátých letech grupující se monopoly na hostivický závod a dohnalo je ke konečnému nástupu na něj. A situace mezi dělnickou třídou nebyla již jednotná. Při volbách do závodního výboru v roce 1923 poprvé kandidovaly v závodě dvě strany. Každá získala ze čtyř mandátů polovinu. K prospěchu je třeba poznamenat, že i přes velké politické rozdíly v názorech, šlo-li o práva a požadavky dělnictva, postup byl vždy jednotný.

A tak měli kapitalisté volnou cestu. Železářský kartel nechal prudce klesnout ceny železa, pro vlastní šroubárnu prodával je za minimální ceny a úvěr hostivickému podniku neustále snižoval. Nakonec dosadil do Hostivice přímo vlastního experta, který měl v moci finance a úvěry. Smrtelný úder nedal na sebe dlouho čekat.

S obavami dívali se do budoucnosti nejen ve vedení závodu, ale též dělníci v dílnách. Úpadek, hrozné slovo, které s léty přicházející krize se stále častěji objevuje na stránkách novin i v dělnických schůzích, postihlo i firmu Staněk & Ponec, šrouby – nýty v Hostivici.

8

V roce 1924 se postupně zastavila výroba a firma jde do konkursu. Pražskoželezářská společnost, která ji vydražila, zastavila výrobu. Stroje jsou demontovány a odváženy převážně do Libčic a v roce 1925 je již na nádvoří i v dílnách klid a ticho. Jen hejna vrabců volně se prohánějící po výrobních halách a tlupa umouněných kluků, kteří zde prožívají svá klukovská dobrodružství, svědčí o tom, že klid, který zde vládne, není klidem hřbitovním. Je jen přechodem i zastávkou v dlouhé, 65 let trvající cestě hostivických kováků, zastávkou v jejich boji za chléb a za život, jejich boji za spravedlivý, poctivý svět, svět rozvíjející se v tvůrčí mírové práci, svět vytvářející spravedlivé a trvalé hodnoty pro celou lidskou společnost.

Po téměř čtyřleté době klidu koupil hostivickou továrnu František Zicha a zřídil zde výrobu mosazných vodovodních armatur.

## II.

V polovině roku 1929 koupila objekty bývalé firmy Staněk & Ponec v Hostivici firma Zicha od Pražskoželezářské společnosti. Firma Zicha byla společnost s ručením omezeným, vyráběla parní a vodní armatury a vlastnila slévárnu barevných kovů. Do té doby měla výrobu v Praze-Hrdlořezích, odkud se musila vystěhovat vzhledem ke slévárně, která zamořovala okolí, kde se tehdy rozvíjela bytová výstavba.

Majitel firmy František Zicha byl původně soustružníkem Škodových závodů v Plzni. Jeho otec začal jako první v Čechách vyrábět lázeňské



9

baterie a stojánkové kohouty; žil v Praze na Vinohradech, kde ve sklepních místnostech měl dílnu. Když sám s výrobou nestačil, povolal si svého syna z Plzně, přibrali několik pomocníků a tak malá tato výroba rostla až do té doby, kdy po smrti svého otce našel si mladý Zicha společníka bankovního úředníka Jana Heima. Společně najali místnost po zrušených jatkách v Hrdlořezích, kde provozovali tovární výrobu armatur. Na sklonku roku 1929, po nezbytných adaptačních pracích, začala se výroba stěhovat do Hostivice a v lednu 1930 byl znovu zahájen provoz. Výroba v Hostivici se slibně rozvíjela, neboť zdravotní armatury byly hledaným zbožím nejen u nás, ale i v cizině a armatury značky ARZI měly již zvučné jméno i v zahraničí. Výrobky byly galvanicky zušlechťovány, niklovaly se a chromovaly i do různých odstínů. Prováděly se montáže kompletních kateder v sanatoriích, vybavovaly se armaturami operační sály, patologické ústavy, novostavby a školy. Armatury ve zlaceném provedení byly dodávány také do Vatikánu.

Po krátké konjunktúře dochází však jako důsledek všeobecné krize k potížím v odbytu a dělnictvo znovu tvrdě pocítilo neblahé důsledky kapitalistického hospodaření. Většina dodávek v tuzemsku i cizině byla zablokována, odběratelské firmy šla jedna za druhou do konkursu. Banky půjčky odmítaly a posléze i firma Zicha šla do vyrovnání.

10

V třicátých letech nebyli dělníci v závodě jednotně odborově organizováni a poměry se natolik zhoršily, že došlo k propouštění, omezování práce pouze na tři dny v týdnu a dramatickému snižování výdělků.

Neudržitelná situace dělníků se vyhroutil ve stávkou, která tehdy nepřinesla zlepšení, ale byla majiteli firmy využita jako příležitost ke zrušení zákonitých nároků na dovolenou. Po prohrané stávce, pokud byli dělníci znovu přijímáni do závodu, tak za cenu dalšího snižování mzdy a bez jakýchkoliv nároků, byť byli u firmy zaměstnáni i celou řadu let. Nedostatek práce, nezaměstnanost a bída jako častý host v dělnických rodinách byly příčinou, že v závodě zůstalo pouze několik desítek dělníků, kteří za svízelných podmínek bez zajištění nejnужnějších sociálních a zdravotních zařízení zápolilo s tvrdým režimem kapitalistického podnikání.

V roce 1937 zemřel majitel továrny František Zicha a jeho společník Jan Heim nemohl sám závod udržet, byl proto podíl Františka Zichy prodán Bedřichu Lubikovi. Po krátké době byl i podíl J. Heima zakoupen rodiči Bedřichu Lubikovi, kteří již dříve přesídlili do Prahy z Berlína z obavy před uplatňovanými protižidovskými zákony nacistického Německa.

11

Nový majitel Lubik snad se cítil finančně dostatečně silný, že vrhl firmu Zicha do ostrého konkurenčního boje s největší armaturkou Tauš, Bratislava-Myjava. Tento konkurenční boj nepřinesl očekávaného výsledku, i přes dočasné zvýšení objednávek, které bylo způsobeno tím, že výrobky ARZI byly o něco lacinější než prodejní ceny armaturky Tauš. Největší přínos tohoto zápolení měli však velkoobchodníci, kteří za snížené ceny nakupovali armatury a sami ve svém kartelu zvýšili ceny pro spotřebitele. Majitel továrny Lubik, který byl židovského původu, viděl svoji pozici velmi vratkou s ohledem na nepříznivý politický a hospodářský vývoj v republice, prodal proto hostivický závod konkurenční firmě Tauš, která patřila pod Legiobanku. V této době dochází k mnichovské zradě, rozbití republiky a posléze i k okupaci Čech a Moravy. Bývalý majitel továrny Lubik byl i s rodinou Němci zajištěn, odvezen do Terezína a o jeho dalším osudu není nic známo.

V počátku okupace vyráběl závod dále armatury, ale vzhled k připravované expanzi nacistického Německa začala se v roce 1940 zbrojní výroba, na které se pracovalo až do roku 1945. Armatury závod vyráběl v malém množství téměř celou válku, a to ze šedé litiny a zinku. V té době závod doznal také první stavební úpravy. Byla postavena nástrojárna, která svému účelu sloužila v původních rozměrech až do roku 1948. Bylo postaveno nejnútnejší sociální zařízení, které do té doby nebylo téměř žádné nebo velmi primitivní. Dále došlo k nouzové výstavbě prostoru dnešní kalírny, kde se po dobu války tajně prováděly zkoušky výroby armatur způsobem tlakového lití. Zkušební odlitky byly prováděny ze zinku a předpokládalo se s okamžitým přechodem na mosaz po skončení války.

12

V počátku okupace bylo před okupanty ukryto větší množství mosaze a niklových anod, které byly pak po válce vyzvednuty z úkrytu a zpracovány. Rovněž tak byla vytvořena značná zásoba ušlechtilých ocelí, které v poválečných letech umožnily rozvoj výroby forem pro tlakové lití a výroby náradí z rychlořezné oceli.

V době války dochází ke značnému růstu počtu pracovníků, kteří jsou do závodu totálně nasazováni, pracovní doba byla dvanáctihodinová, provoz dvousměnný. Strojní vybavení bylo podle potřeb válečné výroby rozšiřováno a modernizováno. V této době, kdy bylo třeba největší jednoty všech příslušníků národa proti fašistické zvěři, jsou patrné značné vlivy dřívějšího kapitalistického vedení závodu a jeho poměr k odborovým organizacím, neboť nebylo na závodě zkušené a pevné politické nebo odborové organizace, které by kolem sebe sdružovaly všechny poctivé Čechy v boji proti nacistickým mocipánům, kolaborantům a ostatním fašisujícím elementům. Pouze skupina nejspolehlivějších pracovníků měla spojení s vyššími ilegálními složkami a připravovala revoluční závodní radu a pořádkové zajištění závodu. Prostřednictvím těchto lidí dostávalo se do závodu ilegální Rudé právo a ostatní informace, které posilovaly a mobilizovaly k boji proti okupantům. Rovněž tak několik mladších pracovníků závodu bylo zapojeno v ilegální skupině ŽELEZO a zúčastnili se celé řady akcí i v průběhu okupace a v revolučních bojích.

Během okupace nebyl nikdo ze závodu zatčen a tehdejšímu vedení závodu, které zůstalo v rukou českých lidí, se podařilo vyreklamovat většinu zaměstnanců, kteří měli být totálně nasazeni v Německu, a jmenovitě celý 24. ročník byl od nasazení ochráněn. V posledních měsících války se již v závodě téměř nepracovalo vzhledem k častým leteckým

13

poplachům a všichni toužebně očekávali ukončení války. Konečně dochází k slavnému květnovému povstání a příchod Sovětské armády, která urychleně zlikvidovala všechen odpor nacistických armád a přinesla i našemu lidu tolik očekávanou svobodu a mír.

Po revoluci přešla firma Zicha pod přímé vedení Legiobanky a v závodě byly provedeny změny ve vedení. V tomto období byly uvedeny v řádnou činnost stranická a odborová organizace, a tak konečně dostává se dělnictvu možnost svobodně, bez obav pracovat politicky a odborově se organizovat a podílet se na obnovení nové svobodné republiky. Válečná výroba byla okamžitě nahrazena opět výrobou armatur, která mohla být urychleně uskutečněna vzhledem k možnostem použití barevných kovů ukrytých před okupanty a zkušenostech získaných vývojem a zkouškami v armaturářské výrobě v době války.

Nadšením a vysokou obětavostí mnoha pracovníků závodu byly překonány hlavní překážky mírové výroby a to v době, kdy mnozí finanční spekulanti měli o závod velký zájem vzhledem k tomu, že nebyl znárodněn již v roce 1945 a skýtal možnosti uplatnit nové podnikatelské způsoby v mezích tehdejších zákonů.

Na závodě však již žila nová generace hostivických kováků, pevně organizována, která byla zárukou, že nedopustí jakékoliv machinace s výsledky

14

práce zaměstnanců závodu.

Únorové události v roce 1948 definitivně ukončily různé spekulace, závod byl znárodněn a přechodnou dobu převzal národní správu národní podnik JANKA Radotín. Po znárodnění byly závody začleňovány do velkých podniků a závod v Hostivici spolu s armaturkou Myjava do národního podniku Povážské strojárny, národní podnik Povážská Bystrica. Po krátké době na to dochází k návrhu na likvidaci závodu v Hostivici. Proti likvidaci protestovali jak pracovníci závodu, tak národní správa Legiobanky a armaturky Myjava. Po delším jednání na ústředních orgánech byla posléze na přímý zákrok předsedy vlády s. Zápotockého likvidace odvolána. V roce 1950 Slovenská armaturka Myjava byla z podniku Povážské strojárny vyčleněna jako samostatný podnik a závod v Hostivici se stal pobočným závodem nového národního podniku. V této době byl v září 1950 v závodě Hostivice ustaven první dělnický ředitel na okrese Praha-západ s. Lefler Bedřich, který pak závod po několik dalších let vedl. V další etapě organizace národních podniků byla výroba armatur rozčleněna na závody v Čechách a na Moravě a na Slovensku. Pro Slovensko v armaturářském odboru zůstala Slovenská armaturka Myjava a v historických zemích byl utvořen nový národní podnik Česká armaturka, Česká Třebová s pobočným závodem Hostivice. Výrobní program v armaturářském odboru byl pak mezi tyto dva podniky rozdělen.

Nedostatečná výrobní náplň nezajišťovala dlouhodobý výhled závodu v tomto oboru a tak v roce 1953 byla výroba armatur v Hostivici ukončena a závod byl začleněn do n. p. Motorlet Jinonice jako provoz a po dobu jednoho roku vyráběl drobné součástky k leteckým motorům. Ani tento výrobní program neskýtal dostatečné využití výrobní

15

kapacity závodu. Byl proto v počátku roku 1954 závod v Hostivici začleněn do národního podniku Automobilové závody Klementa Gottwalda, Praha Vysočany.

Tímto byla ukončena další etapa v historii závodu – etapa dvaceti pěti let práce hostivických kováků v oboru výroby armatur.

### III.

Začleněním provozu Hostivice do národního podniku AZKG Praga došlo tak k zahájení historicky nejmladší a současné etapy hostivických kováků. V této době bylo nutno v našem národním hospodářství řešit kritickou situaci v nedostatku valivých ložisek do strojírenských výrobků našeho průmyslu. Nedostatek valivých ložisek byl způsoben hospodářskou bloádou, uplatňovanou vůči našemu národnímu hospodářství kapitalistickými zeměmi, které do této doby byly hlavními výrobci valivých ložisek ve světě. Tato situace žádala urychleného řešení, neboť naše stávající specializované závody na výrobu valivých ložisek měly v těchto letech ještě nízkou kapacitu a nové výrobní provozy, jak ZKL Brno, tak Kysudské Nové Města mohly zabezpečit požadavky národního hospodářství na valivá ložiska za 4–5 let. Mezi podniky, které měly do této doby kryt požadavky našeho národního hospodářství valivými ložisky, byl i národní podnik AZKG s největším podílem z ostatních stro-

16

jírenských závodů. K zabezpečení tohoto úkolu byl do národního podniku AZKG v rámci ministerstva všeobecného strojírenství začleněn provoz Hostivice. Kolektiv pracovníků provozu Hostivice byl postaven před úkol zajistit technicky náročnou výrobu valivých ložisek ve stanovených sortimentech a dosáhnout v nejkratší možné době takového objemu výroby, který by zajišťoval zásobování vlastního podniku výroby vozu V3S a kryl požadavky i dalších odběratelů. V zájmu tohoto cíle byly provedeny kádrové změny ve vedení provozu a ihned v měsíci lednu 1954 bylo započato s přestavbou provozu a k vybudování nezbytných technických opatření, jako zejména celého rozvodu elektrické energie, přestavba kalírny, oprava podlah ve výrobní hale apod.

V této době poskytl podnik provozu všestrannou pomoc, a to jak v zajištění nezbytného technického vybavení, tak vysláním celé řady zkušených pracovníků, kteří pomohli zapracovat pracovníky ve výrobě, předat zkušenosti seřizovačům, dílovedoucím a ostatním pracovníkům. Přes nedostatek strojů, které byly postupně provozu dodávány, objem výroby stoupl každý měsíc, neboť kolektiv pracovníků rychle dosahoval potřebného zapracování a zkušeností v tak náročné výrobě. Společné úsilí přineslo i požadovaný výsledek a již v prvním roce začlenění provozu do národního podniku AZKG byly v plném rozsahu plněny požadavky valivých ložisek pro plánovaný objem výroby vozů V3S a z velké části i ostatním odběratelům.

V následujících letech výroba valivých ložisek dosahovala plánovaného objemu i sortimentu a byly tak kryty i požadavky všech odběratelů a valivá ložiska byla pak dodávána z našeho provozu i do zahraničí jako samostatný exportní výrobek.

17

Kolektiv pracovníků na výrobě valivých ložisek získal cenné zkušenosti a v této době bylo dosaženo značného zvýšení kvalifikace pracovníků, která se stala základem příštích význačných pracovních výsledků celého kolektivu. Výroba valivých ložisek byla zajišťována až do konce roku 1957. V této době již specializované závody na valivá ložiska dosáhly potřebné kapacity a mohly v budoucnu krýt veškeré požadavky národního hospodářství bez pomoci ostatních strojírenských závodů.

Výroba byla proto v provozu Hostivice ukončena, výrobní program předán specializovaným závodům

18

a pracovníci provozu Hostivice převzali z hlavního závodu výrobu dílů a skupin pro nákladní automobily V3S a S5T, aby tak pomohli zajišťovat zvýšené úkoly ve výrobě nákladních automobilů. Tímto opatřením bylo řešeno i odlehčení v tíživé prostorové situaci a nedostatku kapacity hlavního závodu ve Vysočanech.

V letech 1955 až 1957 dosáhl národní podnik AZKG významných úspěchů v rámci celostátní soutěže. Za vynikající hospodářské výsledky byl podniku udělen pětkrát Rudý prapor ministerstva a Ústředního svazu zaměstnanců ve strojírenství a v roce 1956 pak Rudý prapor vlády a Ústřední rady odborů. V roce 1957 u příležitosti 50 let od založení Automobilky PRAGA byl kolektivu pracovníků podniku udělen prezidentem republiky Řád práce. K dosažení těchto mimořádných uznání, které se dostalo kolektivu pracovníků podniku, přispěli svým podílem i pracovníci provozu Hostivice, kteří v tomto období plnili stanovené úkoly státního plánu bezezbytku.

Rok 1958, ve kterém byla v provozu provedena přestavba výroby valivých ložisek na výrobu dílů V3S a S5T, byl rokem mimořádně náročným. Základní podmínkou, která zde stála, bylo provedení přestavby bez jakéhokoliv narušení montáže vozů v základním závodě. V tomto směru také

19

kolektiv pracovníků provozu Hostivice byl veden, dosáhl stanovených záměrů a plynulá výroba nákladních vozů byla zajištěna. Ještě v I. pololetí tohoto roku byl vyrovnán skluz v dodávkách náhradních dílů vyráběných v provozu, ve kterém došlo v I. čtvrtletí při přestavbě provozu.

V dalších letech, až do roku 1964 zůstává výrobní náplň provozu v podstatě nezměněna a v tomto období dosahuje provoz trvale dobrých hospodářských výsledků, kterými se zařazuje mezi nejúspěšnější provozy AZKG.

Rovněž tak v rámci okresu Praha-západ patří provoz svými hospodářskými výsledky trvale mezi přední závody na okrese a získal v roce 1961 a 1963 putovní standartu OV KSC a OOR jako nejlepší závod na okrese.

Současně se zajišťováním stanovených hospodářských úkolů je trvale věnována péče o zlepšování pracovního prostředí, doplňování a obnově zařízení, aby závod, který patří k nejlepším na okrese Praha-západ, měl všechny předpoklady v úspěšné práci a upevňování kolektivu pracujících.

V posledních deseti letech byla ke zlepšení pracovního prostředí a modernizace výroby realizována celá řada úkolů, zvláště pak přestavba kalírny a vybudování kompresní stanice, zřízení nové rozvodny elektrické energie, rozšíření nástrojárny, výdejny náradí a údržby, opravy a rozšíření prostoru hlavní výroby, výstavba kulturního domu, výstavba nového sociálního zařízení, rozšíření a vybavení závodní kuchyně apod.

V současné době je prováděna výstavba nové kotelny a celého vodního hospodářství a tato další zlepšení budou uvedena do provozu ještě v letošním jubilejním roce. V nejbližší době

20

budou pak realizována další opatření, která jsou zakotvena v generálním plánu výstavby provozu Hostivice, jako výstavba nové trafostanice, dokončení výstavby nových výrobních prostorů a výměna zastřešení starého provozu. Strojní vybavení provozu doznalo v posledních letech pronikavého zlepšení a je trvale dbáno o urychlenou obnovu strojů a zařízení tak, aby odpovídalo požadavkům kladeným na náročnou strojírenskou výrobu.

V roce 1964 byla ukončena v našem podniku výroba vozů V3S, která byla více než deset let hlavním finálním výrobkem národního podniku PRAGA, automobilové závody Klementa Gottwalda, ve Vysočanech. V zájmu zabezpečení vyšší ekonomiky národního hospodářství dochází v tomto roce v našem podniku ke specializaci v rámci ministerstva všeobecného strojírenství. Hlavním výrobním programem se stává výroba převodových skříní nákladních vozů včetně vývoje a tento úkol si vyžádal náročnou přestavbu v celém našem národním podniku. Rovněž tak pracovníci provozu Hostivice provedli v roce 1964 bez podstatného přerušení výroby nové technologické uspořádání strojů a zařízení s ohledem na zajištění nové speciální výroby. V tomto směru kolektiv pracovníků provozu opět prokázal dobrý přístup k zabezpečování daných úkolů, které dokázal zajistit před stanoveným termínem a splnil tak všechny úkoly uložené provozu pro rok 1964 beze zbytku. Tímto bylo dosaženo i cílů stanovených v celoprovozním závazku na II. pololetí 1964, kterým se pracovníci provozu přihlásili do soutěže k 20. výročí osvobození republiky. Dosahované úspěchy při plnění hospodářských úkolů provozu jsou výsledky všestranného rozvoje socialistického soutěžení a patřičného podílu

21

spoluúčasti pracujících na řízení výroby a zabezpečování její efektivnosti. Mnoho úkolů technicky a ekonomicky náročných bylo vyřešeno zásluhou činnosti komplexních brigád, dělníků a techniků v rozvojovém hnutí Brigád socialistické práce.

Kolektiv pracovníků, který v současné době pracuje v závodě, který byl před 65 lety založen, má všechny předpoklady k tomu, aby i v budoucnu s úspěchem plnil hospodářské úkoly ukládané provozu státním plánem. Všechny podmínky jsou i k tomu, aby na závodě vyrůstala nová generace hostivických kováků, která by čerpala z bohatých zkušeností předcházejících generací, těch, kteří v nuzných podmínkách v boji za chléb pro sebe a své rodiny kladly základy k šťastnějším zítřkům dělnické třídy.

Vydal n. p. PRAGA – provoz Hostivice  
v nákladu 400 ks

Grafická úprava: Propagační kolektiv PRAGA, ved. Josef Brabenec

Na textové části spolupracovali: J. Kaplánek, M. Zvára, J. Hladovec, B. Jansová, J. Pachman, F. Andrlé, A. Fejk, J. Novotný, L. Burka, A. Nedbal, F. Rajtora.