

HANS LEDWINKA

Mládí

Hans Ledwinka se narodil 14. února 1878 v rakouském Klosterneuburgu. Jeho otec Anton Ledwinka pocházel z Brtnice u Jihlavy a matka Leopoldina byla z dolnorakouského Dobersbergu. V roce 1884 nastoupil Hans do soukromé lidové školy. Po pěti letech studia, v roce 1889, pokračoval na vídeňské měšťance. Tam absolvoval dva ročníky studia a dále pak studoval u Vídeňské společnosti zámečníků. Prvním učitelem v oboru byl jeho strýc, zámečnický mistr Johann Zwiauer, který měl živnost ve Vídni. V roce 1895 zahájil dvouleté studium na průmyslové škole ve Vídni, kde studoval problematiku kovoprůmyslu. Zajímavostí je, že jeho kolegou při studiu byl známý Ferdinand Porsche, narozený ve Vratislavicích nad Nisou (Magazín Patriot, 2017).

Začátky v Kopřivnici

V roce 1897 přesvědčil ředitel Hugo Fischer mladého Hanse, aby nastoupil do vagónky v Kopřivnici. MAGAZÍN Vagónka tehdy vyráběla kočáry, potahy všeho druhu a železniční vozy (Tatra vás dostane dál, 2018). Ledwinka začal v Kopřivnici pracovat jako konstruktér železničních vagónů. Později v roce 1897 byla pod vedení Leopolda Svitáka zahájena výroba prvního osobního automobilu. Ledwinka se přihlásil jako pomocný dělník a poprvé se potýkal s problematikou, kterou se od té doby zabýval do konce svého života (Magazín Patriot, 2017).

Osmnáctiletý Hans byl jmenován inženýrem Edmundem Rumplerem, zodpovědným za oddělení motorových vozů, jeho asistentem (Tatra vás dostane dál, 2018). V roce 1899 společně navrhli nový typ převodovky a tento návrh později dostal uplatnění i v dalších automobilech. Další rok spolupracoval na výrobě prvního závodního automobilu, jehož výrobu inicioval liberecký průmyslník a fanoušek automobilismu Theodor Baron von Liebieg. Stavba tohoto automobilu trvala pouhých 5 měsíců (Magazín Patriot, 2017).

V roce 1902 odešel Ledwinka po neshodách s vedoucím dílny Leopoldem Svitákem z Kopřivnice k vídeňské firmě Alexandra Friedmana (Tatra vás dostane dál, 2018). Tam pracoval společně s Richardem Knollerem (pozdějším profesorem na Technické univerzitě ve Vídni) na výrobě parního vozidla. Zde také pracoval na prvním automobilu s brzdami na všechna čtyři kola (Magazín Patriot, 2017).

V prosinci 1906 po druhé přijal nabídku od ředitele kopřivnické vagónky Fischera. Hans nastoupil na místo vedoucího oddělení výroby automobilů, kde nahradil Leopolda Svitáka, který odešel do důchodu. A tak Hans, jakožto mladý konstruktér, získává přímý vliv na vývoj nových konstrukcí a výrobu automobilů (Magazín Patriot, 2017).

Dva předchozí návrhy podvozku od Langa a Kronfelda řediteli Fischerovi nevyhovovaly a proto s nimi rozvázal spolupráci. Hans tedy získal prostor pro prosazení svých myšlenek a návrhů a bez vědomí ředitele Fischera zkonstruoval nový typ podvozku a motor typu S. Většina konstrukce vznikla u Ledwinky doma, kde mu vypomáhal student techniky (Magazín Patriot, 2017).

V roce 1916 jako vedoucí automobilové výroby, odešel Hans po druhé z Kopřivnice, kvůli finančním neshodám s ředitelem Köbelem. Nastoupil do konkurenční firmy Steyer ve Štýrském Hradci (Tatra vás dostane dál, 2018). V továrně ve Steyeru se vyráběly převážně zbraně, ale Ledwinka dokázal zavést výrobu vozidel, která funguje dodnes. Stal se tak ve městě uznávanou průmyslovou osobností a lidé říkají, že nebyť Ledwinky, vyráběli by stále jen zbraně (Magazín Patriot, 2017).

Období významných vynálezů

Po výstavbě nové automobilky v Kopřivnici, získal ředitel Pasching v roce 1921 Hanse zpět. Jako vedoucí Ledwinka uvedl o dva roky později do výroby originální automobil Tatra 11. Součástí konstrukce podvozku byly také zavěšené výkyvné poloosy, které byly patentovány již v roce 1903, Edmundem Rumplerem. Tudíž daná poloosa nebyla původním nápadem Ledwinky, ale koncepci podvozku vymyslel Ledwinka zcela sám (Tatra vás dostane dál, 2018).

Lidový vůz, Tatra 11 přivedl Ledwinka na trh v roce 1923. Vynikal skvělými vlastnostmi na silnici i v terénu a tato koncepce se stala základem pro další automobily jak osobní, tak i nákladní. Tatra 11 se proslavila i vynikajícími výsledky při automobilových závodech. Nedlouho poté přichází modernizovaná verze - Tatra 12. Dále následovaly vozy střední třídy T30, T52, T75 a T57 (Magazín Patriot, 2017).

V roce 1933 spolu se svým synem Erichem sestavili prototyp vozu V570. Další rok byla poprvé představena Tatra 77, která byla prvním aerodynamickým sériově vyráběným autem na světě. Další typy Tatra 87 a 97 byly pokračováním koncepce T77. Uvedenou T87, která je na obrázku1, proslavili cestovatelé Hanzelka a Zikmund (Magazín Patriot, 2017).



Obrázek 1 Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund

Zdroj: <http://www.auto.cz/hanzelka-zikmund-vyrazili-prvni-spolecnou-expedici-pred-70-lety-105771/foto?foto=0>

V období před válkou se Hans se spolupracovníky zabýval nejen osobními automobily, ale i nákladními. Tatra také produkovala 27 typů autobusů. V průběhu války nastoupil Ledwinka na pozici ředitele podniku Ringhoffer – Tatra - werke AG. Dále byl uveden jeden z nejslavnějších nákladních automobilů Tatra 111, který se vyráběl po dobu 20 let. V podniku se musela vybudovat hala na opravu leteckých vrtulí. V důsledku války se vyráběly převážně nákladní automobily a vagóny. V malých sériích byly vyráběny typy vozů T87 a T57k (Magazín Patriot, 2017).

Soudní řízení

Koncem roku 1944, s blížící se frontou, ho nabádali synové, aby se přesunul do Vídně. Ten ale trval na své přítomnosti v továrně s vědomím, že nikomu neublížil a s obavou o strojní vybavení továrny. Pátého května 1945 byl Ledwinka zatčen a umístěn ve věznici v Novém Jičíně a až v září roku 1946 byl postaven před soud. Jeho obvinění obsahovala několik částí. Jednou z nich bylo, že se nikdy neučil česky. Údajně se měl zasadit o připojení Kopřivnice k Sudetům, což mu nikdy nebylo prokázáno. Dále ačkoliv nebyl politicky činný, byl členem NSDAP a NSKK a upřednostňoval německy mluvící na vedoucích pozicích. Bylo prokázáno, že Ledwinka byl zodpovědným ředitelem továrny a obviněn byl neprávem. Národnostní složení pracovníků ukazovalo ve prospěch Čechů a bylo dokonce i potvrzeno, že se v mnoha případech zastal lidí, o které se zajímalo gestapo. Na základě těchto důkazů byl v roce 1947 zproštěn viny (Magazín Patriot, 2017).

V roce 1948 nejvyšší soud na základě odvolání státního zastupitelství označil původní odsuzující rozsudek za neplatný. Samotné vedení Tatry se zasadilo o Ledwinkovo nepropuštění, kvůli zaevidovaným patentům v zahraničí. V novém soudním řízení byl Ledwinka obviněn ze zločinu ohrožení

národa a po tomto rozsudku byl konstruktér odvezen do vězení v Modřanech. Přestože kontakt s ním byl přísně zakázán, dokázali se s ním spojit dva konstruktéři, kteří potřebovali vyřešit problémy s konstrukcí automobilu Tatra 107 (Tatraplán). Tato schůzka byla úspěšná a zároveň se jednalo o poslední počín, který spojoval Ledwinku s Tatrou (Magazín Patriot, 2017).

Konec života

V srpnu roku 1951 byl propuštěn na svobodu, přestěhoval se do Vídně a tím se uzavřela jeho kapitola spojená s Československem. Po dvou letech se odstěhoval do Mnichova, kde se podruhé oženil. Obdržel čestné vyznamenání od svazu německých inženýrů a dále mu byl udělen čestný kříž I. třídy za vědu a umění, rakouským prezidentem. Dále pracoval jako konzultant pro mnohé firmy. Na obrázku 3 je vidět předání posledního ocenění a to automobilu Tatra 87, jeho nejmilejšího výrobku (Magazín Patriot, 2017).



Obrázek 2 Ledwinka v mnichovském muzeu 27.4.1965

Zdroj: <http://patriotmagazin.cz/data/redactor/ledwinka.3.h.l.-v-mnichovskm-muzeu-27.4.1965-.jpg>

Hans Ledwinka zemřel v Mnichově 2. 3. 1967 ve věku 89 let. V roce 1992 byl znovu zahájen soudní proces o zproštění Ledwinkovy viny na žádost jeho rodiny a přátel. Nejvyšší soud České republiky ho ve všech bodech viny zprostil. V roce 2007 se Hans Ledwinka dočkal ocenění v podobě místa v Síni slávy automobilových konstruktérů (Magazín Patriot, 2017).

Přínos pro společnost

Hans Ledwinka byl skvělý automobilový konstruktér tehdejší doby. Zasadil se o rozvoj automobilového průmyslu ve střední Evropě. Díky němu se firma Tatra stala takovou, jakou ji známe dnes. Ačkoliv byl několikrát nucen firmu opustit, pokaždé ho životní cesty přivedly zpět a po příchodu vždy Tatra obohatil dalšími novými konstrukčními nápady. Jeho nejvýznamnějšími vynálezy byly: unikátní typ převodovky, nový typ podvozku a motor typu S. Veškeré automobily Tatra vyráběné v té době, ze kterých byly nejvýznamnější Tatra 11 a 12. Dále Tatra 77, která byla prvním aerodynamickým autem na světě vyráběným sériově. Pokračováním Tatra 77 byly typy 87 a 97. V neposlední řadě také jeden z nejslavnějších nákladních automobilů Tatra 111. Obrovským přínosem pro automobilový průmysl, byla geniální konstrukce podvozku, tzv. tatrovácká koncepce, ze které Tatra čerpá dodnes.

Ačkoliv byl velkým přínosem pro automobilový svět, v druhé fázi svého života, tak brán nebyl. Mohla za to převážně poválečná politická situace na území Československa, kdy byl soudně stíhán a uvězněn v podstatě jen za svou národnostní příslušnost. Nakonec až po mnoha letech po jeho smrti a po pádu komunismu byl Nejvyšším soudem zproštěn viny. V roce 2007 se dokonce dočkal ocenění jakožto automobilový konstruktér v síni slávy. Dnes je řazen mezi plně oceňované automobilové konstruktéry.

SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Hans Ledwinka v mnichovském muzeu 27.4.1965. In: *PATRIOT MAGAZÍN* [online]. 2.3.2017 [cit. 2019-03-05]. Dostupné z: <http://patriotmagazin.cz/data/redactor/ledwinka.3.h.l.-v-mnichovskm-muzeu-27.4.1965-.jpg>

Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund. In: *AUTO.CZ: Nejlepší jízda na webu* [online]. 22.4. 2017 [cit. 2019-03-05]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/hanzelka-zikmund-vyrazili-prvni-spolecnou-expedici-pred-70-lety-105771/foto?foto=0>

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Geniální automobilový konstruktér i vězeň režimu. Před 50 lety zemřel Hans Ledwinka. *MAGAZÍN PATRIOT* [online]. 2. 3. 2017 [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <http://patriotmagazin.cz/genialni-automobilovy-konstrukter-i-vezen-rezimu-pred-50-lety-zemrel-hans-ledwinka>

Hans Ledwinka. *TATRA VÁS DOSTANE DÁL* [online]. 12. 2. 2018 [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <https://www.tatra.cz/o-spolecnosti/tisk-a-media/novinky-a-clanky/hans-ledwinka/>