

**Národní technické muzeum
Archiv Národního technického muzea**

Kec František, Ing. (5. 1. 1883 – 18. 5. 1971)

(1897-1971)

INVENTÁŘ

NAD č. 766
evidenční pomůcka č. 302

Romana Kmochová
Praha 2008

Obsah:

I. Původce fondu	2
II. Vývoj a dějiny fondu	7
III. Archivní charakteristika fondu.....	7
IV. Stručný rozbor obsahu fondu	8
V. Záznam o uspořádání fondu	9
Seznam použité literatury	10
Životopisný materiál	11

I. Původce fondu

Ing. František Kec (5. 1. 1883 – 18. 5. 1971), významný český technik a konstruktér automobilů, dlouholetý hlavní konstruktér a generální ředitel firmy Praga

Ing. František Kec se narodil dne 5. ledna 1883 v rodině chudého zámečníka v obci Bezděkov u Rokycan v západních Čechách. Po ukončení základní školní docházky v dubnu 1897 nastoupil do učení k zámečnickovi **Václavu Hrbkovi**, u něhož také od dubna 1899, tj. po svém vyučení, začal pracovat jako zámečnický pomocník. Václav Hrbek, který si všiml nadání a neuvěřitelné píle a houževnatosti svého tovaryše, navrhl jeho rodičům, aby dali Františka studovat do Plzně na dvouletou strojní průmyslovou školu. Ačkoliv studium představovalo pro rodinu velkou finanční zátěž, nerozhodovali se Kecovi příliš dlouho a svého jediného syna na studia poslali.

Po úspěšném absolvování dvouleté C. k. české státní průmyslové školy v Plzni v roce 1901 nastoupil František Kec na uvolněné místo strojnického dílovedoucího v menší plzeňské továrně patřící firmě **Hollmann a Jeřábek**, která se specializovala na výrobu čerpadel a strojů. V průběhu let 1901-1908, tj. v období, kdy František Kec pracoval pro tuto firmu, **byly realizovány** první z řady jeho konstrukčních projektů. Vedle hasičských stříkaček a studničních čerpadel zhotovoval mladý konstruktér podle vlastních návrhů pístová rychloběžná tlaková čerpadla s elektrickým pohonem, centrifugální nízkotlaká zavodňovací čerpadla či vysokotlaká a postřikovací převozná čerpadla poháněná benzinovým motorem. Dále na základě vlastního projektu vyrobil dva velké elektricky poháněné prací stroje určené pro stavby údolních přehrad v Bedřichově u Liberce a v Jablonci nad Nisou¹. Pro stejné stavby byla také určena Kecem zkonstruovaná parní lokomotiva a dynamo umístěné v kombinovaném obytném voze².

Svou činnost u firmy Hollmann a Jeřábek završil František Kec v roce 1906³ konstrukcí nákladního automobilu, který byl jako první v Rakousko-uherské monarchii schopen přepravit náklad o hmotnosti až 3 tuny⁴.

Podle vlastních slov⁵ ho výroba automobilu zaujala natolik, že se jí rozhodl věnovat i nadále, a proto nabídl své služby tehdejší největší rakousko-uherské automobilce, firmě Laurin a Klement

¹ Díky těmto pracím strojům bylo možno použít zeminu ze základů pro výrobu praného písku, který se přidává do betonu a ušetřit tak za dopravu říčního písku.

² Jan KRÁLÍK: *Když začal vonět benzín. Obrázky z dějin motorismu v Českých zemích do roku 1918*. Praha 2001, s. 129-132.

³ V literatuře je možno setkat se i s datem 1907 (např. Ottův slovník naučný nové doby, díl 3, sv. 2, Praha 1934, s. 477; Adolf TŮMA: *Postavy našeho motorismu*, Praha 1941, s. 17), popř. 1906-1907 (např. Jan KRÁLÍK: *Když začal vonět benzín*, s. 130).

⁴ Kecův nákladní automobil byl druhým nejstarším nákladním automobilem zkonstruovaným na našem území. Prvenství patří vozu vyrobenému v Kopřivnici již v roce 1898. Jan KRÁLÍK: *Když začal vonět benzín*, s. 130.

⁵ Inž. Kec a automobily Praga, inv. č. 18.

a. s. se sídlem v Mladé Boleslavi⁶. Jako doporučení mu mohla posloužit pouze fotografie výše zmíněného nákladního vozu, kterou předložil generálnímu řediteli **Václavu Klementovi** (1868-1938). Ten se nakonec, i přes absenci dalších potřebných vysvědčení, rozhodl dát mladému konstruktérovi šanci, a tak František Kec v roce 1908 nastoupil do nově vzniklého oddělení konstrukce nákladních automobilů a autobusů firmy Laurin a Klement.

Během svého **tříletého** působení u mladoboleslavské automobilky se František Kec mj. spolupodílel na konstrukci a výrobě deseti malých autobusů pro Černou Horu či poštovních autobusů pro Nové Benátky a také vypracoval plány na první pětitunové nákladní automobily typu HL s oběhovým mazáním. Jeho ohromné pracovní nasazení a schopnosti mu nakonec zajistily místo šéfa konstrukce nákladních automobilů a autobusů firmy Laurin a Klement.

V prosinci roku 1910 učinil František Kec významné rozhodnutí, které ovlivnilo jeho další profesní směřování na více než dvacet let. Na základě rozhovoru s ing. **Josefem Řezníčkem**, kterého náhodou potkal ve vlaku cestou do Prahy, se rozhodl požádat o místo konstruktéra u První českomoravské továrny na stroje (I. ČMTS) a zároveň se pokusit zachránit před krachem její dceřinnou společnost, tedy automobilku Praga⁷. Pohovor s vrchním inženýrem I. ČMTS, ing. **Viktorem Novotným** a ředitelem Prahy ing. **Josefem Havránkem** se díky Řezníčkovi konal již následujícího dne, tj. 1. 1. 1911. A i když, jak oba pánové později prozradili, neudělal na ně tehdy František Kec příliš dobrý dojem, nakonec se přece jen rozhodli dát mu šanci.

Jedinou nadějí na záchranu Pragovky představovala zakázka ministerstva války na výrobu subvencovaných autovlaků⁸, a tak se František Kec pustil do rýsování konstrukčních návrhů. Zatím však jen ve svém volném čase, neboť byl až do dubna vázán tříměsíční výpovědní lhůtou u firmy Laurin a Klement. Přestože byl František Kec díky této skutečnosti oproti ostatním uchazečům o výše zmíněnou zakázku v jisté nevýhodě, přeci jen se mu nakonec podařilo v říjnu roku 1911 vypravit do Vídně dva subvencované autovlaky, vůz typu Praga V (vojenský) o nosnosti 5t

⁶ K dějinám firmy Laurin a Klement viz např. Petr KOŽÍŠEK – Jan KRÁLÍK: *L&K – Škoda, I. díl: Cesta vzhůru 1895-1945*, Týnec nad Sázavou 2003.

⁷ Počátky automobilky Praga jsou spojeny s *První českomoravskou továrnou na stroje* (I. ČMTS) a vagónkou barona Františka Ringhofferera, které spojily své síly a v březnu roku 1907 společně založily Pražskou automobilovou továrnu (PAT – německy PAF: Prager Automobilfabrik). Již po roce však Ringhoffer kvůli nevalným výsledkům automobilky a kvůli sporům s její správní radou z nově založené společnosti po vyplacení členského vkladu (obě společnosti při jejím založení zaplatily shodně 450000 RK) odchází a PAT se s platností od 1. 1. 1909 stává automobilovým oddělením I. ČMTS a o rok později její dceřinnou společností. Případné další finanční ztráty automobilky měly být napříště kryty z ostatních sesterských společností I. ČMTS. V roce 1910 bylo také rozhodnuto o přejmenování automobilky z PAT-PAF na AUTO Praga. K počátkům Prahy viz např. Emil PŘÍHODA: *Praga. Devadesát let výroby automobilů*, Praha 1998, s. 7-16; či Jan MARTOF - Hubert PROCHÁZKA: *Praga*, Praha 2004, s. 17.

⁸ Subvencovaný autovlak byl nákladní automobil s přívěsem, který ministerstvo války, jež si zřetelně uvědomovalo naléhavost motorizace armády, zakoupilo za plnou cenu a s výraznou slevou jej pak prodalo vážným a seriózním zájemcům z řad podnikatelů, kteří rovněž nákladní vůz potřebovali ale podobně jako armádě ani jim se nedostávalo nezbytných finančních prostředků k jeho pořízení. Při koupi subvencovaného automobilu se nový majitel musel pouze zavázat, že v průběhu následujících šesti let ho jednou za rok na požádání zapůjčí vojenské správě na dobu až deseti dnů. Subvence byla rovněž vítaným zdrojem financí pro automobilky, neboť jim zajišťovala pravidelný příjem z prodeje těchto aut. Jan KRÁLÍK: *Když začal vonět benzín*, s. 73.

a přívěsný vůz typu Praga P (potah) o nosnosti 3 t. Následující zkušební cesta (13. 10.- 7. 11. 1911) dlouhá 2000 km, jež měla prověřit odolnost a spolehlivost jednotlivých nákladních automobilů, byla ve svém důsledku pro Pragovku mimořádně úspěšná. Ministerstvo války se totiž na základě skvělých výsledků autovlaků Praga rozhodlo pověřit automobilku výrobou třetiny všech subvencovaných autovlaků, díky čemuž byla definitivně odvrácena hrozba jejího bankrotu. Navíc díky značné pozornosti, kterou celému závodu věnoval tisk, významně stoupla reputace značky Praga⁹.

Po úspěchu se subvencovanými autovlaků začal František Kec, který byl od 1. dubna 1911 oficiálně vrchním konstruktérem automobilky Praga, řešit také otázky a problémy spojené s dalším vývojem osobních automobilů této značky. Především hodlal místo dosavadní výroby automobilů založené na montování vozů z jednotlivých dílů nakoupených od zahraničních automobilek začít s výrobou vozů vlastní konstrukce. Ještě do první světové války byly na základě jeho konstrukčních návrhů do sériové výroby zavedeny tři typy osobních automobilů: střední (Praga Mignon, 1910), velký (Praga Grand, 1912) a malý lidový (Praga Alfa, 1913).

Dále se František Kec podílel např. na konstrukci dvou typů nákladních automobilů Praga L o nosnosti 2,5 t a Praga N o nosnosti 5 t. Navíc na základě vlastního patentu vyrobil v roce 1913 prototyp pětiradličního motorového pluhu Praga K, který si záhy získal, podobně jako osobní a nákladní automobily Praga, velkou oblibu. Pro svou spolehlivost a kvalitu konstrukce, kterou prokázal vítězstvím v řadě soutěží, jak domácích, tak mezinárodních, byl velmi ceněn i na zahraničních trzích¹⁰.

Ani válečná léta neznamenalala pro automobilku konec prosperity, a to především díky tomu, že se Františku Kecovi podařilo vedle získání řady válečných zakázek znamenajících pro automobilku stálý příjem peněz zajistit také kontinuitu výroby a výchovu dalších odborných pracovníků¹¹.

Rozkvět automobilky Praga pokračoval i po první světové válce a nemalý podíl na této skutečnosti měl František Kec, který stál od počátku roku 1919 v jejím čele¹². Pod jeho vedením se Pragovka stala největší automobilkou nově vzniklé Československé republiky a to především díky uplatňování jím vypracovaného souboru zásad řízení podniku, které byly shrnuty publicistou Zdeňkem Janákem již v roce 1925 na stránkách časopisu *Auto*.¹³ Základní myšlenkou spojující tyto

⁹ Podrobnosti o průběhu soutěže viz Jan KRÁLÍK: *Když začal vonět benzín*, s. 73-76.

¹⁰ K motorovému pluhu Praga viz např. Jan KRÁLÍK: *Když začal vonět benzín*, s. 79-81 či Jan MARTOF – Hubert PROCHÁZKA: *Praga*, s. 18-19.

¹¹ Během jednání na ministerstvu války v roce 1914 se Františku Kecovi mj. podařilo přesvědčit vojenské vedení, aby vybavilo své důstojníky automobily typu Praga Grand a že je oboustranně výhodné, aby již odvedení Pragováci byli zařazováni jako opraváři k těmto automobilům. Navíc se mu dostalo ujištění, že z automobilky již nebudou odváděni noví muži a ti, které armáda nepotřebuje, budou propuštěni. Více viz Emil PŘÍHODA: *Praga*, s. 23.

¹² Od 4. ledna 1919 zastával František Kec funkci ředitele Pragy. O osm let později, kdy vzhledem k neustále rostoucímu počtu zaměstnanců byli nově ustaveni 3 resortní ředitelé, byl František Kec povýšen do funkce generálního ředitele automobilky Praga.

¹³ Zdenko JANÁK: *Praga*, *Auto* roč. 7, 1925, č. 4, s. 229-256.

zásady byla snaha maximálně snížit režijní náklady, a díky tomu dospět k výrobě levných, v pravdě lidových automobilů. Nižší prodejní ceny však nemělo být dosahováno na úkor kvality, a proto bylo přistoupeno k modernizaci a optimalizaci výroby. Vedle pružného provozního účetnictví byla zavedena nová organizace výroby, především pásová výroba spojená se zaváděním automatických obráběcích strojů. Dále bylo podporováno vědecké řízení práce, za pomoci zkušených postupářů a časoměřičů stanoveny úkolové časy, zrušeny přesčasy a zavedena práce na tři směny. Zároveň došlo k 20% navýšení mezd pracovníků automobilky, kteří tak byli motivováni k vyšším pracovním výkonům. Klesající cenu automobilů Praga ovlivnila také skutečnost, že nákup drahých dílů z ciziny, například ložisek, systémů zapalování, kol či pneumatik, zatěžovaných navíc drahým dovozním clem, byl omezen na nejvyšší možnou míru, byl navázán kontakt s domácími výrobci a zahájena výroba příslušných součástek na základě vlastních patentů. Na cenu automobilů rovněž pozitivně působil fakt, že bylo přistoupeno k sériové výrobě a ve shodě s nařízením ředitele, tedy Františka Kece, se stalo pravidlem, že při konstrukci nového modelu stejného typu automobilu bylo zachováno až 60 % dílů ze starého vozu.

Atraktivita automobilů Praga byla dále zvyšována prostřednictvím mnoha drobných úprav a zlepšení konstrukce, které měly usnadnit ovládání automobilu a zpříjemnit cestu jeho posádce¹⁴. Navíc Praga jako první u nás již v této době přichází s celou řadou prvků zvyšující bezpečnost automobilů, např. od roku 1923 jsou u vozů Mignon montovány brzdy na všechna kola. Mezi vylepšení, která bezpochyby zvyšovala bezpečnost automobilů, můžeme zmínit ještě např. užívání bezpečnostních skel Triplex od roku 1927 na přední a později i boční okna.¹⁵ Zárukou kvality všech těchto změn byly patenty předložené Františkem Kecem a jeho spolupracovníky Patentnímu úřadu Československé republiky¹⁶. Praga se vskutku stala „vozem na sta tisíce kilometrů“ jak hrdě hlásaly mnohé reklamní brožury.

I když byl František Kec ve funkci vrchního konstruktéra po svém jmenování ředitelem nahrazen ing. **Josefem Kerlesem** (1890-1927), byly mnohé z konstrukcí nadále prováděny na základě jeho iniciativních návrhů. Navíc vzhledem k centralistickému způsobu řízení továrny měl František Kec dostatečný přehled o činnosti na všech pracovištích automobilky a v případě potřeby mohl osobně usměrňovat práce v příslušných konstrukčních kancelářích. Zároveň úzce spolupracoval s řediteli jednotlivých oddělení, kteří tak byli v případě nutnosti schopni ve vzájemné spolupráci úspěšně vést automobilku za jeho nepřítomnosti.

Na počátku 30. let, kdy roční obrat Pragy dosáhl stejné výše jako obrat automobilek Škoda a Tatra dohromady, se definitivně potvrdilo, že sázka Františka Kece na osvědčenou kvalitu,

¹⁴ Základní informace o nadstandardních prvcích, které měly zpříjemnit ovládání automobilu viz např. Jan MARTOF – Hubert PROCHÁZKA: *Praga*, s. 10-11.

¹⁵ Více viz Jan MARTOF – Hubert PROCHÁZKA: *Praga*, s. 10.

¹⁶ Jen František Kec podal během svého působení u Pragovky na tisíc patentů, z nichž většina byla dlouhodobě využívána. Jan MARTOF – Hubert PROCHÁZKA: *Praga*, Praha 2004, s. 8-10. Některé z patentů viz inv. č. 25-44.

prověřené a spolehlivé konstrukce spolu s neustálým vylepšováním detailů a důrazné naplňování firemního motta „Má-li se automobil rozšířit, musí být levný a kvalitní.“ byla tou nejlepší možnou volbou. Nesmíme samozřejmě zapomínat ani na Kecovo výjimečné konstrukční nadání a skvělou technickou intuici, na díky níž dokázal dokonale odhadnout přání a potřeby své doby. Jeho činnost na poli československého automobilismu a rozsáhlé vědomosti, které si průběžně doplňoval soukromým studiem, byly oceněny v roce 1927 udělením stavovského titulu inženýr.

Na počátku roku 1932 se František Kec stal vrchním ředitelem nově založené společnosti *Motor Company s. r. o.*, která měla zajišťovat koordinaci výroby a prodeje automobilů značky Praga a Škoda. Vznik této společnosti byl motivován především snahou maximálně možným způsobem snížit v době propukající hospodářské krize prostředky vydávané na boj s konkurencí, díky tomu snížit celkové režijní náklady a dosáhnout tak udržení stávajících cen automobilů či jejich poklesu a tím zabránit propadu prodeje. Již v březnu téhož roku však byla firma zlikvidována, neboť se ukázalo, že smlouva, na základě které byla společnost ustavena, by ve finále znamenala pro Pragu velké finanční ztráty¹⁷. V této době také došlo k celkem malichernému konfliktu Františka Kece s Dr. Jaroslavem Preissem, členem představenstva ČKD, který však ve svém důsledku znamenal definitivní odchod Františka Kece a Františka Malého z automobilky Praga na konci roku 1933¹⁸.

Po svém odchodu z Prahy pracoval František Kec v letech 1941- 1947 jako technický vedoucí ve firmě *Ogar a. s.* se sídlem ve Strašnicích, která se zabývala výrobou jízdních kol a motocyklů. Během svého působení u této firmy, především po skončení druhé světové války se delší dobu marně pokoušel získat místo v automobilovém průmyslu. To se mu nakonec podařilo až na podzim roku 1949, kdy byl přijat ve funkci technického konzultanta do nově založených *Československých závodů automobilových a leteckých (ČZAL)*¹⁹.

Po zrušení ČZALu na podzim roku 1951 byl František Kec „převzat“ do vývoje a dokumentace ministerstva všeobecného strojírenství, odkud byl roku 1955 přeložen do *Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV)*. Zde byl pověřen vedením referátu zabývajících se hospodářským přezkoumáváním všech vynálezů z oblasti automobilismu, které byly státu nabízeny nebo odevzdávány. Mezi jeho úkoly mj. patřilo sledovat vývoj automobilové techniky ve světě a o všech významnějších objevech informovat příslušná místa. Již o tři roky později však byl František

¹⁷ Ke společnosti *Motor Company s. r. o.* viz např. Petr KOŽÍŠEK – Jan KRÁLÍK: *L&K – Škoda*, s. 163-166.

¹⁸ Podle svědectví Emila Přihody, který o této události osobně hovořil s Františkem Kecem, se záminkou ke Kecovu propuštění z Pragovky stala skutečnost, že při uzavírání nového kontraktu opomněl celou věc konzultovat s představenstvem a i když smlouva, kterou dojednal, byla pro Pragovku jednoznačně přínosem, Jaroslav Preiss mu tento prohřešek proti firemním zvyklostem a hierarchii neodpustil.

¹⁹ *Československé závody automobilové a letecké* byly zřízeny vyhláškou ministerstva průmyslu č. 672 ze 30. dubna 1949. Již o dva roky později byly na základě rozhodnutí vlády z 20. března 1951 přejmenovány na *Československé závody na výrobu vozidel n. p.* Nedlouho poté, na počátku září téhož roku, byly zrušeny a nahrazeny podnikem *Československé závody všeobecné kovovýroby n. p.*

Kec vzhledem ke svému vysokému věku, bylo mu již 75 let, nucen ÚVMV opustit. Avšak vzhledem ke své duševní svěžesti a obrovské činorodosti odmítal definitivně odejít na odpočinek, a tak na počátku roku 1959 nastoupil alespoň jako brigádník do technického sekretariátu náměstka ústředního ředitele *Motokovu*. Leč i zde ho dostihlo nařízení o vylučování všech šedesátiletých z pracovního poměru a již v červnu téhož roku byl nucen opustit i tento podnik. Od té doby se věnoval, již jako důchodce, především přednáškové a publikační činnosti²⁰. Podal také řadu zlepšovacích návrhů, které však stihl stejný osud jako jeho předchozí projekty vypracované v průběhu 50. let. Většinou zůstaly v zásuvkách, nebo i schváleny, ale nerealizovány. Nadále také neúnavně sledoval světový vývoj a trendy v konstrukci automobilů a kriticky posuzoval jejich konstrukční výhody a nevýhody. S chutí se rovněž účastnil mnohahodinových diskusí o automobilech, které byly z jeho strany vedeny na vysoké technické úrovni²¹.

Ing. František Kec zemřel v plné duševní síle dne 18. 5. 1971 ve věku 88 let na následky vážných zranění, která utrpěl při srážce s osobním automobilem.

II. Vývoj a dějiny fondu

Podstatná část pozůstalosti ing. Františka Kece, která tvoří fond č. 766, byla předána do Archivu Národního technického musea ing. Jaroslavem Kecem, synem původce fondu v září roku 1971. Patenty a technické výkresy předal do archivu Národního technického musea PhDr. Mojmir Stojan na konci listopadu roku 2000²².

III. Archivní charakteristika fondu

Písemná pozůstalost Ing. Františka Kece byla uspořádána v souladu s platnou metodikou pro pořádání osobních fondů²³. Archivní materiál je v dobrém stavu. Písemnosti jsou psány česky a německy. Fond obsahuje osobní doklady původce, dále zlomek korespondence a několik málo dokladů o jeho publikační a přednáškové činnosti.

Součástí fondu je dále větší množství patentů (celkem 24), několik technických výkresů a schématické zobrazení převodové páky, které patrně vzniklo jako obrazová příloha odborné stati či článku. Patenty byly řazeny v chronologickém sledu, přičemž v úvahu bylo bráno datum jejich vydání příslušným patentním úřadem, nikoliv datum podání patentové přihlášky. Součástí inventárního záznamu je vedle názvu patentu a čísla patentního spisu, také jméno úřadu, který ho vydal a přesné datum, kdy se tak stalo.

²⁰ V průběhu 50. a 60. let napsal František Kec téměř dvě desítky technických článků, z nichž poslední vyšel v roce 1971 pod názvem „Má pravdu Citroen nebo Issigonis?“ ve 4. čísle časopisu *Automobil* (s. 10).

²¹ Zdeněk PILÁT: *Nedožitě jubileum 90 let ing. Františka Kece*, Lidová demokracie 6. 1. 1973.

²² Spis o fondu č. 766.

²³ Edererová, Radka-Podaný, Václav: *K problematice osobních archivních fondů*, Sborník archivních prací 34, 1984, s. 310-350. Zároveň bylo přihlédnuto k Pořadacímu schématu pro pořádání osobních pozůstalostí, který na základě výše zmíněného článku s přihlédnutím k praktickým zkušenostem vytvořili pracovníci A NTM.

Písemnosti informující o veřejné činnosti původce jsou ve fondu zastoupeny zcela minimálně. A to pouze jednou, nepříliš rozsáhlou brožurou poskytující základní informace o patentech automobilky Praga. Podobně sporadicky se ve fondu vyskytují i fotografie (10, resp. 11 kusů – jedna fotografie je součástí tzv. jízdní licence, tj. řidičského oprávnění, vizi inv. č. 8), na kterých jsou v naprosté většině zachyceny konstrukce, které původce fondu vyhotovil během svého působení u firmy Hollmann a Jeřábek v letech 1901-1908. Tyto snímky byly původně patrně přiloženy k původcově žádosti o udělení stavovského titulu inženýr z 9. 11. 1927 (inv. č. 54).

Ve fondu se v poslední řadě nachází také anonymní nedatovaný rukopis pojednávající o historii automobilek Praga a Walter, který vznikl někdy po roce 1957²⁴. Mezi písemnosti cizích osob (VII.) byla dále zařazena nabídka kropicího vozu Praga SND 35 zasláná v prosinci roku 1939 automobilkou Praga městskému úřadu v Táboře a to z toho důvodu, že původce fondu v této době ve zmíněné firmě již prokazatelně nepracoval, čemuž odpovídá i skutečnost, že se na žádném z těchto dokumentů nenachází ani jeho podpis či sigla.

IV. Stručný rozbor obsahu fondu

Písemná pozůstalost Františka Kece vypovídá především o jeho profesním životě a celoživotní zálibě, tedy automobilismu. O rodině, rodinných vztazích, majetkových záležitostech či zdravotním stavu původce se bohužel nedovíme nic.

Cennou součástí fondu jsou především patenty, které průřezovým způsobem zachycují některé z nejdůležitější vynálezů a zlepšovacích návrhů Františka Kece. Tento soubor patentů, který je však pouhým torzem²⁵, vhodně doplňuje potvrzení autorství návrhů technických výkresů, které byly vyhotoveny Františkem Kecem v letech 1911-1927 pro I. ČMTS (od roku 1921 Českomoravská Kolben a. s., od roku 1927 Českomoravská-Kolben-Daněk a. s.)²⁶.

Životopisný materiál (I.) je ve fondu zastoupen několika školními vysvědčeními, potvrzeními o zaměstnaneckém poměru a výši služného (I. a). Jeho nejceněnější částí jsou však osobní vzpomínky původce (I. c) sepsané formou stručného životopisu nazvaného „Ing. Kec a automobily Praga.“ Navzdory tomuto názvu se v něm původce vyjadřuje i ke svému působení u firmy Hollmann a Jeřábek či Laurin a Klement a neopomíjí ani události po svém odchodu z automobilky Praga. Životopis byl sepsán patrně nedlouho po srpnové invazi vojsk varšavské smlouvy do Československa v roce 1968, neboť toto je poslední událost, o níž se František Kec zmiňuje.

Z korespondence (II.), která není příliš početná (pouhých 14 dopisů), jsou velmi zajímavé především dopisy, které si vyměnil František Kec v roce 1908 s vedením firmy Laurin a Klement,

²⁴ Toto datum bylo stanoveno na základě skutečnosti, že neznámý autor se na několika místech rukopisu odvolává na knihu *Naše automobily včera*, která vyšla v nakladatelství Mladá fronta v roce 1957

²⁵ Srov. pozn. 16.

²⁶ Toto potvrzení bylo vydáno Františku Kecovi 12. 11. 1927 v souvislosti s jeho žádostí o udělení stavovského titulu inženýr.

v souvislosti s jeho snahou získat v této automobilce zaměstnání. Vzhledem k tomu, že si původce psal koncepty odpovědí na druhou stranu došlých dopisů, máme jedinečnou příležitost rekonstruovat jedno z nejdůležitějších rozhodnutí jeho kariéry. Zároveň nám tato korespondence umožňuje blíže poznat osobnost Františka Kece, pro něhož byla ona houževnatost, vytrvalost a tvrdohlavost s níž žádal o toto místo, charakteristická i v následujících letech. Na tomto místě je ještě třeba upozornit na průpis dopisu, v němž František Kec na podzim roku 1927 žádal ministerstvo veřejných prací o udělení stavovského titulu inženýr.

Součástí fondu je také anonymní nedatovaný rukopis pojednávající o dějinách automobilek Praga a Walter, v němž se vzhledem k jeho rozsahu (187 stran strojopisu) a ke skutečnosti, že s největší pravděpodobností nebyl jeho obsah nikdy publikován, mohou nalézat zajímavé informace k vývoji československého automobilismu v období první poloviny 20. století.

Sbírky původce (VIII.) jsou zastoupeny několika málo výše zmíněnými fotografiemi a výstřižky z novin, které se týkají nejrůznějších problémů spojených s automobilismem. V sešitě, kam původce dané výstřižky pocházející z let 1919-1932 lepil, se nachází také řada jeho vlastních článků uveřejněných v Národních listech pod zkratkou „K“.

V. Záznam o uspořádání fondu

Fond uspořádala a inventář sestavila Romana Kmochová, posluchačka Katedry pomocných věd historických a archivního studia Filosofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze v dubnu až květnu 2008. Inventář obsahuje 56 inventárních jednotek uložených ve 2 kartonech.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Informace o původci fondu čerpány převážně z písemné pozůstalosti původce.

Inž. Frant. Kec dvacet let ve službách Prahy, Auto roč. 13, č. 4, duben 1931, s. 255-256.

JANÁK, Zdenko: *Praga*, Auto roč. 7, 1925/č. 4, s. 229-256.

KOŽÍŠEK, Petr – KRÁLÍK, Jan: *L&K – Škoda. I. díl: Cesta vzhůru 1895-1945*, Týnec nad Sázavou 2003.

KRÁLÍK, Jan: *Když začal vonět benzín. Obrázek z dějin motorismu v Českých zemích do roku 1918*, Praha 2001.

MARTOF, Jan - PROCHÁZKA, Hubert: *Praga*, Praha 2004.

PILÁT, Zdeněk: *K památce ing. Fr. Kece*, Lidová demokracie 29. 5. 1971.

PILÁT, Zdeněk: *Nedožitě jubileum 90. let ing. Františka Kece*, Lidová demokracie 6. 1. 1973.

PŘÍHODA, Emil: *Praga. Devadesát let výroby automobilů*, Praha 1998.

TŮMA, Adolf: *Postavy našeho automobilismu*, Praha 1941.

inv. č.	sign.	obsah	ks	datace	ukl. j.
I.		<u>ŽIVOTOPISNÝ MATERIÁL</u>			1
I. a)		<u>Osobní doklady, diplomy, legitimace</u>			1
1	I. a)	Obecná škola v Horní Stupně: vysvědčení na propuštěnou ze školy.	1	1897	1
2	I. a)	Společenstvo smíšených živností v Rokycanech: výuční list.	1	1899	1
3	I. a)	C. k. česká státní průmyslová škola v Plzni: vysvědčení 1.-4. kurs, vysvědčení na odchodnou.	5	1900-1901	1
4	I. a)	Pracovní knížka.	1	1899-1908	1
5	I. a)	Hollmann a Jeřábek, továrna na stříkačky, čerpadla a stroje v Plzni: potvrzení o vykonané praxi.	1	1905	1
6	I. a)	Potvrzení o (bývalém) zaměstnaneckém poměru: Hollmann a Jeřábek, továrna na stříkačky, čerpadla a stroje v Plzni; Laurin a Klement, továrna motorových kol a vozů v Mladé Boleslavi; První Českomoravská továrna na stroje v Praze.	3	1908-1917	1
7	I. a)	Doklady o stanovení služebního poměru a výše služného: Laurin a Klement, továrna motorových kol a vozů v Mladé Boleslavi.	3	1909-1910	1
8	I. a)	Jízdná licence - řidičské oprávnění k řízení automobilových vozů.	1	1910	1
9	I. a)	Potvrzení o zvolení znalcem Masarykovy akademie práce, odbor strojní a elektrotechnický, dne 7. 3. 1925.	1	1927	1
10	I. a)	Prohlášení k podpoře žádosti Fr. Kece o udělení stavovského titulu inženýr vydané prof. Františkem Hasou a Ing. Janem Košťálem, profesory Strojní fakulty ČVUT.	1	1927	1
11	I. a)	Potvrzení autorství návrhů technických výkresů Františka Kece vyhotovených pro firmu Českomoravská Kolben a. s. (do r. 1921 I. ČMTS) v letech 1911-1927, které byly přiloženy k žádosti o udělení stavovského titulu inženýr podané Františkem Kecem v říjnu roku 1927 Ministerstvu veřejných prací.	1	1927	1
I. c)		<u>Autobiografie, paměti, deníky</u>			1
12	I. c)	Episoda z první světové války. 1 list strojopisu (fotokopie).	1	1967	1
13	I. c)	Inž. Kec a automobily Praga. 7 listů strojopisu (fotokopie). Přiložena osnova vzpomínek. 2 listy strojopisu (fotokopie).	2	Nedatováno (po srpnu 1968)	1
14	I. c)	Stručný životopis inž. Františka Kece. Torzo. 1 list strojopisu (fotokopie). Přiložen stručný bodový výtah z dalšího nedochovaného stručného životopisu inž. Františka Kece. 2 listy strojopisu (fotokopie).	2	Nedatováno (po srpnu 1968)	1
		vlastní životopis viz inv. č. 19			1
II.		<u>KORESPONDENCE</u>			1
II. b)		<u>Korespondence osobní s jednotlivci</u>			1
15	II. b)	Nový Karel, Ing. (1/0)	1	1967	1

inv. č.	sign.	obsah	ks	datace	ukl. j.
	II. c)	<u>Korespondence institucionální</u>			1
16	II. c)	Federální ministerstvo průmyslu, ing. Maxmilián Kratochvíl: návrh na konstrukci lidového automobilu ČSSR 1100. (0/1); přílohy: Konstrukční návrh nového lidového osobního automobilu ČSSR 1100 (2 listy strojopisu); Nárys hotového vozidla ČSSR 1100 (1 list).	3	1969	1
17	II. c)	Laurin a Klement, továrna motorových kol a vozů v Mladé Boleslavi: žádost o zaměstnání. Koncepty odpovědí psány na zadní straně došlých dopisů (celkem 5). (4+1 telegram/2 koncepty na rubu)	5	1908	1
18	II. c)	Ministerstvo veřejných prací: žádost o přiznání stavovského titulu inženýr. (0/1)	1	1927	1
19	II. c)	Ottův slovník naučný - redakce: odpověď na žádost o zaslání životopisných dat (0/1); příloha: Vlastní životopis (2 strany strojopisu).	2	1933	1
	II. f)	<u>vizitky</u>			1
20	II. f)	vizitka (Praga)	1	1930	1
	III.	<u>VĚDECKÁ, ODBORNÁ A LITERÁRNÍ ČINNOST</u>			1
	III. a)	<u>Odborná a literární práce</u>			1
21	III. a)	Deset let ředitelem Prahy. Brožurka, 12 stran.	1	1929	1
22	III. a)	Parazitní momenty v hnacích mechanismech motorových vozidel. 3 strany strojopisu. 1 náčrtek mechanismu brzdění hnací nápravy.	2	1961	1
23	III. a)	Automobil a obrana státu. 6 stran strojopisu.	1	Nedatováno (po 1933)	1
	III. b)	<u>Přednášky, projevy, proslovy, řeči a referáty</u>			1
24	III. b)	Historie automobilky Praga. Referát pro pořad České televize Motoristé, na minutku! odvysílaný dne 15. 8. 1967. 3 listy strojopisného konceptu (fotokopie).	1	1967	1
	III. d)	<u>Projekty, patenty, návrhy</u>			1
	III. d)	<u>Patenty</u>			1
25	III. d)	Hydraulische Wechselgetriebe (Hydraulická převodovka). Österreichische Patentschrift Nr. 65614. Ausgegeben am 15. 1. 1914.	1	1914	1
26	III. d)	Fünfweghahn für Motorfeuerspritzen mit selbstansaugenden Kreiselpumpen (Pěticestný kohout pro vznětové motory se samonasávajícím odstředivým čerpadlem). Österreichische Patentschrift Nr. 68760. Ausgegeben am 25. 5. 1915.	1	1915	1
27	III. d)	Schmierpumpe mit Zusatzölauführung (Olejové čerpadlo s přidavným přívodem oleje, které slouží k udržování hladiny oleje-hlídač mazání). Österreichische Patentschrift Nr. 74806. Ausgegeben am 25. 10. 1918.	1	1918	1
28	III. d)	Hebe- und Verladevorrichtung für Scheinwerfer (Zvedací a nákladní zařízení pro světlomet). Deutschösterreichisches Patentamt. Patentschrift Nr.76736. Ausgegeben am 10. 6. 1919.	1	1919	1

inv. č.	sign.	obsah	ks	datace	ukl. j.
29	III. d)	Sicherungsverschluss für abnehmbare Räder (Pojistný uzávěr pro odnímatelná kola). Deutschösterreichisches Patentamt. Patentschrift Nr. 79083. Ausgegeben am 10. 11. 1919.	1	1919	1
30	III. d)	Selbsttätigte Entlüftungsvorrichtung für Verbrennungskraftmaschinen (Samočinný dekompresor pro automobily se spalovacími motory). Deutschösterreichisches Patentamt. Patentschrift Nr. 80051. Ausgegeben am 25. 2. 1920.	1	1920	1
31	III. d)	Zařízení pro mazání kloubových hřídelů motorických vozidel. Patentní úřad RČS. Patentní spis č. 12025. Vydáno 10. 1. 1924.	1	1924	1
32	III. d)	Motorpflug (Motorový pluh). Österreichisches Patentamt. Patentschrift Nr. 95871. Ausgegeben am 25. 1. 1924.	1	1924	1
33	III. d)	Motorový pluh. Patentní úřad RČS. Patentní spis č. 12753. Vydáno 25. 4. 1924.	1	1924	1
34	III. d)	Převodová skříň pro motorová vozidla se dvěma řadami rychlostí. Patentní úřad RČS. Patentní spis č. 14185. Vydáno 10. 11. 1924. Fotokopie.	1	1924	1
35	III. d)	Zařízení u spalovacích motorů k zamezení poruch při selhání cirkulačního mazání. Patentní úřad RČS. Patentní spis č. 15026. Vydáno 25. 2. 1925.	1	1925	1
36	III. d)	Brzdící zařízení pro motoricky poháněná vozidla, stroje apod. Patentní úřad RČS. Patentní spis č. 22126. Vydáno 25. 6. 1927.	1	1927	1
37	III. d)	Centrální mazání motorových vozidel. Patentní úřad RČS. Patentní spis č. 26500. Vydáno 25. 10. 1928.	1	1928	1
38	III. d)	Řazení rychlostí pro převodové skříně s přidavnými převody, zejména pro těžká motorová vozidla (spolu s: Ing. Jaroslav Kec). Úřad pro vynálezy. Patentní spis č. 84985. Vydáno 20. 10. 1955.	1	1955	1
39	III. d)	Dvoudobý spalovací, zejména naftový motor pro automobily. Státní úřad pro vynálezy a normalisaci. Patentní spis č. 88565. Vydáno 15. 2. 1959.	1	1959	1
40	III. d)	Dvoudobý spalovací, zejména naftový motor. Státní úřad pro vynálezy a normalisaci. Patentní spis č. 88571. Vydáno 15. 2. 1959.	1	1959	1
41	III. d)	Motorová výfuková brzda. Úřad pro patenty a vynálezy. Patentní spis č. 101268. Vydáno 15. 10. 1961. Přiložen podrobný náskres (2 listy).	2	1961	1
42	III. d)	Motorová výfuková brzda. Úřad pro patenty a vynálezy. Patentní spis č. 101272. Vydáno 15. 10. 1961.	3	1961	1
43	III. d)	Řadící mechanismus. (Spolu s: Ing. Rudolf Vykoukal). Úřad pro patenty a vynálezy. Patentní spis č. 120512. Vydáno 15. 11. 1966.	2	1966	1
44	III. d)	Návrh patentové přihlášky týkající se hnací skupiny pohonu motorových vozidel. (Spolu s: Ing. Rudolf Vykoukal.) 2 listy strojopisu. Přiložen technický náskres (1 list).	2	nedatováno	1
	III. d)	<u>Technické výkresy</u>			1
45	III. d)	Kombinované vzduchomechanické pérování. Autobus Škoda 706 RTO (zlepšovací návrh). Měřítko 1: 5.	1	1959	1
46	III. d)	Motorová výfuková brzda. Autobus Škoda 706 RTO (zlepšovací návrh).	1	1959	1
47	III. d)	Úprava kropicího systému a rozvodu vody kropicího vozu značky Škoda 304 nebo 404. Přiložena fotografie téhož kropicího vozu.	2	nedatováno	1

inv. č.	sign.	obsah	ks	datace	ukl. j.
	III. d)	<u>Schématické nákresy</u>			1
48	III. d)	Schématické zobrazení převodové skříně.	2	nedatováno	1
	IV.	<u>PÍSEMNOSTI Z VEŘEJNÉ ČINNOSTI PŮVODCE</u>			2
	IV. a)	<u>Českomoravská Kolben-Daněk a. s.</u>			2
49	IV. a)	Automobily Systém Praga. Brožura obsahující základní informace o hlavních patentech chráněné konstrukce některých detailů automobilů Praga. 10 listů.	1	nedatováno	2
	V.	<u>ILUSTRAČNÍ MATERIÁL O PŮVODCI FONDU</u>			2
	V. a)	<u>Fotografie a vyobrazení původce</u>			2
50	V. a)	Fotografická vizitka.	1	1933	2
	V. e)	<u>Nekrology</u>			2
51	V. e)	Poděkování rodiny za projevenou soustrast nad úmrtím Františka Kece.	1	1971	2
	VII.	<u>PÍSEMNOSTI CIZÍCH OSOB</u>			2
52	VII.	Nabídka na kropicí automobil Praga typu SND-35 městskému úřadu v Táboře - obchodní korespondence (2/0)	8	1939	2
		- dopis z 2. 12. 1939 - přílohy: příloha k nabídce č. 32.095 (2 listy), prodejní a dodací podmínky automobilového oddělení (5 listů), 3 fotografie kropicího automobilu Praga typu SND-35.	6		2
		- dopis z 7. 12. 1939 - přílohy: charakteristika výkonu odstředivého čerpadla kropicího vozu Praga typu SND-35 (1 list).	2		2
53	VII.	Anonymní rukopis o historii automobilek Praga a Walter. 187 stran strojopisu (od s. 277 do s. 464)	1	nedatováno (po 1957)	2
	VIII.	<u>SBÍRKY PŮVODCE</u>			2
	VIII. a)	<u>Fotografie</u>			2
54	VIII. a)	Hollmann a Jeřábek, továrna na stříkačky, čerpadla a stroje v Plzni: Benzinová zahradní stříkačka; 12 HP elektromotor na 120voltové napětí; centrifugální čerpadlo 65 mm světlosti potrubí; centrifugální čerpadlo 325 mm světlosti potrubí; nákladní automobil na 3000 kg únosnosti (1906); požární ruční stříkačka; stroj na praní písku z nakopané zeminy jakož i k třídění téhož; vysokotlaká centrifugální pumpa (1906); vysokotlaké potrubí s elektrickým pohonem.	9	nedatováno	2
	VIII. b)	<u>Výstřížky z novin - automobilismus a Praga</u>			2
55	VIII. b)	Karger, Stanislav: 60 let automobilky Praga, Svět motorů č.17/1967,	1	1967	2

inv. č.	sign.	obsah	ks	datace	ukl. j.
		s. 18-19.			
56	VIII. b)	Sešit s nalepenými výstřižky z novin. 108 stran. Periodika: Bohemia, České slovo, Československý zemědělec, Hospodářský rozhled, Kovopracovník, Národní listy, Národní politika, Prager Presse, Právo lidu, Reforma, Slovenský východ, Tribuna, Večerní list, Venkov.	1	1919-1932	

Název: Kec František, Ing. (5. 1. 1883 – 18. 5. 1971)

Časové rozmezí: 1897-1971

Počet evidenčních jednotek: 2 kartony (1897-1971), 10 úředních knih a rukopisů (1929 - po 1968), 6 map-plánů-grafických listů (1959, s. d.), 11 alb-svitkových filmů (1933-1939, s.d.)

Počet inventárních jednotek: 56

Rozsah: 0,2 bm

Stav ke dni: 30. 5. 2008

Zpracoval: Romana Kmochová

Sestavil archivní pomůcku: Romana Kmochová

Počet stran archivní pomůcky: 15

Schválil archivní pomůcku: Dr. Jan Hozák, 12. 12. 2008

Nově vymezené a revidované evidenční jednotky při GI 2012-2013.

datum provedení GI: 4. 4. 2013

výčet ověřených a nově zjištěných evidenčních jednotek:

-kartony 2 (1897-1971)

-úřední knihy a rukopisy: rukopisy – 9 (1929-1968(1971)) – inv. č. 12-14, 19, 22-23, 53

-mapy, plány ... - technické výkresy – 5 (1959) – inv. č. 1959

-fotografie: fotografie na papírové podložce – 10 (1933-1939) – inv. č. 50, 54

-tisky: tisky po roce 1800 – 2 (1929) – inv. č. 21, 49

-celkový počet (dílčích) evidenčních jednotek - 28

ověřená metráž archiválií: 0,2 bm