

UNIVERZITA KARLOVA
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Gabriela Šulcová

Vstup společnosti Laurin & Klement a.s. do podniku
Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni
v roce 1925

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

prof. PhDr. Jiří Pešek, CSc.

Katedra historických věd

Praha, 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze

Gabriela Šulcová

Obsah

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Úvod | 5 |
| 1.1 | Relevantnost tématu | 5 |
| 1.2 | Cíl práce | 6 |
| 1.3 | Členění práce | 7 |
| 1.4 | Pramenná základna a její kritika | 7 |
| 1.5 | Postup a metody | 13 |
| 2 | Hospodářská situace v Československu ve 20. letech 20. Století | 14 |
| 2.1 | Hospodářská situace v rovině obecné | 14 |
| 2.2 | Hospodářská situace v užším úhlu zájmů Škodovky a L&K | 17 |
| 3 | Před fúzí: Laurin & Klement | 19 |
| 3.1 | Vznik společnosti | 19 |
| 3.2 | Produkce L&K a první automobil | 21 |
| 3.3 | Po 1. světové válce | 23 |
| 4 | Před fúzí: Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni | 25 |
| 4.1 | Vznik společnosti | 25 |
| 4.2 | Předválečné období a 1. světová válka | 27 |
| 4.3 | Po 1. světové válce | 28 |
| 4.4 | Pod majoritním akcionářem | 30 |
| 4.5 | Mírová výroba | 31 |
| 5 | Fúze | 35 |
| 5.1 | Situace v podniku Laurin & Klement | 35 |
| 5.2 | Situace ve Škodových závodech | 36 |
| 5.3 | Rok 1925 | 37 |
| 5.4 | Proces spojení | 39 |
| 5.5 | Muži fúze | 40 |
| 5.6 | Firemní logo a prodejní síť | 42 |
| 5.7 | Vedení společnosti | 44 |
| 5.8 | Rozčlenění výroby a investice | 44 |
| 5.9 | Zahájení pásové výroby | 45 |
| 6 | Vývoj po fúzi | 49 |
| 6.1 | ASAP, hospodářská krize, Motor | 49 |
| 6.2 | První místo v domácí automobilové konkurenci | 52 |
| 6.3 | Překonání hospodářské krize | 57 |

| | | |
|------|--------------------------------|----|
| 7 | Události let 1938 a 1939..... | 60 |
| 7.1 | Před mnichovskou dohodou | 60 |
| 7.2 | Po mnichovské dohodě | 61 |
| 8 | Závěr | 64 |
| 9 | Vysvětlivky..... | 71 |
| 10 | Bibliografie..... | 72 |
| 10.1 | Primární zdroje..... | 72 |
| 10.2 | Sekundární zdroje..... | 72 |
| 11 | Přílohy..... | 75 |

1 Úvod

1.1 Relevantnost tématu

Spojení podniku Laurin & Klement a.s. a podniku Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni (dále jen Škodovy závody nebo Škodovka), ke kterému došlo ve dvacátých letech minulého století, lze tematicky zařadit do dějin podnikání, tedy do business history.

Tento mladý historický obor, který vzešel z hospodářských dějin, prožívá dynamické období, jak také v Českém časopise historickém uvádí Milan Hlavačka. Organizují se k němu evropské kongresy, v roce 2016 i první mezinárodní kongres v Norsku, vyvíjí se a štěpí, např. na dějiny rodinného podnikání (family business history).¹ Antonie Doležalová ve své studii, publikované ve stejném čtvrtletníku, doplňuje, že cílem představitele dějin podnikání není pouze popsat, co se tenkrát událo, ale také uvést daný fakt do ekonomických souvislostí.² Tímto směrem se tedy ubírá i tato předkládaná práce. Kromě toho Doležalová konstatuje, že podnikat znamená nalézt mezeru v nabídce a vypořádat se s nedostatkem zdrojů.³ Což je konstatování, které - jak níže uvidíme - jako by bylo šité na míru Václavu Klementovi. Ostatně Klementovi odpovídá i další výklad Doležalové, která k osobě podnikatele dodává, že „maximalizace zisku je sice základní, nikoliv však jediná

¹ HLAVAČKA, Milan. Family business history – nová disciplína na hraně hospodářských a sociálních dějin? *Český časopis historický*. 2017, č. 3, s. 661-683. ISSN 0862-6111.

² DOLEŽALOVÁ, Antonie. Business History. Vědecký obor mezi historií a ekonomikou. *Český časopis historický*. 2017, č. 3, s. 708 - 730. ISSN 0862-6111.

³ Tamtéž, s. 712.

motivace k podnikání.“⁴ Příběh o tom, jak Klementova žádost o opravu jeho jízdního kola nebyla výrobcem vyslyšena a měla pak zásadní vliv na budoucí kroky tohoto zklamaného zákazníka, z něhož se stal významný výrobce kol, je do dnešních dnů vyprávěn průvodci při prohlídce firemního muzea v mladoboleslavské automobilce.

Můj výzkumný úhel pohledu zabírá záměr fúze, tedy pohnutky jedné i druhé strany ke spojení, co všechno z hospodářského hlediska tomuto spojení tehdejšího průmyslového giganta (svého času i největší zbrojovky země) s mladoboleslavskou automobilkou předcházelo a co následovalo, tzn. vývoj sjednocené společnosti až do té doby, než další expanzi zastavily politické události let 1938 a 1939. Toto vše, sledováno na pozadí tehdejší sociálně ekonomické situace v meziválečném Československu, uvedeno krátkým pohledem do minulosti na vznik obou firem, považuji v kontextu dějin podnikání za relevantní námět. A to tím spíše, že oba podniky dodnes existují, byť tehdejší Škodovy závody v Plzni už v poněkud modifikované podobě. Touto prací tedy vstupuji do oblasti dějin podnikání a mými závěry bych ráda přispěla do jejich fondu.

1.2 Cíl práce

Cílem práce je získání odpovědí na otázky 1) Co bylo důvodem k fúzi podniků? 2) Byla fúze správným manažerským rozhodnutím vedoucím k prosperitě těchto firem? Přinesla automobilce užitek?

⁴ Tamtéž, s. 727.

1.3 Členění práce

Práci uvedu stručným popisem hospodářské situace v tehdejší Československu, čímž čtenář získá představu o tom, v jakém sociálně ekonomickém prostředí se sledované firmy nacházely. Následně jednotlivě představím oba podniky. Krátce zmíním jejich založení, stručně představím jejich zakladatele a poté popíši vývoj obou podniků, a to až do poloviny 20. let 20. století, kdy se jejich chod střetne v roce 1925. V tomto roce došlo k samotnému spojení a firma už v této práci bude vystupovat jako jeden celek. Protože ale dojde k definování a rozdělení úkolů v rámci koncernu, k jasnému vymezení produkce v Mladé Boleslavi, budu tento celek nadále částečně sledovat po dvou vývojových liniích. A to také proto, aby bylo možné definovat, jak ze spolupůsobení profitovala Plzeň a jak Mladá Boleslav. Vývoj budu sledovat až do konce třicátých let, kdy tyto dva závody – ostatně jako i jiné podniky v naší zemi ve stejné době – ztrácely vzhledem k okolnostem na svůj další vývoj vliv. Na závěr představím poznatky, k nimž jsem dospěla, a zodpovím otázky definované cílem práce.

1.4 Pramenná základna a její kritika

Pramenně se budu opírat o díla historiků, o dokumenty získané z archivů obou podniků, budu vycházet z vlastní návštěvy expozice muzea v Mladé Boleslavi a z rozhovorů s potomky významných osobností fúze. S vnukem prvorepublikového ředitele automobilky ing. Karla Hrdličky, dr. Martinem Hrdličkou, k němuž došlo 13. dubna tohoto roku v budově muzea Škoda Auto v Mladé Boleslavi, a s praprapravnučkou předsedy správní rady Škodových závodů,

Josefa Šimonka, ing. Zuzanou Pavlíkovou-Šimonkovou, jež mi poskytla 5. května rovněž v tomto roce.

Z děl historiků V. Průchy a Z. Kárníka jsem vycházela především pro zachycení kontextu obecných hospodářských dějin v tehdejší Československu. Průcha sice upozorňuje na mezery, které existují v poznání sociálně ekonomické oblasti v republice, a to od jejího vzniku po konec druhé světové války,⁵ nicméně pro vytvoření představy o tehdejších obecných hospodářských dějinách v ČSR nejsou přesné údaje nezbytné.

Větší pozornost je ale třeba věnovat diskrepanci v údajích, které se týkaly zásob uhlí v poválečném Československu. Karlický hovoří o záměru Škodovky koupit akcie sléváren v Hrádku, a tím „... při zoufalém nedostatku uhlí získat doly vlastněné Hrádkem,“⁶ zatímco Průcha uvádí, že potřebu „... uhlí krylo Československo z vlastních zdrojů“⁷ a Kárník se o zásobách uhlí vyjadřuje v tom smyslu, že v dobách monarchie se ho v českých zemích těžilo cca 90 % z celého Předlitavska a ve dvacátých letech, čili po rozpadu Rakouska-Uherska, došlo dokonce k jeho přebytku.⁸ Údaj o zásobách uhlí zde zohledňuji nejen vzhledem k obecné hospodářské situaci země, ale i k investičním záměrům plzeňské Škodovky. Přikláním se k východisku Průchy a Kárníka, že uhlí v zemi bylo dostatek, a předpokládám, že záměr Škodovky (koupit doly) byl uskutečněn z pohledu jejích podnikatelských potřeb, kdy pro

⁵ PRŮCHA, Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 1: Období 1918 - 1945*. Brno: Doplněk, 2004, s. 14.

⁶ KARLICKÝ, Vladimír, ed. *Svět okřídleného šípku: koncern Škoda Plzeň 1918 - 1945*. Plzeň: Paseka, 1999, s. 22.

⁷ PRŮCHA, 2004, s. 56.

⁸ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky, 1918-1938*. Díl první: Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929). Praha: Libri, 2003., s. 199 a s. 421.

ni bylo výhodnější doly vlastnit a krýt velkou spotřebu uhlí z vlastních zdrojů, než ho komerčně nakupovat.

Pro získání pramenů k historii jednotlivých firem, k fúzi samotné a k osobám jejich zakladatelů jsem se obrátila na podnikové archivy. V archivu v Mladé Boleslavi mi byly poskytnuty různé materiály, a to jak úředního charakteru, např. schválení fúze ministerstvem vnitra, soudní usnesení o vymazání firmy Laurin & Klement z obchodního rejstříku, či vydání živnostenského listu mladoboleslavskému závodu, tak i charakteru interně podnikového, tj. mezi Plzní a Mladou Boleslaví, či charakteru osobního. Kromě toho také novinové články a ostatní dokumenty. Dokumenty nesou povahu originálu i opisu. Z vybraných originálů jsem čerpala informace a následně je použila jako přílohu této práce, z některých dokumentů jsem pouze čerpala informace a zbývající jsem pro jejich irelevantnost či přílišnou obecnost nepoužila vůbec (rozdělení práce v účtárně, směrnice, oběžníky, obecné či rodinné fotografie). Jeden archivní dokument, a to opis soudního vysvědčení ze dne 4. 3. 1926 o vymazání společnosti Laurin & Klement a.s., továrna automobilů z obchodního rejstříku, nesl datum zapsání této společnosti do obchodního rejstříku 19. června 1907,⁹ zatímco Kožíšek a Králík hovoří o datu 19. července 1907.¹⁰ Tento rozdíl jsem zaznamenala, nicméně pro kontext této práce není nosný.

Při komentované prohlídce expozice muzea automobilky v Mladé Boleslavi jsem vyslechla zmíněný příběh Václava Klementa a jeho neúspěšné reklamace

⁹ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Úřední záležitosti, Soudní usnesení o vymazání L&K z obchodního rejstříku.

¹⁰ KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda. I. díl, Cesta vzhůru 1895-1945*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2003, s. 63.

porouchaného bicyklu, která byla původcem myšlenky k výrobě vlastních bicyklů. Příběh uvádím níže.

Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter u Nepomuka, kde se nachází podnikový archiv Škoda, nejen že disponuje k fúzi stejnými materiály jako archiv v Mladé Boleslavi, nýbrž také z fondu GŘ (generálního ředitelství) nabízí například originály protokolů ze schůzí výkonného výboru Akciové společnosti dříve Škodovy závody v Plzni. Vedoucí archivu mi k historii firmy doporučila obsáhlou publikaci od Vladimíra Karlického *Svět okřídleného šípu*. Díky této publikaci jsem se následně dopátrala dalšího pramene, a sice knihy Františka Janáčka *Největší zbrojovka monarchie*, na kterou Karlický chronologicky navazuje. Tato díla byla pro předkládanou práci cenným pramenem pro historii plzeňského podniku.

V obou případech jsem k historii firem čerpala z kronik podniků, přičemž k tomu plzeňskému mi archiv zapůjčil originál podnikové publikace z roku 1925, stručně nazvané *1899-1924*, jež byla vydaná k 25. výročí založení akciové společnosti. V této publikaci chybí jakýkoliv údaj o autorovi / autorech, proto uvádím jako tvůrce organizaci, tj. Akciovou společnost dříve Škodovy závody v Plzni a v bibliografii doplňuji přesnou signaturu.

Závěr sledovaného období podniku, období protektorátu, ilustruje pramen z fondu České televize. Sedmý díl z dokumentárního cyklu *Industrie* s názvem *Továrna* v protektorátu se snaží ukázat, jak plzeňská továrna, která se ocitla v rukou nacistů, mohla svou produkci obrátit proti vlastnímu lidu. V souvislosti s tématem této práce ukazuje, jak postupně docházelo ke ztrátě vlivu vedoucích pracovníků na chod podniku. Vedle toho divákovi poskytuje možnost nahlédnout na vizuální podobu Škodových závodů v době, o

které tato práce pojednává, aniž by musel znát záměr vzniku tohoto filmového materiálu.¹¹

Dva prameny ve formě rozhovorů, jak je uvedeno výše, jsem vytvořila sama. První společně s dr. Martinem Hrdličkou, který dnes pracuje ve Škoda Auto a.s. na pozici šéfa oddělení vývoje agregátu a podvozku. Dr. Hrdlička shrnul okolnosti spojení obou firem tak, jak byly neseny v paměti rodiny, jak se s nimi setkal v denících svého děda, v nahrávkách jeho rozhovorů a ve vyprávění svého otce Ing. Petra Hrdličky (který rovněž zanechal v automobilce nesmazatelnou stopu, a to ve vývoji vozu Favorit). Dr. Martin Hrdlička, jenž je tedy třetím zástupcem rodiny Hrdličkovy v historii automobilky, poskytl v minulosti k této tematice již několik rozhovorů. Jeden z nich je uveden i v knize *Soukolí okřídleného šípů* od Jana Králíka, která je rovněž součástí bibliografie této práce.

Druhý rozhovor, s ing. Zuzanou Pavlíkovou-Šimonkovou, vznikl na zámku v Lobči, v někdejší sídle Josefa Šimonka. Paní Pavlíková-Šimonková je správkyní majetku rodiny Šimonkovy, který zahrnuje lesy, polnosti a nemovitosti včetně zámku Lobeč, Stránov a hrad Houska, a pečuje o rodinnou historii.

Teoretické zázemí k tvorbě rozhovoru jsem čerpala z knihy *Třetí strana trojúhelníku* autorů Miroslava Vaňka a Pavla Mückeho, která obsahuje jak teoretické, tak i praktické informace z oboru orální historie.¹² Záznamy rozhovorů jsou spolu s doprovodnými dokumenty uloženy v archivu autorky.

¹¹ BYSTRÝČAN, Ivo. *Industrie*. Továrna v protektorátu. 2021. [online] [cit. 07. 04. 2023]. Dostupné

z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13081530950-industrie-roboti-nastupuji/319294340160007/>

¹² VANĚK, Miroslav a Pavel MÜCKE. *Třetí strana trojúhelníku: teorie a praxe orální historie*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum: Fakulta humanitních studií, 2022, kap. 5-8.

Ke škodě archivů podniků a historie českého průmyslu přičítám fakt, že se pravděpodobně nedochoval dokument stvrzující fúzi samotnou, podepsaný zástupci obou společností. Ani jeden z oslovených podnikových archivů totiž tímto dokumentem, ani jeho opisem, nedisponuje. V komunikativní paměti pracovníků archivu i potomků Šimonka a Hrdličky nicméně existují okolnosti podpisu, a sice místo, kde k němu údajně došlo. Avšak ani bádání na tomto místě v rámci mé návštěvy nepřineslo v této věci nové poznatky.

Dle těchto informací mělo v roce 1925 dojít k podpisu na zámku v Lobči, a sice v zahradě pod jírovcem u vchodu do zámku. Jírovec tam dodnes stojí a pamětní místo připomíná busta Josefa Šimonka, která byla odhalena u příležitosti výročí fúze v roce 2015. Paní Pavlíková-Šimonková vzpomíná na zámeckého zahradníka, pana Karla Šmída, kterého měla ještě za jeho života možnost poznat, jenž prý vyprávěl o návštěvě pana Klementa za účelem podepsání fúze, a o tom, jak záměrně hrabal trávník blízko pánů průmyslníků, aby slyšel, o čem se mluví. Pan Klement byl prý velmi nervózní a často si otíral čelo kapesníkem.¹³



Údajné místo podpisu s jírovcem a bustou J. Šimonka na zámku v Lobči.¹⁴

¹³ PAVLÍKOVÁ-ŠIMONKOVÁ, 2023.

¹⁴ Archiv autorky, 2023.

Jakékoliv důkazy k tomuto aktu bohužel chybí, ani v zápisníku Josefa Šimonka, který má rodinný archiv k dispozici, není o aktu podpisu žádná zmínka.

1.5 Postup a metody¹⁵

Při této práci bylo postupováno od heuristiky, tedy od vymezení tématu a objektu práce (rešeršní činnost), přes kritiku pramenů, jejich následnou interpretaci, až po výslednou syntézu, čili vlastní výklad a z něj utvořené závěry, které odpovídají na předem formulované otázky.

Metody se odvíjely od studovaného problému. Byly jimi indukce, přímá metoda, diachronní metoda, metoda sněhové koule a metoda orální historie. Indukce sloužila k formulování předpokládaných důvodů, které vedly manažery společností k rozhodnutí o fúzi. Přímá metoda byla použita při čerpání konkrétních údajů z primárních dokumentů a sekundární literatury. Diachronní metoda pomohla ke sledování vývoje podniků v čase, a to jednotlivě před fúzí, tak jako jednoho celku po sjednocení. Metoda orální historie práci obohatila o vzpomínky přímých potomků významných činitelů podniků té doby

¹⁵ BŮŽEK, Václav. *Úvod do studia historie*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1994.

2 Hospodářská situace v Československu ve 20. letech 20. Století

2.1 Hospodářská situace v rovině obecné

Na počátku 20. let se Československo potýkalo s hospodářskou krizí. Naopak příznivým obdobím těchto let byla jejich druhá polovina, která probíhala ve znamení konjunktury. Mladé Československo, které vzniklo s koncem první světové války v roce 1918, se muselo do role hospodářsky samostatného státu teprve vpravit, aby mohlo z výhod budoucí konjunktury těžit.

Rozpadem Rakouska-Uherska přišla tato nová země nejen o svá původní odbytíště, ale i o svou identitu. Dříve země vystupovala jako součást celkem velkého mocnářství, nyní jako nové Československo, a jako takové se do vědomí zákazníků muselo teprve zapsat. Vedle toho země disponovala nedostatečnou surovinovou základnou. Vystačila si např. v průmyslu potravinářském, sklářském či papírenském, soběstačná byla v těžbě uhlí, avšak potřeby v oblasti metalurgicko-strojírenském či chemickém musela krýt dodávkami z dovozu. Země se tedy musela přizpůsobit novým podmínkám a navázat nové obchodní vztahy.¹⁶

V porovnání s ostatními zeměmi se Československo s následky války srovnalo celkem rychle. Stát přistoupil ke dvěma vlastnickým přeměnám, jež měly posílit hospodářskou samostatnost nové země, tj. k pozemkové reformě (vyvlastnění) a k nostrifikaci akciových společností. Pozemková reforma byla realizována v mnohem menší míře, než byl její původní radikální plán. Postupovala pomalu, nerozdělená půda byla původním vlastníkům dávána zpět do

¹⁶ PRŮCHA, 2004, s. 55 - 56.

užívání na desítky let dopředu a celá reforma byla ve výsledku dokončena až dlouho po druhé světové válce. Nostrifikace, jejímž cílem bylo přemístit sídla a vedení podniků, která se po rozpadu Rakouska-Uherska ocitla mimo území republiky, na území nového Československa, probíhala po celá dvacátá léta. Úmyslem bylo zvýšit vliv tuzemského kapitálu v nostrifikovaných společnostech, eliminovat nežádoucí majetkové transakce a získání státního vlivu na tyto podniky. Někdy docházelo i k personálním změnám ve smyslu dosazování Čechů na vedoucí pozice. České banky, zvláště Živnobanka v čele s Jaroslavem Preissem, vystupovaly při nostrifikaci jako prostředník a spoluúčastí v nostrifikovaných podnicích posilovaly svůj celkový hospodářský vliv. Některé podniky však byly nostrifikovány už za kapitálové účasti jiných, většinou spojeneckých, zemí. To se týká např. zde sledované plzeňské Škodovky, jež byla nostrifikována za kapitálové účasti Francie.¹⁷ Většinový podíl akcií byl totiž francouzským partnerem Schneider et Cie odkoupen na podzim 1919, přičemž nostrifikační zákon byl přijat v prosinci 1919. Zákon o nostrifikaci byl sice již delší dobu připraven, avšak neměl vejít v platnost dříve, než se mladé Československo finančně osamostatní od rozpadlé monarchie skrze měnovou reformu, vedenou ministrem financí dr. Aloisem Rašínem. Nutno zmínit, že od nostrifikovaných podniků novému státu plynuly daně, které předtím kompletně vybírala Vídeň. Těm podnikům, které by se nostrifikaci bránily, hrozily sankce v podobě vnucení státní správy, nebo vyvlastnění.¹⁸

K měnové reformě došlo v březnu 1919 a jejím cílem kromě odluky od původní rakousko-uherské měny, a tím pádem vytvoření měny vlastní, bylo také překonání inflace.

¹⁷ Tamtéž, s. 98.

¹⁸ KÁRNÍK, 2003, kap. 11.

Inflace probíhala mírně, a to až do konce roku 1921.¹⁹ V roce 1922 srovnal Rašín řízenou deflací kurs koruny se švýcarským frankem, což přineslo českým bankám nebývalý kapitál a tudíž potřebné finanční zázemí pro zmíněnou nostrifikaci.²⁰

V roce 1922 postihla Československo krize z nadvýroby, která v mnoha jiných zemích propukla už i o dva roky dříve. Vyvrcholila v prvním čtvrtletí roku 1923, kdy byl v krizi téměř celý průmysl. Na její průběh měla nepříznivý vliv deflační politika, proto také bývá nazývána deflační krizí. Během ní byly mnohé podniky odkoupeny těmi většími, mnohé však zbankrotovaly. Od poloviny roku 1923 se situace začala stabilizovat a země se vracela na cestu hospodářského rozvoje. To bylo odrazovým můstkem pro nadcházející období konjunktury, které trvalo až do konce dvacátých let, kde se pak střetlo s nástupem velké světové hospodářské krize, jež měla svůj počátek v říjnu 1929 v USA. Tabulka níže názorně ukazuje tento ekonomický vývoj, kdy měřítkem je rok 1921, od kterého se až na dvě výjimky odvíjí index v různých oblastech hospodářství směrem nahoru. Výjimkami jsou rok 1922 a 1926. Rok 1922 byl stížen výše zmíněnou krizí, rok 1926 byl přechodně ovlivněn hospodářskou expanzí Německa a agrární politikou ČSR, která nepřála hospodářství v jeho komplexitě. Jediné odvětví, kde nedošlo k žádnému poklesu, je železniční nákladní doprava.²¹ V kapitole o mírové výrobě Škodových závodů, je možno porovnat, jak se zmíněný rok 1922 promítne do objemu objednávek a fakturace této společnosti.

¹⁹ PRŮCHA, 2004, s. 93.

²⁰ KÁRNÍK, 2003, kap. 11.

²¹ PRŮCHA, 2004, s. 145 - 150, s. 245.

| Rok | Hrubý domácí produkt | Průmyslová výroba | Hrubá zemědělská výroba | Železniční nákladní doprava | Nově postavené byty v tis. |
|------|----------------------|-------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 1921 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 ^a | 23,6 |
| 1922 | 97,2 | 90,7 | 113,5 | 106,5 | 23,4 |
| 1923 | 105,5 | 95,3 | 114,6 | 116,6 | 32,7 |
| 1924 | 116,3 | 124,4 | 115,6 | 147,8 | 47,0 |
| 1925 | 130,1 | 130,2 | 122,4 | 148,8 | 38,3 |
| 1926 | 129,5 | 125,6 | 113,3 | 154,4 | 44,8 |
| 1927 | 139,3 | 146,5 | 122,6 | 168,6 | 66,4 |
| 1928 | 151,6 | 157,0 | 119,3 | 180,5 | 101,6 |
| 1929 | 155,8 | 164,0 | 124,7 | 186,6 | 74,8 |

Ukazatel ekonomického vývoje ČSR v letech 1921-1929²² (indexy 1921 = 100; a = 6636 mld. tunokilometrů)

2.2 Hospodářská situace v užším úhlu zájmů Škodovky a L&K

Řízené hospodářství počátku dvacátých let usnadňovalo vývoz a naopak regulovalo dovoz. Vývoz byl posléze plně liberalizován, zatímco dovoz podléhal povolovacímu řízení. V zemi se rychle obnovovala ekonomika, rozvíjel se cestovní ruch, rostla průmyslová výroba, podniky se modernizovaly, klesala nezaměstnanost a rostla životní úroveň. Úspěšně probíhala přeměna zbrojního výrobního programu na program mírový. V polovině dvacátých let spustila hospodářská stabilizace spolu s dobrými odbytovými podmínkami a zákonem, umožňujícím odpis investičních nákladů, zakladatelský a investiční boom. Investovat a racionalizovat výrobu bylo vzhledem k zahraniční konkurenci tak jako tak nezbytné. Postupně mizelo státem řízené hospodářství, přičemž koordinační funkci převzal Ústřední svaz československých průmyslníků. Nejsilnější pozici v této době zaujímal soukromokapitalistický kapitál. Probíhala monopolizace různých odvětví hospodářství, vznikaly koncerny. Ve strojírenském oboru stály na špici

²² Tamtéž, str. 151.

Škodovy závody a ČKD. ČSR se postupně stala zajímavou lokalitou pro zahraniční investory. Rozvinula se automobilová doprava, která začala nahrazovat povozy a přepravu osob za pomoci zvířat. Pro domácí automobilový průmysl bylo výhodou vysoké clo na dovážené automobily. Nebyla ale vybudovaná dostatečná silniční síť a stav vozovek byl v neuspokojivém stavu.²³

Z evropského hlediska ČSR jako jedna z mála zemí zvýšila výrobu výrobních prostředků, vynikala v hutnickém, strojírenském a chemickém průmyslu, avšak v oblasti výroby automobilů v evropském měřítku stále zaostávala. Na vině byly kromě jiného malé série vyráběných vozů a nedostatek investic na jejich rozšiřování. Žádný z podniků Praga, Tatra, Škoda ještě ani v roce 1928 nedosáhl roční série 700ks, takže automobily se musely dovážet, aby se trh saturoval.²⁴

²³ Tamtéž, s. 92 - 172.

²⁴ KÁRNÍK, 2003, s. 421 - 424.

3 Před fúzí: Laurin & Klement

3.1 Vznik společnosti

Společnost Laurin & Klement byla založena v roce 1895 jako opravna jízdních kol se sídlem v Mladé Boleslavi. Do obchodního rejstříku byla firma zapsána v prosinci 1896. Zakladatelé společnosti Václav Laurin (1865-1930) a Václav Klement (1868-1938) postupně rozšiřovali svou činnost z opravy jízdních kol na jejich výrobu, prodej a servis, a to pod vlastní značkou Slavia.²⁵



Václav Laurin



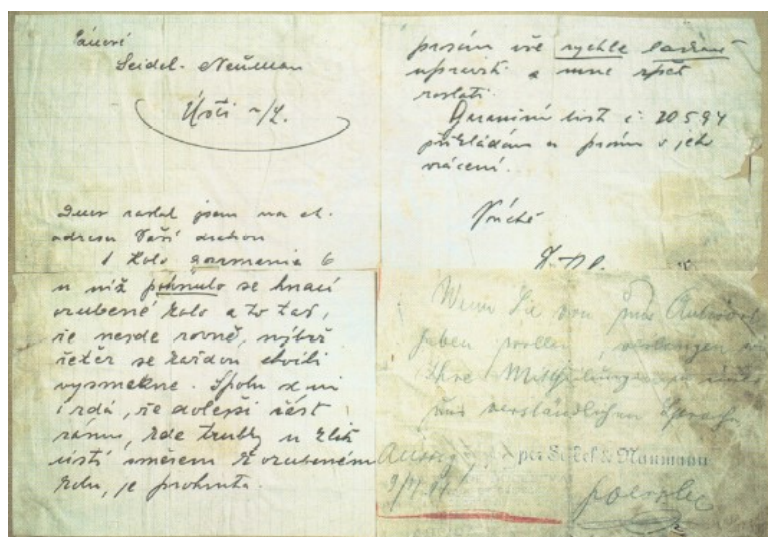
Václav Klement²⁶

Václav Klement se narodil roku 1868 ve Velvarech jako syn dělníka. Jeho matka zemřela, když mu bylo 11 let. Coby učeň se dostal ke knihkupci ve Slaném, u něhož býval častým hostem výrobce vysokých kol, která mladému učni učarovala. Do Mladé Boleslavi přišel ve svých osmnácti letech, kdy dostal nabídku vést zdejší knihkupectví. Vedle obchodu s knihami se zároveň věnoval cyklistice. Koupil si

²⁵ KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda 1895-1995. 1. díl, Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motorpress, 1995, s. 13.

²⁶ VACEK, Zdeněk et al. *Kronika ŠKODA AUTO, sv. I, 1895–1945*. Mladá Boleslav: Škoda Auto a.s., 2019, s. 8-9.

kolo, které ještě mělo tvrdé pryžové obruče, následně stál u zrodu místního cyklistického klubu. Nespokojenost s přístupem výrobců bicyklů ke svým zákazníkům byla impulsem k vlastní výrobě kol a k založení firmy. Jeho dopis výrobci Seidl & Naumann s popisem vady zakoupeného bicyklu Germania 6 a s prosbou o její odstranění se mu totiž vrátil zpět s odpovědí, že pokud od nich něco chce, ať jim napíše v jazyce, kterému oni budou rozumět ²⁷ (tj. v němčině – pozn. aut.)



Odpověď od výrobce kol na Klementovu reklamaci ²⁸

Václav Laurin se narodil roku 1865 v Kamení (vesnice v okrese Liberec - pozn. aut.) do chudé rodiny. Vyučil se strojím zámečníkem v Turnově, kam ho rodiče vzhledem k jeho manuální zručnosti poslali, poté pokračoval ve studiu na řemeslné škole v Mladé Boleslavi a v roce 1893 složil v Drážďanech zkoušku na obsluhu parního stroje. V Turnově se po návratu stal společníkem v podniku na výrobu kol, odkud po neshodě s druhým společníkem odešel do Mladé

²⁷ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 8 - 12.

²⁸ Tamtéž, s. 8.

Boleslavi s představou nového podnikání v tomto městě. Zde se také, jak je uvedeno výše, v roce 1895 spolu s Klementem domluvil na společné podnikatelské cestě.²⁹

3.2 Produkce L&K a první automobil

Společnost Laurin & Klement se sice potýkala s nedostatkem finančních prostředků, ale nechyběl jí podnikatelský a vizionářský duch temperamentního Klementa a technická dovednost a rozvážnost Laurinova. Nic tedy nebránilo tomu, když Klement v roce 1898 na své cestě do Francie spatřil kolo s pomocným motorkem, jež ho zcela nadchlo, začít s vývojem vlastního motocyklu pod značkou L&K doma v Mladé Boleslavi. Výroba motocyklu už probíhala v nové provozovně, jež byla v roce 1899 vybudována u silnice mezi Mladou Boleslaví a obcí Kosmonosy,³⁰ kde dnes stojí automobilka Škoda Auto a.s. (pozn. aut.) Prostory dílen na předchozích adresách v Mladé Boleslavi totiž přestaly svou kapacitou již vyhovovat. Objem výroby se stále navyšoval a úměrně s tím rostl i počet strojů a zaměstnanců. Firma L&K se tak stala na přelomu století největším tuzemským producentem jízdních kol. Nabízela jednoduchá cestovní kola, dámská kola, luxusní modely, tandemy (pro dva pány či pro pána a dámu), dětská chlapecká a dětská dívčí kola, rozvážkové tříkolky, k tomu celou řadu doplňků a dílů, a jako jediný domácí producent začala nabízet i zmíněný motocykl. Kvalitu produktů

²⁹ Tamtéž, s. 12 - 13.

³⁰ Tamtéž, s. 15 - 17.

dokazovalo umístění na předních místech v závodech bicyklů a motocyklů, pořádaných na různých místech Evropy.³¹

První dvoustopé vozidlo firma představila v roce 1901. Jednalo se však o jednoduchý čtyřkolový motorový vozík. První automobil, Voiturette, byl vyroben až v roce 1905, a to ve dvou kusech.³²

Veřejnosti byl tento automobil představen na autosalonu v Praze v roce 1906 a zájem byl značný, přímo na místě firma přijala objednávky na několik desítek kusů. Ještě v tomtéž roce firma svým zákazníkům nabídla celkem pět modelů vozu

Voiturette.

Automobily už

nesly pouze

značku L&K,

značka Slavia byla

ukončena spolu

s výrobou

motocyklů.³³



Voiturette, výroba 1905-1907³⁴

V roce 1906 se tu vyrobilo 21 vozů, oproti dvěma kusům v roce předchozím. Zaměřením na automobily klesla výroba motocyklů na 66 kusů, oproti 128 v minulém roce, zato stoupl počet zaměstnanců z 355 na 495. V roce 1907 to bylo už 235 vozů, 20-50 motocyklů a 620 zaměstnanců. V září téhož roku posiluje firma svou podnikatelskou pozici zahájením taxislužby v Praze, a to s deseti svými vozy.³⁵ Expanzí do automobilové výroby a více než zdvojnásobení její meziroční produkce si vyžádalo zásadní rozhodnutí pánů

³¹ Tamtéž.

³² KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 26, 51.

³³ Tamtéž., s. 51 - 52

³⁴ VACEK et al., 2019, sv. I, s. 55.

³⁵ Tamtéž, s. 50, 56, 59.

zakladatelů. Aby rozvoj továrny mohl pokračovat, muselo se investovat do nových prostor a vybavení, což by postupnými kroky z výnosů firmy bylo velmi zdlouhavé. Rozhodli se proto pro cestu rychlejší, a to pro cestu prodeje akcií. Prodalo se 12 500 kusů v celkové hodnotě 2,5 milionu Kč. Do obchodního rejstříku byla akciová společnost zapsána ještě roku 1907. Mezi deseti akcionáři figuroval např. dr. Preiss, ředitel Živnostenské banky, či JUDr. Emil Mířička, pražský advokát, který bude později činný v aktu fúze. Klement se stal generálním a Laurin technickým ředitelem.³⁶

3.3 Po 1. světové válce

Během války, která vypukla v roce 1914, podléhal výrobní program nařízením z Vídně. Byl zastaven export a výroba se orientovala na armádní dodávky. Po válce a rozpadu monarchie přišla firma, stejně jako mnohé ostatní, o svá původní odbytíště.

V příloze 1, jež je originálem Klementovy zprávy z roku 1928, podnikatel stručně sumarizuje poválečnou situaci z pohledu prodeje. Předválečný tuzemský prodej tvořil 30 %, ostatní země Rakouska-Uherska 20 %, Rusko 40 %, ostatní 10 %, přičemž válkou byly úplně všechny tyto trhy ztraceny, tedy kromě tuzemského.³⁷ Martin Hrdlička dodává, že L&K měli prodejní zastoupení v mnoha velkých městech po celém Rusku, a to až po Vladivostok, čili ztráta byla značná.³⁸

Situaci automobilce neusnadňovala ani nová legislativní nařízení. Automobil byl chápán jako zbytečný luxus a byla přijata opatření, která automobilový průmysl

³⁶ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s 62 - 64.

³⁷ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Ostatní, Počátky výroby kol a motorových vozidel u firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se Škodovými závody.

³⁸ HRDLIČKA, 2023.

spíše brzdila (daň z přepychu, mýtné, dlužebné, vysoká cena benzínu atd.). Není tedy divu, že nejžádanějším produktem firmy L&K byl motorový pluh Excelsior, který v jejím výrobním programu figuroval již od předválečných let. Vítanou zakázkou se také pro firmu staly autobusy pro státní poštu. S příchodem hospodářské konjunktury v polovině 20. let se zlepšila ekonomická situace jak výrobců, tak i zákazníků. Zmíněné poplatky se začaly omezovat a klesala i cena benzínu.³⁹ V červnu roku 1924 však vypukl v automobilce požár, který zcela zničil jednu z budov podniku, vybavenou několika stovkami strojů. Vzniklé hmotné škody měly samozřejmě na firmu značný finanční dopad.⁴⁰ Laurin s Klementem stáli před otázkou, jak bude podnik dále fungovat, pokud by chtěli výrobu nejen udržet, ale hlavně rozšířit sérii.

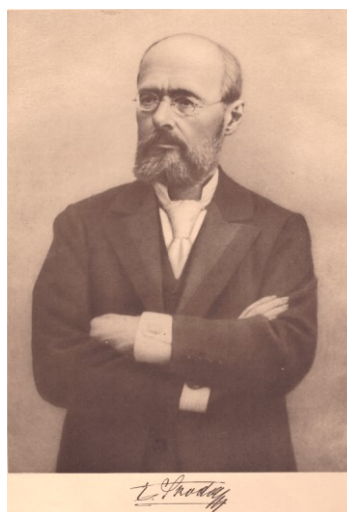
³⁹ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 98 - 113.

⁴⁰ VACEK et al., 2019, s. 118.

4 Před fúzí: Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni

4.1 Vznik společnosti

Člověk, který dal podniku své jméno, ing. Emil Škoda (1839-1900), se narodil v rodině dvorního rady Františka Škody v Plzni. Studoval na ČVUT v Praze a po absolutoriu a krátkém působení v Německu přišel zpět do Plzně, kde v roce 1866 přijal místo v nevelkém strojírenském podniku hraběte Arnošta Waldsteina. Škoda zde prokázal své skvělé manažerské vlohy a schopnost odhadu budoucího vývoje. Vytušil, na co je třeba zaměřit výrobu, kde investovat. Milníkem byl rok 1869, kdy podnik od hraběte Waldsteina koupil. Zaměřil se na výrobu a zpracování oceli, později na pancéřový materiál a v roce 1890 založil zbrojní oddělení neboli zbrojovku, čímž byl dán směr podniku na mnoho let dopředu.⁴¹ Za tímto krokem stály především objednávky rakouského císařského



Emil Škoda⁴²

námořnictva. Zbrojovka mu dodávala především kanóny a děla. Program dělostřelecké výzbroje dopomohl k posílení a rozmachu podniku a k vlastní výrobě hlavňové oceli. Zbrojní výroba se rozšiřovala takovým způsobem, že Emil Škoda nechal v roce 1896 vybudovat nové provozy,

⁴¹ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 122.

⁴² Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Vývoj Škodových závodů v Plzni, brožura 1899-1924, úvodní nečíslovaná strana.

příčemž původní prostory využil pro oddělení strojovny. V dodávkách dělostřeleckého materiálu neměl Škoda v zemi vážnějšího konkurenta, později se v této oblasti stal držitelem monopolu.⁴³ Podnik se věnoval také výrobě parních strojů, vodních turbín, výrobě pro cukrovary, pivovary, lihovary, cihelny apod. V roce 1899 se soukromá firma stala akciovou společností,⁴⁴ což pro Emila Škodu znamenalo snížení rizika v případě nastalé krizové situace, zároveň byla tímto krokem zvýšena pravomoc bank.⁴⁵ Tímto rozhodnutím Emil Škoda nijak nevybočoval z řady, neboť v této době byla akciová společnost převažující formou podnikového vlastnictví.⁴⁶

Emil Škoda zemřel 8. srpna 1900. Mezi zaměstnanci, jichž v té době bylo 3450, zavládly obavy, co bude s podnikem. Na chodu podniku se ale v souvislosti s odchodem Emila Škody nezměnilo téměř nic. Největší podíl akcií vlastnil syn zakladatele Karel Škoda, jenž byl v roce 1902 přijat do správní rady jako její člen. Škodovku však zasáhla hospodářská krize USA, která se na počátku století přenesla do Evropy. Škodovka zastavila investiční a stavební činnost a byla nucena přistoupit i k zásahům v personální oblasti, tj. k propouštění, krácení pracovní doby i k redukci mezd. Zaměstnanecká situace se začala zlepšovat už od poloviny roku 1903 a z celkového hlediska krize podnik vážněji nepoškodila. Výrobní program se orientoval na mírovou výrobu, tj. parní stroje, chladírny a mrazírny pro potravinářský průmysl, hydraulické lisy, zařízení pro pivovary, pro cihelny, pro cementárny, pro cukrovary,

⁴³ JANÁČEK, František. *Největší zbrojovka monarchie*. Praha: Novinář, 1990, s. 158.

⁴⁴ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 122.

⁴⁵ JANÁČEK, 1990, s. 190.

⁴⁶ PRŮCHA, 2004, s. 129.

provozovala se důlní zařízení, konstruovaly se jeřáby a mostní konstrukce.⁴⁷

Roky 1904-1908 byly obdobím konjunktury, která vystřídala odezněnou hospodářskou krizi. Škodovka sílila a zintenzivnila export. Z celkového pohledu prvních deseti let 20. století se zařadila na špici ve strojírenském, zbrojním a ocelářském průmyslu v monarchii. V roce 1904 nastoupil na místo generálního ředitele Georg Günther, který učinil radikální kroky, a to nejen v racionalizaci výroby, jako sloučení podobných oborů do jednoho, udělal i personální změny. Propustil šéfa ocelárny, přijal nového ředitele mírové i zbrojní výroby, na místo vedoucího vídeňské kanceláře přijal Josefa Šimonka, na zastupitelství v Praze Karla Bondyho. Günther přikročil i k přeložení generálního ředitelství z Plzně do Vídně, což bylo za doby Rakouska-Uherska, z důvodu blízkosti ministerstev a státní moci, časté. Günther se zařadil mezi úspěšné manažery v průmyslové oblasti. Je třeba ale dodat, že do funkce nastoupil po skončení hospodářské krize a s příchodem konjunktury.⁴⁸

4.2 Předválečné období a 1. světová válka

V roce 1909 Günthera ve funkci vystřídal Karel Škoda, který v ní setrval následující deset let. Do funkce nastoupil za pokračující konjunktury a v mezinárodní situaci, ve které se schylovalo k válce. Zbrojní výrobní program nabíral na síle. V této předválečné době rostl rovněž zájem o akcie zbrojních a strojírenských podniků. Akcie Škodovky, které měly nominální hodnotu 200 Kč za kus, se v roce 1912 prodávaly za 500 Kč o rok později za 560 Kč za kus.⁴⁹ Podnik investoval, uspokojoval objednávky (kromě zbrojních také ty

⁴⁷ JANÁČEK, 1990, s. 195, 198 - 201.

⁴⁸ Tamtéž, s. 246 - 250.

⁴⁹ Tamtéž, s. 285 - 288.

pro cukrovary) a o 2 mil. Kč navýšil akciový kapitál. Prodejní transakcí v roce 1914 se oddělila strojírna - vznikly Spojené strojírny dříve Škoda, Ruston, Bromovský a Ringhoffer,⁵⁰ které se však v roce 1921 splynutím opět vrátily zpět Škodovým závodům.⁵¹

Ve zbrojní výrobě patřily Škodovy závody ke špičce nejen v Evropě, ale také ve světě. Zákazníci se hlásili i z daleké z Číny. Před válkou už se vyráběl téměř výhradně zbrojní arzenál.⁵² Sílicí poptávka po tomto typu dodávek měla za následek nárůst dělnictva ve zbrojovce, kdy se za období 1910-1914 jeho počet více než zdvojnásobil (z 1964 na 4420), nárůst, i když menší, byl i v ostatních provozech. Rostl zisk i investice.⁵³

Po vypuknutí války se výroba orientovala na vojenské účely a v tomto smyslu podnik činil velké investice, přestože si Karel Škoda uvědomoval, že jejich mírové využití bude rentabilní ani ne z poloviny. Nicméně válka přináší zbrojařským podnikům velký rozmach, takže zisk Škodovky vzrostl z 5,6 mil. z 3 předválečných let na 11,3 za první tři roky války.⁵⁴ Výroba a rozsah továrny kulminovaly v roce 1917. Ve stejném roce došlo v podniku k tragédii, kdy exploze v muničním závodě připravila o život desítky lidí.⁵⁵

4.3 Po 1. světové válce

Generální ředitel Karel Škoda byl za zásluhy při řízení podniku během válečných let, zvolen předsedou správní rady. Ještě během války se mu za skvělé vedení Škodovky dostalo

⁵⁰ Tamtéž, s. 291.

⁵¹ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Vývoj Škodových závodů v Plzni, brožura 1899-1924, s. 2.

⁵² JANÁČEK, 1990, s. 293.

⁵³ Tamtéž, s. 349.

⁵⁴ Tamtéž, s. 355 - 356.

⁵⁵ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 124.

poděkování od samotného císaře.⁵⁶ Avšak konec války znamenal i konec rozmachu plzeňského podniku. Zbrojovka zůstala téměř bez trhu, s mnohamiliónovými pohledávkami u zaniklého Rakouska-Uherska a s vlastními závazky vůči věřitelům a zaměstnancům. Za dané situace nakonec správní rada odstoupila.⁵⁷

Společnosti bylo od nové státní správy doručeno nařízení o tom, že nesmí přerušit zbrojní výrobu. Produkce tedy pokračovala. V duchu národního volání docházelo ve firmě k tzv. čechizaci, takže z vedoucích pozic odcházeli manažeři německé národnosti, kteří byli následně nahrazováni Čechy. Generálním ředitelem se tak v r. 1918 stal František B. Hanuš, který dosud působil ve Spojených strojárnách, vrchním ředitelem pak Josef Havránek. Nastoupili však do podniku, který s koncem války přišel o podporu vídeňských bank, měl provozní úvěr u Živnostenské banky, který byl navíc nedostatečný, a kromě toho podnik evidoval nedobytné pohledávky u již neexistujícího Rakouska-Uherska. Vedle nejisté finanční situace podniku, museli noví manažeři také čelit obavám, že Škodovka bude prohlášena za německo-rakouský podnik a poslouží jakou součást válečných reparací.⁵⁸ Podnik, který byl před vypuknutím 1. SV největším zbrojním producentem v monarchii a jedním ze světově významných v oboru⁵⁹, se po válce ocitl, co se finančního zázemí týká, na druhém konci podnikatelského spektra. Přestože „Preiss (ředitel Živnostenské banky – pozn. aut.) sám se choval však někdy jako provinciální finančník a o zahraniční kapitál v Československu moc nestál“⁶⁰, bylo třeba konstatovat, že

⁵⁶ JANÁČEK, 1990, s. 356.

⁵⁷ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 123 - 124.

⁵⁸ KARLICKÝ, Vladimír, ed. *Svět okřídleného šípů: koncern Škoda Plzeň 1918 - 1945*. Plzeň: Paseka, 1999, kap. 1.

⁵⁹ PRŮCHA, 2004, s. 45.

⁶⁰ KÁRNÍK, 2002, díl I., s. 214.

české banky by nebyly schopny financovat tento zadlužený podnik, který navíc také vyžadoval prostředky pro přeorientování na mírovou výrobu. Vedení podniku tedy muselo hledat finančního partnera za hranicemi země. Zvažovala se spolupráce s Velkou Británií, s USA, ale nakonec byla pomoc blíže a spojencem se v roce 1919 stala francouzská firma Schneider et Cie. Stalo se tak za podpory tehdejšího ministra vnitra Antonína Švehly. Firma Schneider et Cie však transakci podmiňovala tím, že se stane většinovým vlastníkem předmětné české společnosti, s čímž Plzeň souhlasila. Kolik přesně akcií většinový majitel, Karel Škoda, prodal, o tom prameny mlčí. Další akcie firma Schneider et Cie získala od Živnobanky, a stala se tak většinovým vlastníkem. Karel Škoda se zavázal, že kromě těchto akcií odprodá i akcie Železáren a sléváren v Hrádku, čímž Škodovka mohla vstoupit do oblasti podniků sléváren a oceláren, a k tomu navíc získat doly, které patřily k Hrádku. Tímto prodejem zároveň končí působení rodiny Škodovy ve firmě.⁶¹

4.4 Pod majoritním akcionářem

Na 25. září 1919 byla svolána valná hromada. Akciová jistina byla navýšena ze 72 na 104 miliony Kč. Vydáním akcií a jejich prodejem po 400 Kč (přičemž jejich nominální cena byla 320 Kč) plzeňská firma získala kýžený kapitál. Zároveň došlo ke změně názvu ze Škodovy závody na Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni a generální a obchodní ředitelství bylo přesunuto zpět z Vídně do Prahy. Tyto všechny změny daly rovněž rozplynout obavám ze zahrnutí Škodovky do válečných reparací. Francouzský partner se sice nevěnoval modernizaci podniku,

⁶¹ KARLICKÝ ed., 1999, kap. 2.

nicméně zavedl funkční administrativní systém, obstaral pro podnik mnoho zakázek ze své země na obnovu zničeného průmyslu a také zakázky ze svých severoafrických kolonií. Do výrobního programu výrazněji francouzský partner nezasahoval, Škodovka se tak nadále věnovala výrobě pro železnici a průmysl, zejména se ale soustředila na zbrojní výrobu, a to tak významně, že v této době, tj. počátkem 20. let 20. stol., byla zásadním dodavatelem nejen ČSR, ale i celé Malé dohody. Partnerství s francouzskou společností Schneider et Cie trvalo až do 31. ledna 1939.⁶²



Akcie v hodnotě 320 Kč⁶³

4.5 Mírová výroba

Škodovy závody a Spojené strojírny v Hradci Králové, jichž Škodovy závody byly většinovým akcionářem, sice společně fakturovaly v roce 1920 za muniční oddělení 41,65 % z celkové fakturace, za dělovku pak téměř 5 %, přičemž hlavním odběratelem bylo MNO, ale v poválečné době bylo třeba začít se soustředit i na mírovou výrobu. 1. března 1920 proto správní rada schválila investiční program na její zavedení a obnovu. Úvěrem ve výši 43 milionů Kč vypomohla Živnostenská banka⁶⁴ a zákonem, umožňujícím podnikatelům odepsat 20 až 50 % investičních nákladů

⁶² Tamtéž, kap. 3.

⁶³ Tamtéž.

⁶⁴ Tamtéž, kap. 4.

z daňové povinnosti, poskytl pro mírovou výrobu dobré podmínky také stát.⁶⁵ Zbrojní výrobu už v roce 1922 sesadila z trůnu výroba lokomotiv a produkty Spojených strojiren, zejména zařízení pro cukrovary.⁶⁶

Hospodářská krize, která počátkem 20. let postihla z Evropských zemí i Československo, způsobila, že Škodovka byla nucena propouštět a k dalším investicím přistupovat velmi omezitě. Její dělnictvo ale přesto patřilo k nejlépe placeným v zemi. Ovšem v roce 1922, kdy ceny životních potřeb začaly klesat, byly však následně platy kolektivní smlouvou sníženy přibližně o pětinu. Co se týká Spojených strojiren, ty se těšily nárůstu objednávek. Jejich fakturace z roku 1920 překročila fakturaci z roku předchozího téměř o 100 milionů Kč. Nutno ale dodat, že rostly i výrobní náklady, kurs koruny klesal⁶⁷ a takto vysoké objednávky byly pouze krátkodobé.⁶⁸

Situace s objednávkami, resp. s odbytišti byla pro Škodovy závody komplikovaná. Závody vznikly v celkem velké monarchii, a tudíž byly teď závislé na exportu, jenže nově vzniklé státy neměly dost financí, tím spíše ty poražené.⁶⁹ A tak, jako i ostatní podniky v mladém Československu, které vyráběly také pro zahraniční trhy, musela se i Škodovka adaptovat na nové podmínky v zemi, musela budovat nová obchodní i bankovní spojení a kromě toho také čelit specifickému problému. Tím byla skutečnost, že zahraniční obchodníci, „kteří v minulosti odebírali exportní výrobky českého průmyslu pod značkou Made in Austria, nadále je pokládali za rakouské zboží a jen zvolna si

⁶⁵ PRŮCHA, 2004, s. 92.

⁶⁶ KARLICKÝ ed., 1999, s. 37.

⁶⁷ Tamtéž, s. 38-39.

⁶⁸ Tamtéž, s. 51.

⁶⁹ Tamtéž.

zvykali na nové označení Made in Czechoslovakia.“⁷⁰ Stejný problém jsme viděli i u firmy Laurin & Klement.

Krátká poválečná konjunktura skončila spolu s hospodářskou krizí a nastalé období, 1921-1923, ovlivněné nestabilizovaností Evropy, se stalo pro Škodovku nepředvídatelným a nespolehlivým. Značí o tom tabulky níže, v nichž je patrný pokles objednávek a fakturace.⁷¹

HLAVNÍ ODBĚRATELSKÉ STÁTY ŠKODOVÝCH ZÁVODŮ V LETECH 1921–1923
(v milionech Kč)

a) Objednávky došlé

| 1921 | | | 1922 | | | 1923 | | |
|------------|----------|-------|------------|--------|-------|------------|--------|-------|
| Stát | Kč | % | Stát | Kč | % | Stát | Kč | % |
| ČSR | 479,22 | 45,48 | ČSR | 313,65 | 75,19 | ČSR | 343,12 | 62,19 |
| Francie | 355,34 | 33,72 | Belgie | 18,73 | 4,49 | Itálie | 57,00 | 10,33 |
| Rumunsko | 86,56 | 8,21 | Itálie | 14,03 | 3,36 | Jugoslávie | 48,14 | 8,73 |
| Řecko | 39,80 | 3,78 | Španělsko | 13,64 | 3,27 | Anglie | 18,54 | 3,36 |
| Jugoslávie | 23,05 | 2,19 | Jugoslávie | 12,05 | 2,89 | Německo | 16,41 | 2,97 |
| Rakousko | 13,25 | 1,26 | Polsko | 12,05 | 2,54 | Francie | 12,36 | 2,24 |
| atd. | | | | | | | | |
| Celkem | 1 074,99 | 100 | Celkem | 442,08 | 100 | Celkem | 568,52 | 100 |

b) Faktury dané

| 1921 | | | 1922 | | | 1923 | | |
|------------|----------|-------|------------|--------|-------|------------|--------|-------|
| Stát | Kč | % | Stát | Kč | % | Stát | Kč | % |
| ČSR | 599,07 | 46,20 | ČSR | 459,71 | 46,52 | ČSR | 445,16 | 55,15 |
| Rumunsko | | | Francie | 235,51 | 23,83 | Rumunsko | | |
| | 314,69 | 24,27 | Rumunsko | | | | 155,34 | 19,24 |
| Francie | 247,04 | 19,05 | | 161,47 | 16,34 | Jugoslávie | 55,84 | 6,92 |
| Jugoslávie | 46,24 | 3,57 | Itálie | 34,43 | 3,48 | Řecko | 29,25 | 3,62 |
| Itálie | 24,45 | 1,89 | Jugoslávie | 20,83 | 2,11 | Itálie | 24,74 | 3,06 |
| Rakousko | 18,43 | 1,42 | Rakousko | 19,02 | 1,92 | Francie | 20,78 | 2,57 |
| atd. | | | | | | | | |
| Celkem | 1 296,65 | 100 | Celkem | 988,28 | 100 | Celkem | 807,23 | 100 |

Hlavní odběratelské státy – objednávky a faktury z let 1921-1923⁷²

⁷⁰ PRŮCHA, 2004, s. 55.

⁷¹ KARLICKÝ ed., 1999, s. 51.

⁷² Tamtéž, str. 52-53.

Z tabulky a) vyplývá, že největšími odběrateli byla Francie a Rumunsko. Rumunsko objednávalo u Škodových závodů lokomotivy, na něž Škodovka Rumunsku prozřetelně poskytla miliardový úvěr. Francie činila objednávky zejména u Spojených strojírén, a to na obnovu válkou zničeného průmyslu (především zařízení pro zmíněné cukrovary). U tohoto odběratele je ale následně patrný propad objednávek v letech 1922 a 1923, který je dán tím, že tato země obnovu válkou zničeného průmyslu již dokončila. Naopak se v těchto letech na předních příčkách umístila Itálie, a to se svými objednávkami pro lodní výrobu. Tabulka b) zrcadlí klesající fakturaci odpovídající období hospodářské krize. Na fakturaci se stále nejvíce podílí dodávky lokomotiv, dodávky na obnovu průmyslu (cukrovarů) a zbrojní průmysl.⁷³

Mírová produkce zahrnovala vedle výroby lokomotiv, především výrobu ozubených kol, per, pružin (které stále částečně sloužily zbrojním účelům) a elektrotechniky, v níž z domácích producentů nehrozila konkurence. O elektrotechnické produkci se začalo uvažovat již v roce 1919 a její provoz byl pak zahájen roku 1922 v továrně v Doudlevicích. Tímto krokem se Škodovka oprostila od spolupráce s firmami Kolben a Křižík, které se tomuto oboru v menším měřítku také věnovaly.⁷⁴

Období let 1922 – 1929 bylo v ČSR dobou soustředování výroby do velkých podniků. Hospodářství se monopolizovalo, aktivně se investovalo, docházelo k podřizování menších podniků a expandovalo se do dalších oborů.⁷⁵ Zde se začala otevírat cesta ke splynutí s automobilkou.

⁷³ Tamtéž, kap. 7.

⁷⁴ Tamtéž.

⁷⁵ PRŮCHA, 2004, s. 133.

5 Fúze

5.1 Situace v podniku Laurin & Klement

Požár v automobilce v červnu 1924 byl patrně tou pověstnou poslední kapkou pro Václava Klementa a Václava Laurina, aby kriticky vyhodnotili budoucnost firmy a přepracovali následně její další strategii.

Ve své zprávě z roku 1928, Klement vysvětluje, že poválečné odbytové ztráty se v letech 1919-1921 kompenzovaly všeobecným hladem po zboží, a že pokud chce automobilový výrobce obstát v konkurenci, zejména americké, musí vyrábět vozy ve velké sérii, neboť tak lze snížit náklady a následně i prodejní cenu, a také že velké množství typů vozů brzdí firemní vývoj. Myšlenku specializace továrny a odstranění roztříštěnosti výroby měl v hlavě již před válkou,⁷⁶ nicméně plán velkých sérií byl plně realizován až po fúzi s Plzní pod vedením ředitele automobilky ing. Karla Hrdličky. Dodejme, že boleslavský výrobní program před fúzí zahrnoval automobil L&K 100, vylepšený model 105, několik typů velkých osobních vozů, luxusní vůz L&K 450, lehká i těžká užitková auta, tahače, letecké motory a zmíněný motorový pluh.⁷⁷ Klement kromě toho upozorňuje, že postup musí být rychlý, a to nejen z důvodu boje s konkurencí, ale i z důvodů získání ztracených odbytišť. Řešení viděl ve sloučení s velkým tuzemským podnikem, který by mu byl při novém strategickém plánu partnerem.⁷⁸ Tím partnerem byl podnik Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni.

⁷⁶ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Ostatní, Počátky výroby kol a motorových vozidel.

⁷⁷ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK. 2003, s. 113 - 118.

⁷⁸ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Ostatní, Počátky výroby kol a motorových vozidel.

5.2 Situace ve Škodových závodech

V polovině dvacátých let se v Československu velmi investovalo, velké podniky si podřizovaly ty menší a vstupovaly do nových oborů podnikání.⁷⁹ Touto cestou šel i plzeňský koncern. Expanze do oboru elektrotechniky byla zároveň i jedním z kroků k dosažení výrobní komplexnosti a soběstačnosti podniku. Dalším oborem, který se zdál být pro koncern perspektivním, bylo letectví. Od roku 1922 se tu vyráběly letecké motory různých typů. Následná expanze mířila do lodní výroby, kde do výrobního programu patřily lodě pro osobní i nákladní dopravu, a to jak pro domácí trh, tak pro ten zahraniční. Škodovka šla ale ještě dál. Dalším oborem, kam hodlala investovat, byl obor automobilový. Ostatně byl to obor, kterému se jako doplňkovému věnovaly i jiné zbrojovky, doma i v zahraničí. Podnik totiž mohl navázat a využít stávající výrobní zařízení a kvalifikované pracovníky se zkušeností s výrobou obrněných aut, traktorů a motorových pluhů. Těžištěm se však měla stát výroba nákladních a osobních automobilů, a to s vizí sériové výroby pro široké využití po vzoru USA.⁸⁰

Oproti tomuto plánu sériové výroby a širokého využití došlo v roce 1924 k licenční výrobě luxusního vozu španělské značky Hispano-Suiza. V oblasti nákladních aut se zahájila výroba parních nákladních automobilů Sentinel, v tomto případě byla licence zakoupena v Anglii. V licenci se zde vyráběly v menší sérii také traktory. Osobní vůz Hispano-Suiza, luxusní šestiválec, byl prvním osobním automobilem vyráběným ve Škodovce. Náběh jeho sériové výroby byl ale velmi pomalý, a tak se začala rýsovat nedostatečnost vůči konkurenci. Vyšlo totiž najevo, že příprava výroby, zařízení provozů a všech potřebných

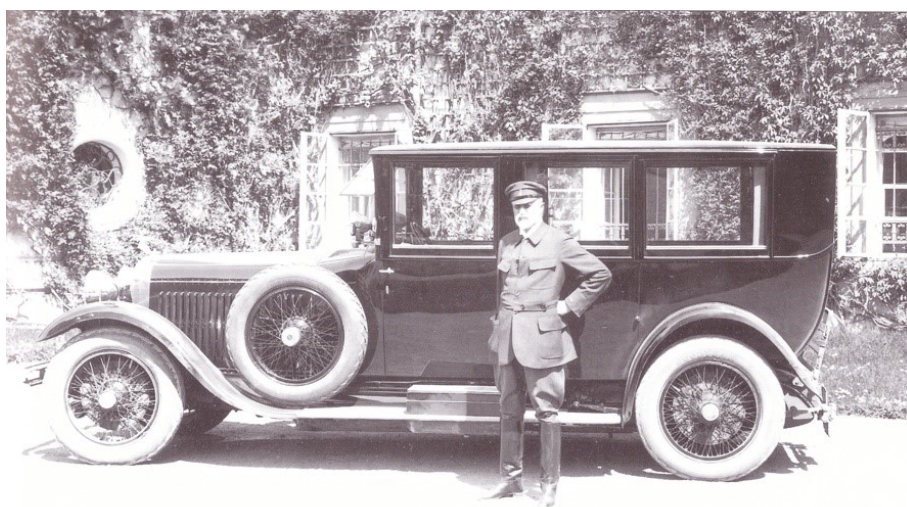
⁷⁹ PRŮCHA, 2004, s. 133 .

⁸⁰ KARLICKÝ ed., 1999, kap. 8.

činností by vyžadovalo mnohem více času, než se předpokládalo.⁸¹

Škodovka navíc nedisponovala karosárnou, takže karosářské zakázky jí dodávala především plzeňská firma Brožík, pražská společnost J. O. Jech, nebo mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement.⁸²

Plzeň tedy hledala, a v tuto chvíli již našla, partnera, jenž umí vyrábět automobily a má pro výrobu zázemí. Spojení se uskutečnilo v roce 1925.



Vůz Hispano-Suiza objednaný prezidentskou kanceláří v červenci r. 1925, dodaný r. 1926 ⁸³

5.3 Rok 1925

V roce 1925 se střetly dráhy obou výše pojednaných podniků. Československo se v té době nacházelo v období hospodářské konjunktury, období investiční vlny, růstu zaměstnanosti, růstu domácího i zahraničního obchodu, exportu, mezd i cen. A jak je výše uvedeno, existující

⁸¹ Tamtéž, kap. 8.

⁸² KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 130.

⁸³ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 127.

koncerny vstupovaly do nových oborů a přidružovaly si další podniky.⁸⁴ To je rovněž případ plzeňské Škodovky a mladoboleslavské automobilky Laurin & Klement. Výše jsou popsány důvody obou podniků, které je svedly na cestu spolupráce. Shrnutí: plzeňská Škodovka chtěla expandovat do oblasti výroby automobilů, ale neměla pro to dostatečné zázemí, Mladá Boleslav sice měla výrobní zázemí, ale nebyla schopna výroby a financování velkých sérií (a tím srazit cenu výrobku) a čelit tak konkurenci, a to ani tuzemské ani zahraniční. Obě firmy potřebovaly obchodního partnera – Plzeň hledala výrobní kapacity, Mladá Boleslav investora.

V oblasti prodejních čísel prvních tří měsíců roku 1925 zaostávala Mladá Boleslav s počtem 17 vozů na třetím místě za Tatrou (31 vozů) a za Pragou (59 vozů). Největší problém tkvěl v ceně – nejlevnější vůz zn. L&K typ 110 přišel zákazníka na 59 000 Kč, zatímco Praga Piccolo 35 000 Kč.⁸⁵ V Mladé Boleslavi si byli problému nízké konkurenceschopnosti nastavených cen vědomi. Správní rada společnosti Laurin & Klement tuto skutečnost uvedla také do výroční účetní zprávy pro valnou hromadu (viz příloha 2), konanou dne 20. července 1925. Mimo to zde stojí, že je třeba racionalizovat výrobu, vyrábět velké série a málo typů. Kriticky se zde hovoří o nedostatečné celní ochraně, která umožňuje nárůst počtu dovážených automobilů. Na závěr správní rada doporučuje sloučení s plzeňským podnikem, s nímž na konci uplynulého roku již proběhlo v tomto smyslu jednání. Ve sloučení rada spatřuje zabezpečení podniku Laurin & Klement do budoucnosti.⁸⁶

⁸⁴ PRŮCHA, 2004, s. 117, 133.

⁸⁵ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 120.

⁸⁶ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Sloučení se Škodovými závody, Jednání valných hromad a správních rad.

5.4 Proces spojení

Na základě předchozí společné dohody poslal plzeňský podnik dne 26. května 1925 do Mladé Boleslavi její zápis, který obsahoval seznam projednaných bodů spolu s žádostí o jejich potvrzení, (viz příloha 3). Současně konstatoval, že pokud valné hromady obou stran vyjádří s fúzí souhlas, sloučení nabude platnosti zpětně k 1. lednu 1925. Uvádí se zde, že automobilka postupuje Plzni veškerá svá aktiva, pasiva i závazky, že firma Laurin & Klement bude vymazána z obchodního rejstříku, avšak nadále zůstane registrována značka Laurin & Klement jako ochranná známka. Dále že za účelem dohody budou svolány na obou stranách valné hromady, po jejichž souhlasu se zamýšleným skutkem fúze se přistoupí k dalším opatřením, např. k výzvě akcionářům, aby se dostavili k výměně původních akcií za akcie Škodových závodů.⁸⁷ Dva dny poté dostaly Škodovy závody z Mladé Boleslavi odpověď podepsanou advokátem a akcionářem společnosti Laurin & Klement JUDr. Emilem Miříčkou, a jejím generálním ředitelem Václavem Klementem, níž stálo: „(...) potvrzujeme, že jsme s obsahem tohoto úplně srozuměni.“⁸⁸

V pondělí, 20. července roku 1925 vyjádřily obě valné hromady se spojením souhlas, a tak se mohlo přistoupit k jednotlivým krokům realizace, které byly rozplánovány až do konce téhož roku.⁸⁹

Ministerstvo vnitra po dohodě s ministerstvem financí záměr fúze schválilo dne 12. září 1925, viz příloha č. 4.⁹⁰

⁸⁷ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Sloučení se Škodovými závody, Smlouva o sloučení.

⁸⁸ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 35, složka 1925: Protokol o schůzi výkonného výboru ze dne 2. července 1925.

⁸⁹ VACEK et al., 2019, s. 124.

⁹⁰ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Schválení fúze Ministerstev vnitra, Opis schválení fúze se Škodovými závody ministerstvem vnitra.

Následovalo vymazání společnosti Laurin & Klement z obchodního rejstříku, a to usnesením Krajského soudu v Mladé Boleslavi ze dne 29. prosince 1925, viz příloha č. 6.⁹¹ O této skutečnosti informoval poslední prosincový den roku 1925 vrchní technický ředitel Škodových závodů Havránek Mladou Boleslav, a dodal upozornění, že již není možné jménem této firmy vystupovat, a že je třeba začít používat nový otisk razítek. Podobu nových otisků přiložil, viz příloha č. 5.⁹²

Po spojení společností byli pánové E. Miříčka s V. Klementem kooptováni do správní rady Škodových závodů jako její členové.⁹³

5.5 Muži fúze

Z výše uvedené dohody mezi oběma podniky (příloha 3) vyplývá, že osobami jednacími za společnost Laurin & Klement byly generální ředitel Václav Klement a Dr. Emil Miříčka, a za Škodovy závody generální ředitel Dr. Karel Loevenstein a předseda správní rady Josef Šimonek.⁹⁴ O Václavu Klementovi je pojednáno výše, zde krátce o třech zbývajících.

Jméno JUDr. Emila Miříčky, pražského advokáta, se ve spojení s firmou Laurin & Klement objevilo již v roce 1907, kdy byl mezi deseti akcionáři právě založené akciové

⁹¹ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Úřední záležitosti, Opis soudního usnesení o vymazání L&K z obchodního rejstříku.

⁹² Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Úřední záležitosti, Sdělení vrchního technického ředitele Škodových závodů Havránka.

⁹³ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 31, složka 1926: Výroční zpráva.; .

⁹⁴ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Sloučení se Škodovými závody, Smlouva o sloučení.

společnosti,⁹⁵ v době fúze zastával funkci místopředsedy správní rady L&K a jednal po boku zakladatele firmy, Václava Klementa.

Josef Šimonek, předseda správní rady Škodových závodů: září 1919 - duben 1934,⁹⁶ už jednou tyto závody při jejich důležitém kroku doprovázel. Tak jako podnik Laurin & Klement v roce 1925 potřeboval investora, potřebovala i Plzeň, jak je pojednáno výše, finanční podporu silného partnera, a tu jí v roce 1919 od francouzské společnosti Schneider et Cie. pomohl získat právě Josef Šimonek. Ač prvotní vyjednávání neslibovala zdárný konec, neboť k žádné válce se neschylovalo a Škodovka byla v tu chvíli především zbrojařský podnik, Šimonek využil své známosti s Josefem Gastonem de Saint-Pul, který pracoval ve vedení této francouzské firmy, a Gaston se Schneiderem následně nákup akcií domluvil.⁹⁷ Šimonek v čele správní rady plzeňského koncernu fungoval až do své smrti v roce 1934.

Dr. Karel Loevenstein, generální ředitel Škodových závodů: prosinec 1923-1937; předseda správní rady: červen 1934 - únor 1938,⁹⁸ se po fúzi stal generálním ředitelem celé akciové společnosti. Do Škodovky nastoupil v roce 1919, přičemž si s sebou přinesl znalosti z bankovní sféry, které načerpal v předchozím zaměstnání, což ve Škodovce později uplatnil při jednáních s finančními ústavy. Významně působil také při jejích záležitostech spojených s odlukou od Rakouska-Uherska. Předseda správní rady Šimonek v něm viděl potenciál na vedoucí funkci. V květnu 1922 byl jmenován náměstkem generálního ředitele dr. Františka Hanuše a po ředitelově odchodu, a na návrh Šimonka, byl nástupcem zvolen správní radou právě Dr. Loevenstein.⁹⁹

⁹⁵ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 61.

⁹⁶ KARLICKÝ ed., 1999, s. 600.

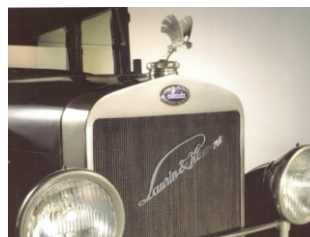
⁹⁷ Tamtéž, s. 19 - 20.

⁹⁸ Tamtéž, s. 600 - 601.

⁹⁹ Tamtéž, s. 47 - 48.

5.6 Firemní logo a prodejní síť

Firma s názvem Laurin & Klement, akciová společnost, továrna automobilů v Mladé Boleslavi byla vymazána z obchodního rejstříku, ale značka L&K zůstala. V dohodě mezi společnostmi stálo, že automobily, které byly vyvinuty do data sloučení, ponесou označení Laurin & Klement – Škoda (viz obrázek vpravo).



L&K – Škoda (1925-1929)¹⁰⁰

Toto značení neslo pět typů osobních automobilů vozů a dva typy užitkových. Dohoda nebyla v tomto bodě úplně dodržena a již od konce dvacátých let značka Laurin & Klement na chladicí mřížce chyběla, přestože se původní konstrukce vozů používaly ještě několik let.¹⁰¹

Původní logo společnosti Laurin & Klement, písmena LK v secesní podobě s vavřínovým věncem kolem, jež bylo navrženo mladoboleslavskou firmou Blecha současně se zahájením výroby automobilů,¹⁰² bylo později plně nahrazeno okřídleným šípem Škodových závodů.



Původní logo společnosti Laurin & Klement akciová společnost, továrna automobilů v Mladé Boleslavi ¹⁰³

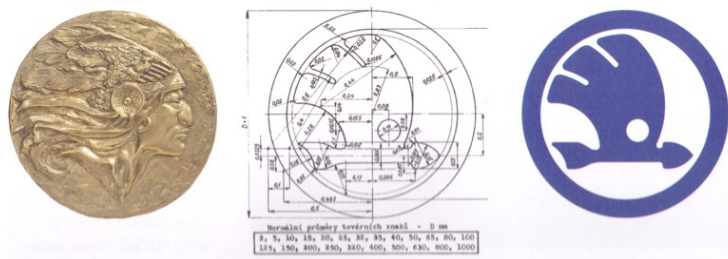
¹⁰⁰ VOJTĚCHOVSKÝ, Miroslav et al. *Škoda Auto Muzeum: 100 let historie automobilů = 100 years automotive history = 100 Jahre Automobil Geschichte*. Praha: KANT, 2005.

¹⁰¹ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 124.

¹⁰² KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 54.

¹⁰³ VACEK et al., 2019, sv. III, s. 151.

Ochranná známka plzeňské akciové společnosti, okřídlený šíp, byla registrována v prosinci 1923. Jejím předobrazem byla hlava indiánského náčelníka, což byl motiv z obrazu z kanceláře obchodního ředitele. Jméno autora není známo, patrně se jedná o kolektivní dílo.¹⁰⁴



Logo Akciové společnosti dříve Škodovy závody v Plzni¹⁰⁵

Logo, které nesly na chladiči nové vozy po datu sloučení, vycházelo z původní značky L&K. Vavřínový lem se změnil v ovál, červenou barvu uvnitř vystřídala modrá a písmena L&K byla nahrazena nápisem Škoda. Nesly ho však jen ty vozy, které byly vyvinuty do data sloučení podniků.¹⁰⁶



Logo používané na produktech v letech 1926-1934¹⁰⁷

Škodovka převzala prodejní síť L&K, a to i se zaměstnanci. Těm se zaměstnavatel oficiálně změnil k 1. lednu 1926. Skrze tuto síť Škodovka od září 1925 prodávala i parní nákladní automobily sentinel, avšak licenční luxusní vozy Hispano-Suiza se i nadále prodávaly pouze v Plzni. Do

¹⁰⁴ VACEK et al., 2019, sv. I, s. 116.

¹⁰⁵ Tamtéž.

¹⁰⁶ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 126.

¹⁰⁷ VACEK et al., 2019, sv. III, s. 151.

prodejní sítě byly zařazeny i malé vozy zbrojovky Brno, jejíž 20 % Škodovka vlastnila.¹⁰⁸

5.7 Vedení společnosti

Generální ředitel celé akciové společnosti byl v době spojení JUDr. Karel Loevenstein, závod v Mladé Boleslavi řídil od 01. ledna 1926 závodní ředitel ing. Vilém Frynta, který byl dr. Loevensteinovi přímo podřízen. Zakladatelům automobilky Václavu Laurinovi a Václavu Klementovi byly uděleny čestné posty, na chod závodu neměli prakticky už téměř žádný vliv.¹⁰⁹

5.8 Rozčlenění výroby a investice

Po fúzi došlo v rámci plzeňské akciovky k rozčlenění výroby v automobilovém oboru. V plzeňské automobilce pokračovala výroba luxusního vozu Hispano-Suiza, nákladních automobilů a později i autobusů, zatímco Mladá Boleslav se zaměřila na osobní automobily a malé dodávky, a kromě toho přijala do svého výrobního programu i letecké motory.¹¹⁰ Automobilka se soustředila pouze na výrobu, veškeré obchodní záležitosti byly řízeny obchodním ředitelstvím, které mělo své sídlo v Praze.¹¹¹

Do Mladé Boleslavi šly z Plzně mnohamilionové investice. Protože Plzeň nedisponovala karosárnou, patřilo její vybudování k významným projektům. Novou karosárnu představovala čtyřpatrová moderní budova, která již odpovídala nárokům pásové výroby.¹¹² Kromě toho byla rozšířena nástrojárna, kalírna a opravná. Investice šly pouze

¹⁰⁸ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 124.

¹⁰⁹ VACEK et al., 2019, sv. III, s. 124.

¹¹⁰ KARLICKÝ ed., 1999, s. 61-62.

¹¹¹ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 124.

¹¹² VACEK et al. 2019, sv. III, s. 131.

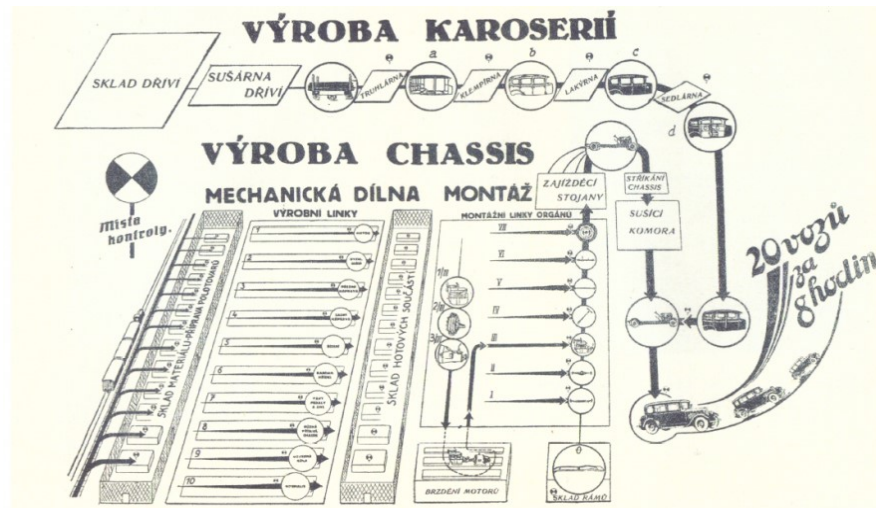
do výrobního programu. Do administrativního zázemí, závodů a soutěží byly investice zastaveny.¹¹³

5.9 Zahájení pásové výroby

Moderní karosárna byla dokončena v roce 1926. Karoserie, tehdy ještě ze dřeva, postupně procházely budovou od skladu s dřevěnými díly, přes oplechování, lakování, přes dílnu čalouníků a sedlárů až k dokončovací práci. Do Mladé Boleslavi se soustředila montáž všech karosérií, i těch pro Hispano-Suiza. Na budovu karosárny navazovala budova mechaniky, kde vznikaly podvozky. Stavba mechaniky byla zahájena roku 1928 a ještě koncem téhož roku i úspěšně dokončena. Obě budovy byly propojeny mostem, kterým hotové karoserie putovaly ze čtvrtého patra karosárny do budovy mechaniky, kde byly spouštěny na připravený podvozek. Toto byl vznik pásové výroby v Mladé Boleslavi. Mnoho dílů, zejména pro podvozek, se vyrábělo v Plzni a sem se dováželo po železnici i nákladními vozy, a to přímo až k těmto výrobním halám, aby logistika zabrala co nejméně času.¹¹⁴ Vskutku moderní podnik a efektivní přístup.

¹¹³ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 124.

¹¹⁴ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 143 - 144.



Výroba karoserií v karosárně a výroba podvozků v mechanice. Výsledné spuštění karoserie na podvozek.¹¹⁵

Úkolem zahájit pásovou výrobu v Mladé Boleslavi pověřil generální ředitel dr. Loevenstein ing. Karla Hrdličku, náměstka a později závodního ředitele automobilky. Půjčka na tento projekt ve výši 220 milionů Kč byla na 8% úrok získána z Anglie.¹¹⁶ Vnuk Karla Hrdličky, Martin Hrdlička, vzpomíná, jak si s tímto úkolem a poskytnutou finanční

¹¹⁵ VACEK et al., 2019, sv. III, s. 138 - 139

¹¹⁶ KRÁLÍK, Jan a Petr HRDLIČKA. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda pohledem tří generací rodiny Hrdličků*. Praha: Grada Publishing, 2016, s. 14 - 16.

dotací jeho děd poradil. Uvádí, že do USA bylo vysláno několik odborníků, kteří v krátké době navštívili velké množství podniků, např. Ford či Chrysler, i výrobců obráběcích strojů. Karel Hrdlička mezi nimi sice nebyl, nicméně od amerických dodavatelů prý nakoupil množství obráběcích strojů, tzv. kopírek, brusek a dalších, které dokázaly okopírovat a pak automaticky vyrobit určitý díl, a to bez přičinění lidské ruky. Dále nakoupil například i bezhroté brusky a další jednoúčelové stroje. V Boleslavi se postavila karosárna s mechanikou, které se vybavily těmito moderními stroji, dodalo se v Americe získané know-how a pásová výroba se zahájila. Vše řídil Karel Hrdlička. Pásová výroba musel být samozřejmě přizpůsoben také výrobní program. Byly zkonstruovány nové vozy Popular, Rapid, Favorit a Superb, které měly velmi podobnou konstrukci a tolik stejných dílů s nákladními vozy, kolik jen bylo možné. Sériovou výrobou a unifikací se dosáhlo toho, že např. cena Populáru mohla na trhu klesnout až o polovinu. Zavedením pásové výroby se Škodovka stala jedničkou na trhu. Kromě toho v Mladé Boleslavi vyřešili problém s praskání dřevěných karoserií zavedením rozvidleného rourového rámu vozu. Zákazníky pak o kvalitě svých vozů přesvědčovali podnikáním dalekých cest, např. do indické Kalkaty, z nichž se auta vracela v pořádku,¹¹⁷ seznamuje nás s historií Martin Hrdlička.

Trendu automatické výrobní linky, přejatého z Ameriky, se říkalo fordismus. V Evropě ho již praktikoval Citroën či Opel.¹¹⁸ Pásová výroba byla ale v té době v tuzemsku nevídaným jevem. Psaly o ní mnohé noviny

¹¹⁷ HRDLIČKA, 2023.

¹¹⁸ KRÁLÍK, HRDLIČKA, 2016, s. 19.

v republice, například Národní listy, či Motor Revue.¹¹⁹ Jediný, kdo pásovou výrobu už začal v ČSR provozovat, byl pouze Tomáš Baťa. V roce 1930 měla linka kapacitu 25 vozů, po zavedení třísměnného provozu 85 vozů za den. Technologicky automobilka zavedením pásové výroby předčila své konkurenty.¹²⁰

Plzeň v Mladé Boleslavi také investovala do skupování okolních pozemků. Například nabídku několika pozemků od jednoho majitele v celkové výměře 5 ha správní rada navrhla „(...) přijmouti, poněvadž se jedná o pozemky ležící v sousedství mladoboleslavského závodu a budou tedy tvořiti rezervu pro jeho eventuelní rozšíření.“¹²¹ V dubnu 1928 vyjednala s boleslavskou městskou radou také odkup tzv. Stakorské cesty, která procházela přímo automobilkou, a podílela se na zajištění náhradní komunikace.¹²² Své pozemky společnosti prodal i správní rada, Václav Klement, který předtím s městskou radou vyjednal směnu jednoho z nich, aby byl pro podnik v budoucnosti lépe využitelný.¹²³

¹¹⁹ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 56, složka Časopisy, noviny, výstřižky.

¹²⁰ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 144 - 145.

¹²¹ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 37, složka 1930: Protokol o schůzi výkonného výboru ze dne 7. listopadu 1930.

¹²² Tamtéž, box 36, složka 1928: Protokol o schůzi výkonného výboru ze dne 10. května 1928.

¹²³ Tamtéž, box 37, složka 1933: Protokol o schůzi výkonného výboru ze dne 1. července 1933.

6 Vývoj po fúzi

6.1 ASAP, hospodářská krize, Motor

Postavení automobilového průmysl v tehdejším Československu se pomalu lepšilo. Celkově se vyrobilo více vozů, v roce 1929 v něm pracovalo dvakrát více lidí než o dva roky dříve, klesal import automobilů a rozvíjel se export.

124

Dynamičtější doba v automobilismu vyžadovala i větší dynamiku řízení, což nebylo pro boleslavský závod, jenž měl jako součást plzeňského koncernu svoji centrálu v Plzni a ředitelství v Praze, úplně jednoduché. Několikastupňové rozhodování a těžkopádné řízení bylo třeba nahradit větší samostatností závodu. V koncernu tak došlo v této oblasti k reorganizaci a k 1. lednu 1930 vznikla Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP), která měla své sídlo v Praze. Kromě boleslavského závodu do ní patřilo plzeňské automobilové oddělení, všechny opravny a veškerá obchodní zastupitelství automobilky. Ředitelem byl ustanoven Ing. Jan Novák, závodním ředitelem boleslavského závodu byl Ing. Hrdlička, plzeňského automobilového oddělení Ing. Emil Rezler.¹²⁵ Správní rada, která založení této akciové společnosti schválila v prosinci 1929, konstatovala, že Škodovy závody budou majiteli 100 % akcií tohoto podniku. ASAP bude automobily vyrábět v prostorech, které jí plzeňské závody pronajmou, a bude je samostatně je prodávat. Pro ASAP Škodovka vyčlenila 20 mil. Kč.¹²⁶

¹²⁴ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 146.

¹²⁵ Tamtéž, s. 154

¹²⁶ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 6, složka 1929: Protokol o mimořádné schůzi správní rady ze dne 16. prosince 1929.

V roce 1929 vypukla v USA světová hospodářská krize, jež postupně zasáhla téměř celý svět. V polovině roku 1930 pronikla do ČSR, kterou citelně zasáhla, neboť to byla průmyslová a na export orientovaná země. V plné síle se krize projevila v roce 1931. V roce 1932 byl export už o 65 % nižší než v roce 1928. Jugoslávie a Rumunsko, partnerské země Malé dohody, které pozbyly možnost placení za dodané zboží, přestaly jako prvním dodavateli platit Škodovým závodům, přičemž právě do Jugoslávie šly zbrojní dodávky ve výši 72 % z celého zbrojního exportu Škodovky. Mírové produkty se mnohdy prodávaly i pod výrobní cenou. Podnik se musel začít orientovat na nové trhy, zejména na Blízký a Dálný východ a na Jižní Ameriku. Expanze podniku i jeho investice byly nyní zastaveny.¹²⁷

Za rok 1930 došlo celkově ještě k mírnému vzestupu mírových objednávek. Jednalo se o především o zakázky pro cukrovary, lihovary a železnici. Pro železnici to byly zejména železniční brzdy a lokomotivy, o něž byl zájem nejen v Evropě, ale i v Číně a v Indii. Celkem Škodovy závody exportovaly nejvíce do zemí Blízkého a Dálného východu, poté do zemí Evropy, oproti tomu do amerických zemí export zaznamenal pokles. Vzestup vývozu ovšem zaznamenala i automobilka, která si díky pásové výrobě mohla dovolit snížit ceny a současně tím i posílila svou pozici v konkurenčním boji. Prodej a vývoz osobních automobilů v roce 1930 stoupal, čemu rovněž nahrála i ochránářská politika státu, která zatěžovala dovoz automobilů vysokými cly. Plzeňské závody v tomto roce ještě stihly dobudovat letecké továrny v Letňanech, kde počátkem následujícího roku počala výroba leteckých motorů, a založila stavební firmu Konstruktiva.¹²⁸

Krize naplno udeřila v roce 1931. Propad v průmyslu šel ruku v ruce s rostoucí nezaměstnaností a propadem

¹²⁷ KARLICKÝ ed., 1999, s. 93 - 97.

¹²⁸ Tamtéž, s. 116 - 119.

v agrární oblasti. Ceny výrobků v zemědělském průmyslu se pohybovaly pod jejich výrobními náklady, navíc zavádění racionalizačních opatření je v tomto sektoru obtížnější než v průmyslové oblasti. Politika agrární strany se tak ochránářsky zaměřila na tuto oblast¹²⁹ a automobilový průmysl se ocitl v nesnadné situaci. Na podporu producentů brambor a cukrové řepy, potažmo lihovarů, stanovil zákon z června 1932 povinnost mísit benzin s lihem. Pro automobilový průmysl to znamenalo nejen zdražení pohonných hmot, ale také jejich vyšší spotřebu. Vedle toho se na podporu železniční dopravy zdanila zákonem vydaným koncem roku 1932 motorová vozidla, která působila ve veřejných službách, tj. poplatek z nákladního automobilu, z autobusu, z taxíku. Autodopřavci a taxikáři rušili živnost, rušily se i některé autobusové linky. Tím následně došlo k propadu výroby a prodeje autobusů.¹³⁰

Aby lépe čelily existujícím podmínkám v automobilovém průmyslu, jednali zástupci třech českých automobilek, Škoda, Praga, Tatra, o budoucí spolupráci. Cílem mělo být odstranění vzájemného konkurenčního boje vypracováním společné cenové a prodejní politiky. Ředitel automobilky Praga s tím nebyl zcela srozuměn, neboť vycházel z toho, že by lépe si stojící Pragovka musela sanovat finanční ztráty ostatních dvou automobilek. Nicméně v červnu 1931 byl dojednán společný podnik Motor, který měl začít fungovat od 1. ledna 1932, a to jako zastřešující organizace těchto třech výrobců vozů. Tatra ale projekt záhy opustila. Zbylé dvě značky si rozdělily trh v poměru Praga 55 % a ASAP 45 %. Ještě než vzniklý kartel začal fakticky fungovat, objevovaly se neshody mezi majiteli automobilek, tzn. ČKD a Škodovky. Škodovka se cítila být šizena, ČKD si stěžovala, že jí byly přiřčeny nízké kvóty, a argumentovala

¹²⁹ KÁRNÍK, 2002, s. 65.

¹³⁰ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 162 - 163.

tím, že je zkušenější a zavedenější. V březnu 1932 představenstvo ČKD rozhodlo toto společenství ukončit.¹³¹

Hospodářská krize vyvrcholila v roce 1932. Škodovy závody zaznamenaly propad svého vývoje, razantně poklesl fakturační obrat i export. Podnik sáhl po úsporných opatřeních, k nimž patřilo omezení investic na minimum, maximální snížení režii či snižování stavu úřednictva a snížení úřednických platů. Z důvodu nepříznivých hospodářských okolností klesl i kurs jeho akcií. Nedostatkem objednávek trpěl každý jeho závod, automobilku v Mladé Boleslavi nevyjímaje. Škodovka v tomto roce získala třetinový podíl ve firmě JAS, aby tím navýšila počet odběratelů svých automobilů.¹³²

6.2 První místo v domácí automobilové konkurenci

Nehledě na krizi, věnovalo se konstrukční oddělení automobilky vývoji nových typů vozů, které by ji mohly pomoci postoupit ze třetího místa na českém trhu za Tatrou a Pragou na vyšší pozici. Tou novinkou se stal vůz Škoda 420, zákazníkům představený v dubnu 1933. Bylo to nejmenší auto této značky, čtyřválec o výkonu 20 koní, které oproti svým předchůdcům vynikalo novinkou – centrálním rámem. Dosud měly všechny vozy rám žebřinový, jemuž musely být koncipovány karoserie, které musely být tím pádem robustní, odolné a těžké. Centrální rám takové nároky na karoserii nekladl, což s sebou přineslo výhodu snížení její hmotnosti. Vývojový posun doznalo i odpružení celého vozu.¹³³

¹³¹ KARLICKÝ ed., 1999, s. 127 - 128.

¹³² Tamtéž, s. 139 - 155.

¹³³ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 170.

Martin Hrdlička uvádí, že právě centrálním rourovým rámem dosáhly vozy vyšší spolehlivosti. Kvůli nízké tuhosti původního žebřinového rámu totiž dřevěné karoserie praskaly, přičemž velmi tuhý rourový rám pomohl tento problém vyřešit. Důkaz se zákazníkům dával v podobě propagačních cest po světě, do indické Kalkaty přes Balkán, Palestinu, Írán atd. Byla to vždy významná událost, když se cestovatelé a dobrodruzi vrátili.¹³⁴

Propagační film z roku 1934, který je součástí dílu Populární Populár z cyklu *Hledání ztraceného času* z produkce České televize, diváka seznamuje nejen s výhodami rourového rámu, ale i se spolehlivostí a výkonností vozu Škoda 420, kdy se dozvídáme, že v náročném terénu se „(...) čtyřstadvacítka vyhoupla lehce jako baletka,“ a „(...) neodvislé pérování kol poskytuje dokonalé pohodlí a bezpečí na každém druhu cest i silnic.“¹³⁵ Kromě toho snímek dokumentuje výjezd vozu Škoda 420 Populár na Sněžku v roce 1935, kam tento vůz vyjel jako první automobil vůbec. Před Populárem tam žádný jiný vůz nebyl.¹³⁶



Sériové provedení vozu Škoda 418 Populár¹³⁷

¹³⁴ HRDLIČKA, 2023.

¹³⁵ Populární Populár. *Hledání Ztraceného času* [online]. 2006. [cit. 27. 05. 2023] Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/206522161510012/>.

¹³⁶ Tamtéž, 14:58 min.

¹³⁷ VACEK et al., 2019, sv. I, s. 157.

Po Populáru 420 následovala výroba vozu Škoda Roadster 418 Popular a poté Škoda 420 Rapid. Oblíbenost Popularu rostla, takže se zanedlouho stal se nejprodávanějším vozem na tuzemském trhu.¹³⁸

| Pořadí v prodeji na trhu | Rok | | | | | |
|------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
| 1. | PRAGA | PRAGA | PRAGA | SKODA | SKODA | SKODA |
| 2. | TATRA | TATRA | SKODA | TATRA | | |
| 3. | SKODA | SKODA | TATRA | PRAGA | | |
| z toho Škoda v jednotkách | 1233 | 1600 | 1894 | 3013 | 3900 | 4990 |
| podíl trhu | (14%) * | | | | | 39% |

Vývoj pořadí v prodeji na tuzemském trhu¹³⁹

Čísla v tabulce výše ukazují, že se automobilka vydala správnou cestou. Všechna opatření, která měla přispět ke snížení ceny automobilu, a tím ke zvýšení prodejních čísel a konkurenceschopnosti, umožnila stlačit cenu vozidel na 25 % ceny roku 1929, z 60 - 80 000 Kč na 20 – 25 000 Kč.¹⁴⁰ Kvalitou vozy mohly konkurovat zahraničním, avšak cenově, i přes všechna opatření, stále nikoli. Ford prodával vozy v cenovém rozpětí 11 500 – 16 100 Kč. České automobilky proto chránilo vysoké clo na dovážené automobily.¹⁴¹ Celní ochrana se vztahovala nejen na automobily, ale i na jejich

¹³⁸ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 170 - 172.

¹³⁹ KRÁLÍK, HRDLIČKA, 2016, s. 23.

¹⁴⁰ KRÁLÍK, HRDLIČKA, 2016, s. 24.

¹⁴¹ ULVR, Michal. Na cestě k lidovému vozu. *Každodenní život v Československu 1945/48-1989* [online]. Ústav pro studium totalitních režimů, 2015, s. 134-152 [cit. 22.02.2023]. Dostupné z: <https://www.ceeol.com/search/chapter-detail?id=853967>

součástky, pneumatiky apod. a pohybovala se kolem 67 % ceny vozu.¹⁴²

Přestože Škodovka prodala v roce 1934 téměř o 30 % více vozů než v předchozím roce, zisk byl s tímto rokem téměř shodný, neboť zákazníci preferovali právě ta malá a levná auta, zatímco prodej nákladních vozů a autobusů stagnoval. Rozšiřovala se prodejní síť osobních automobilů a sílila reklama. Kromě zmíněných propagačních cest dával podnik v rámci propagace své vozy oblíbeným umělcům za velmi nízké ceny, někdy i úplně zadarmo.¹⁴³ Československým fotbalistům, kteří z mistrovství světa v roce 1934 přivezli stříbrnou medaili, Škodovka nabídla každému z nich vůz Popular roadster za 12 500 Kč.¹⁴⁴

Významným zákazníkem byl podnik Baťa, který koupil 50 vozů Popular najednou.¹⁴⁵ Martin Hrdlička k tomuto obchodu dodává, že funkci nákupčího u Bati vykonávala Eliška Junková, česká automobilová závodnice, která nákup velkého množství vozů v Mladé Boleslavi vyjednala.¹⁴⁶

Aby se mohl rozvíjet export, bylo třeba představovat vozy na světových autosalonech. Na mnoha z nich byl osobně přítomen ředitel ASAP Karel Hrdlička, který také sám vysoké státní návštěvy provázel. Účast Škodovky na autosalonech v roce 1937 ukazuje mapka na následující straně.

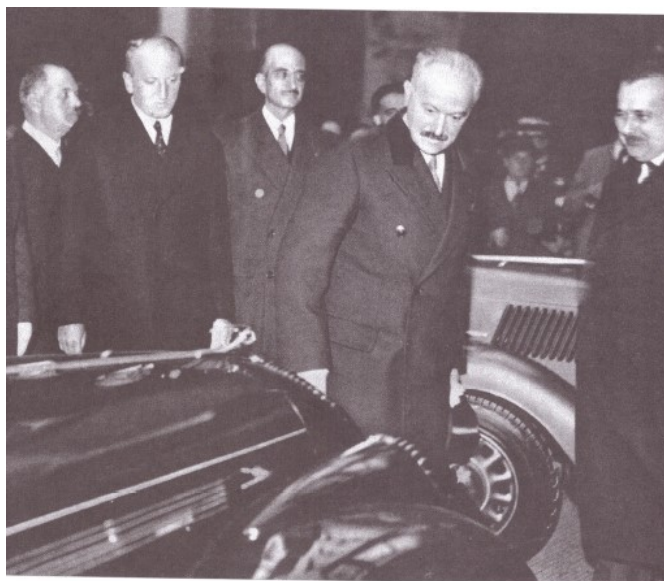
¹⁴² KÁRNÍK, 2002, s. 418.

¹⁴³ KARLICKÝ ed., 1999, s. 181.

¹⁴⁴ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 179.

¹⁴⁵ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 174.

¹⁴⁶ HRDLIČKA, 2023.



Ředitel ASAP Hrdlička a francouzský prezident Lebrun,
autosalon v Paříži v roce 1936 ¹⁴⁷



Autosalony s účastí vozů Škoda v roce 1937¹⁴⁸

¹⁴⁷ KRÁLÍK, HRDLIČKA, 2016, s. 28.

¹⁴⁸ Tamtéž, str. 26.

6.3 Překonání hospodářské krize

Ve Škodových závodech byla krize v roce 1933 již částečně překonána. Během ní však získaly na atraktivitě protidemokratické režimy, fašismus a komunismus. V lednu roku 1933 se v sousedním Německu stal spolkovým kancléřem Adolf Hitler a započalo obecné zbrojení.

Škodovce se kromě zbrojních zakázek se podařilo získat zakázky z Íránu na stavbu cukrovarů, poté i mostů a budov (např. palác parlamentu), z čehož profitovala její dceřiná Konstruktiva. Množství tuzemských zakázek bylo minimální. V roce 1934 obrat z důvodu zbrojení narůstal a sílilo pronikání na zahraniční trhy, například se zbrojními produkty do Kolumbie. Vzhledem k válečné hrozbě a obecnému zbrojení, doznaly nárůstu i domácí zakázky za zbraně.¹⁴⁹

Škodovce se otevřel trh na zbrojní i mírový artikl v Rusku, oživil se jí ochod na Blízkém a Dálném východě a v roce 1935 také v zemích Malé dohody, kde však působila silná německá konkurence. Export rostl i u automobilů. Největším tuzemským odběratelem v této době zbrojní konjunktury bylo MNO.¹⁵⁰

Ve snaze o regulaci průmyslové výroby byla Škodovka zastáncem kartelizace, jednala např. s ČKD o výrobě obrněných vozidel, společně s ČKD jednali s firmou Křižík o rozvaděcích a rozvodech, s Ringhofferem o dodávkách pro České dráhy, se Zbrojovkou Brno o zbraních a vojenských vozidlech.¹⁵¹ Prvotní kartel s konkurenčním podnikem ČKD byl dojednán na 15 let, a protože jednání proběhla hladce, pokračovali zástupci plzeňského koncernu ve vyjednávání

¹⁴⁹ KARLICKÝ ed, 1999, s. 162 - 178.

¹⁵⁰ Tamtéž, s. 189, 194 - 195.

¹⁵¹ Tamtéž, s. 185 - 186.

s dalšími podniky a konkurenty. Tyto kartely se však týkaly působení pouze na tuzemském trhu.¹⁵²

Škodovka ale byla součástí i mezinárodního kartelu, a sice na výrobu transformátorů, kde partnery jí byly společnosti ČKD, Janka Radotín, Brown-Boweri, Siemens a AEG. Kartelové dohody se však už nikdy netýkaly výroby osobních automobilů, neboť si vedení Škodovky bylo vědomo narůstající oblíbenosti malého vozu Popular, kterým započala zatlačovat konkurenci.¹⁵³ Navíc vedle malých levných vozů Škodovka už začala vyrábět vozy i pro náročnějšího řidiče. Tím byly Škoda 637 D, vůz vyšší střední třídy, a Škoda 640 Superb. Oba vozy byly uvedeny na trh v roce 1934, a v roce 1935 se k nim přidal sedan Škoda Rapid.¹⁵⁴

Export automobilů se sice zvyšoval, ale tak, jako Československo praktikovalo ochranářskou celní politiku, chovaly se ochranářsky ke svému trhu i ostatní státy, což Škodovce export komplikovalo. Vedle toho musela na zahraničních trzích čelit konkurenci, především lidovým vozům DKW německé výroby. Německá konkurence byla citelná i v jiných oblastech průmyslu. Tato sousední, větší země než Československo, své podniky silněji podporovalo a více finančně zajišťovalo, než tomu bylo v ČSR. Hitlerova politika si hospodářskou expanzí připravovala půdu k mocenskému ovlivňování ostatních států.¹⁵⁵

V roce 1936 fakturace ze zahraničí Škodovce oproti roku 1935 vzrostla a tvořila tak téměř polovinu celkové fakturace podniku. Přicházely především objednávky na

¹⁵² Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 7, složka 1934: Protokol o mimořádné schůzi správní rady ze dne 28. listopadu 1934.

¹⁵³ KARLICKÝ ed, 1999, s. 185 - 186.

¹⁵⁴ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 175 - 176, s. 222.

¹⁵⁵ KARLICKÝ ed., 1999, s. 198 - 199.

zbraně, což souviselo s napjatou situací v Evropě, kdy Itálie napadla Etiopii a Německo demilitarizované Porýní. Zbrojní zakázky šly nejvíce do zemí Malé dohody, Íránu, Turecka, mírové do Jugoslávie, Íránu, Ruska a Číny. Domácí odbyt byl pro mírové produkty ale velmi slabý, což bylo dáno obecně nízkým nákupem. Konjunkturou procházela pouze výroba motorových vlaků a s tím spojená výroba dieselových motorů, dodávky pro cukrovary, lihovary, pivovary, mostní zařízení a výroba automobilů. Automobily se vyvážely především do Polska a Nizozemí, ale také do Jižní Ameriky, Egypta a Indie. Tuzemský podíl Škodovky na celém exportu automobilů byl 90 %. ¹⁵⁶

V roce 1937, kdy se stav hospodářství ve světě vrátil na hodnoty před krizí a mnohdy ho i předčil, neznamenal pro Československo ještě úplné ozdravení ekonomiky. Tato průmyslová republika byla krizí zasažena velmi silně, a tak na před-krizové hodnoty ještě nedosáhla. Z průmyslových oblastí si ovšem dobře vedl zbrojní a strojírenský průmysl. Vzrostl i zisk ASAPu, který si vybudoval a držel náskok před domácí konkurencí, a dosáhl úrovně 34 % ze všech registrovaných vozů v Československu. Počet zaměstnanců Škodových závodů dosáhl v tomto roce svého poválečného maxima. Nárůst objednávek na zbrojní arzenál pokračoval, nejvyššího bodu dosáhl v roce 1938, kdy následně pod vlivem mnichovských událostí opět poklesl. ¹⁵⁷

¹⁵⁶ Tamtéž, s. 209 - 216.

¹⁵⁷ Tamtéž, s. 225 - 230

7 Události let 1938 a 1939

7.1 Před mnichovskou dohodou

V únoru roku 1938 zemřel Dr. Karel Loevenstein, předseda správní rady Škodových závodů, kterého na tomto postu nahradil Ing. Vilém Hromádko. Ing. Adolf Vamberský pak zaujal funkci generálního ředitele po Hromádkovi. O úmrtí bylo informováno a nástupnictví schváleno na schůzi správní rady dne 25. února 1938.¹⁵⁸ V srpnu téhož roku zemřel také Václav Klement, jeden ze dvou zakladatelů firmy Laurin & Klement.¹⁵⁹ Václav Laurin, druhý zakladatel, zemřel o osm let dříve, v roce 1930, kdy podlehl karcinomu tlustého střeva.¹⁶⁰

V prvních třech čtvrtinách roku 1938 Škodovy závody procházely zbrojní konjunkturou. Výdaje na zbrojní účely stouply v evropských zemích trojnásobně, což se pozitivně projevilo na vývozu Škodovky. Kromě zahraničního trhu dodávala Škodovka i na trh tuzemský, kde hlavním odběratelem bylo MNO. V Plzni se tak zbrojařinou zabývalo celých 62 % zaměstnanců, z toho 30 % zajišťovalo dodávky pro MNO. V mírové produkci byl zájem hlavně o lokomotivy, ocelovou litinu, obráběcí stroje a automobily.¹⁶¹

Vývoz automobilů představoval dosud postupný nárůst: v roce 1935 to bylo 535 vozů, v roce 1936 pak 929, v roce 1937 už 1624. Za prvních 47 týdnů roku 1938 bylo (vedle nákladních a vojenských vozů) vyvezeno 2112 osobních automobilů, přičemž největší zájem byl o vozy Popular.¹⁶²

¹⁵⁸ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 7, složka 1938: Protokol o schůzi správní rady ze dne 25. února 1938.

¹⁵⁹ KARLICKÝ ed., 1999, s. 237, s. 240.

¹⁶⁰ VACEK et al., 2019, sv. I, s. 143.

¹⁶¹ KARLICKÝ ed., 1999, s. 241 - 246.

¹⁶² Tamtéž, s. 247

Zpráva pro správní radu udává, že kromě toho, že se nemohlo v roce 1938 vyrábět a expedovat v plném rozsahu, byly zmíněné vyvezené automobily již kompletně předprodány a závod z objektivních příčin nemohl dát na trh vozů více.¹⁶³

Tuzemský prodej vozů předčil v době od ledna do srpna roku 1938 prodej ve stejném období roku 1937, avšak po mnichovské dohodě zájem rapidně poklesl a prodej tak byl v konečném výsledku nižší než v roce 1937,¹⁶⁴ ačkoliv byl původní odhad nárůstu registrace nových vozů v celém Československu o 13 % vyšší oproti roku 1937.¹⁶⁵ Společnost ASAP dostávala i vojenské zakázky, které byly prioritní, přitom se ale stále věnovala vývoji osobních vozů, které hodlala uvést na trh v roce 1939.¹⁶⁶

7.2 Po mnichovské dohodě

V září 1938 bylo v Mnichově za účasti představitelů Francie, Německa, Velké Británie a Itálie domluveno postoupení československého pohraničí Německu.

Následným okleštěním republiky se některé provozy Škodovky v dotčených oblastech ocitly rázem za hranicemi Československa, na to se po dva měsíce uzavřely hranice, což znemožnilo export, a kromě toho byl dočasně znemožněn výběr vkladů, čímž byl ochromen vnitřní trh ČSR. Podniky, a to nejen Škodovy, se musely přizpůsobit úplně novým podmínkám.¹⁶⁷ Vzhledem k okolnostem začal na Škodovce ztrácet zájem její majoritní vlastník Schneider et Cie, jenž se rychle hodlal akcií zbavit. Na odkupu akcií se Francouzi

¹⁶³ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 7, složka 1938: Protokol o schůzi správní rady ze dne 13. prosince 1938.

¹⁶⁴ KARLICKÝ ed., 1999, s. 248

¹⁶⁵ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 7, složka 1938: Protokol o schůzi výkonného výboru ze dne 13. prosince 1938.

¹⁶⁶ KARLICKÝ ed., 1999, s. 248.

¹⁶⁷ Tamtéž, s. 237 - 248.

domluvili s československým státem.¹⁶⁸ Již 21. února 1939 se konala mimořádná schůze správní rady, kde byl projednán odstup jejích francouzských členů, a to na základě jejich rezignačních dopisů, v nichž se svých funkcí ve správní radě vzdávají,¹⁶⁹ viz příloha č. 7, rezignační dopis Eugena Schneidera, datovaný – jako všechny ostatní rezignační dopisy – 31. ledna 1939.¹⁷⁰

Z důvodu zdražení cen surovin a dopravy, musela Škodovka zredukovat jak počet směn, tak i jejich délku a uvažovala i o propouštění. MNO se k velkým rozpracovaným zbrojním zakázkám postavilo s ohledem na situaci tak, že je nebude vyžadovat a poskytlo Škodovce volný prostor k výběru zemí vývozu, jinými slovy, dalo nepřímo souhlas k zásobování Německa, které se pak také stalo hlavním odběratelem nejen Škodovky, ale i celé republiky. Německo se tak stalo hlavním odběratelem zbraní, ale také tím, kdo export Škodovky kontroloval a řídil.¹⁷¹

V březnu roku 1939, když německá vojska obsadila celé Československo, země se ocitla v moci Říše a československý průmysl měl nadále sloužit k podpoře německého válečného potenciálu. Protože ve zbrojním průmyslu zaujímaly nejvýznamnější místo Škodovy závody, oznámili zástupci Říše jejich zaměstnancům, že podnik byl převzat pod ochranu Wehrmachtu, a že podnik je povinen tento nový stav uzнат. Od této chvíle zde platila pouze německá nařízení. Zbrojní průmysl byl pod vedením generála Luftwafe W. Weigenda, který se stal členem správní rady Škodovky. Protože pro nové vedení bylo nepřijatelné, aby

¹⁶⁸ Tamtéž, s. 237, s. 253

¹⁶⁹ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 8, složka 1939: Protokol o mimořádné schůzi správní rady ze dne 21. února 1939.

¹⁷⁰ Tamtéž.

¹⁷¹ KARLICKÝ ed., 1999, s. 249 - 251

Němec byl podřízen Čechovi, vznikl program na poněmčení podniku. Vrchním obchodním ředitelem a zmocněncem pro export byl jmenován Albert Göring, bratr Hermanna Göringa. Albertovo smýšlení však bylo antinacistické a činnost pro plzeňský koncern byla z českého pohledu záslužná.¹⁷²

Na mimořádné schůzi správní rady dne 26. 8. 1939 bylo oznámeno akciové převzetí koncernu holdingem Göringovy Říšské závody. Do správní rady byl kooptován Dr. Vilhelm Voss, který rovněž zaujal místo předsedy výkonného výboru.¹⁷³

Tím de facto skončil vliv českého managementu na další chod koncernu Škoda, vše již bylo pod nacistickou kontrolou.

¹⁷² Tamtéž, s. 259 - 269 .

¹⁷³ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 8, složka 1939: Protokol o mimořádné schůzi správní rady ze dne 26. srpna 1939.

8 Závěr

Co bylo tedy tím důvodem k fúzi podniků?

Obě společnosti, Laurin & Klement i Škodovy závody v Plzni, byly založeny koncem 19. století na území tehdejšího Rakouska-Uherska. Laurin & Klement v Mladé Boleslavi, Škodovy závody, jak již název napovídá, v Plzni.

Mladoboleslavští zakladatelé Laurin s Klementem začali podnikat s jízdními koly, nejdříve s jejich opravou, poté s jejich výrobou a servisem. Impulsem pro Klementa k otevření vlastní opravy byla neuspokojivá odpověď od výrobce bicyklů na jeho reklamaci kola, kdy nejenže nebyla věnována pozornost závadě na bicyklu, ale Klement byl navíc vyzván, aby výrobcí napsal jemu srozumitelným jazykem, pokud od něj chce odpověď: „Wenn Sie von uns Antwort haben wollen, verlangen wir Ihre Mitteilung in einer uns verständlichen Sprache.“¹⁷⁴

Spolu s Laurinem postupně výrobu jízdních kol rozšířili i na výrobu motocyklů. S bicykly i s motocykly se účastnili různých domácích i mezinárodních soutěží, kde závodníci s jejich výrobky dosahovali předních příček (v roce 1903 vítězí ve 32 závodech z 34¹⁷⁵). Portfolio podnikatelé završili nabídkou automobilů, kdy tím prvním byl vůz Voiturette s rokem výroby 1905. Výrobu postupně navyšovali a rozšiřovali o další typy vozidel, což šlo ruku v ruce s potřebou navýšení pracovních sil, rozšiřováním výrobních hal, kupováním pozemků, tedy s nutnými investicemi. Podnikatelé se rozhodli pro cestu akcionování. Dne 16. června roku 1907 tak byla v obchodním rejstříku zapsaná firma Laurin & Klement akciová společnost, továrna

¹⁷⁴ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 1995, s. 9.

¹⁷⁵ VACEK et al., 2019, sv. I, s. 37.

automobilů.¹⁷⁶ Výroba se dále rozšiřuje, automobily dosahují skvělých výsledků v soutěžích, zájem o ně je na domácím i zahraničním trhu.

Další vývoj ochromila 1. světová válka. Produkce automobilů se sice úplně nezastavila, ale zastavil se export, mimo to se továrna musela přeorientovat hlavně na vojenské dodávky Vídní. Po válce firma přišla o svá původní odbytíště, neboť tuzemské trhy, původně patřící do habsburského soustátí, se nyní staly zahraničními. Podnik si svá odbytíště pro export musel znovu budovat a na těch domácích čelit konkurenci automobilek Tatra a Praga. V roce 1924 stihl navíc mladoboleslavskou automobilku požár¹⁷⁷ a pánové Laurin s Klementem byli postaveni před otázkou, co s firmou dále. Pro ozdravení podniku, ale především pro realizaci zamýšlené sériové výroby, která by umožnila zvýšení výrobní kapacity, a tím snížení výrobních nákladů s následným snížením cen výrobků, aby se staly konkurenceschopné, potřebovali spojení se silnějším partnerem.

Ve stejné době se v západočeské Plzni poohlíželi manažeři Škodových závodů po partnerovi, který by si poradil s výrobou vozů, neboť právě do tohoto průmyslového odvětví zamýšlel koncern vstoupit, a to sériovou výrobou.

Historie tohoto západočeského koncernu se začala psát tehdy, když v roce 1869 koupil Emil Škoda nevelký podnik od hraběte Waldsteina, dal mu své jméno a vedle stávajících provozů tu založil zbrojovku.¹⁷⁸ Tak jako Laurin

¹⁷⁶ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Úřední záležitosti, Soudní usnesení o vymazání L&K z obchodního rejstříku

¹⁷⁷ VACEK et al., 2019, sv. I, s. 118.

¹⁷⁸ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18, složka Vývoj Škodových závodů v Plzni, brožura 1899-1924, úvodní nečíslovaná strana.

s Klementem, tak se i Emil Škoda rozhodl pod vlivem okolností převést svůj podnik na akciovou společnost. Stalo se tak v roce 1899.¹⁷⁹ Před 1. světovou válkou patřila Škodovka mezi špičku ve strojní, zbrojní a ocelářské výrobě v celé monarchii. Po vypuknutí války se výroba, obdobně jako v Mladé Boleslavi, soustředila hlavně na vojenskou produkci a tímto směrem šly i její investice. Konec války pak přinesl společnosti nemalé potíže. S rozpadem Rakouska-Uherska přišla o svá původní odbytiště, zůstaly jí milionové pohledávky za touto již neexistující monarchií, měla vlastní nesplacené závazky a k tomu nebyla připravena na následnou mírovou produkci, neboť veškeré její kroky se dosud ubíraly směrem ke zbrojní výrobě.

Její existenci zachránilo spojení s francouzským partnerem Schneider et Cie, jenž v roce 1919 koupil většinový podíl akcií. Podnik byl přejmenován na Akciovou společnost dříve Škodovy závody v Plzni.¹⁸⁰ Nastartovala se zde mírová výroba a podnik pomalu kráčel směrem k získání ztraceného rozmachu. Po překonání krátké hospodářské krize počátkem 20. let nastalo v Československu období investování, monopolizace, podřizování si menších podniků a expanze do dalších oborů.¹⁸¹ I Škodovka se tímto směrem vydala.

Chtěla sériově vyrábět osobní automobily, ale neměla k tomu výrobní zázemí pro velké série, neměla ani karosárnu. Výrobní zázemí našla v Mladé Boleslavi v akciové společnosti Laurin & Klement, která v té chvíli hledala silného partnera, který by jí zajistil finanční zázemí pro zajištění výroby automobilů o velkých sériích a málo typech.

¹⁷⁹ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 122.

¹⁸⁰ Tamtéž, s. 124.

¹⁸¹ PRŮCHA, 2004, s. 133.

Vedle toho viděli manažeři ve fúzi s automobilkou i jinou výhodu, a sice že svoje polotovary budou nadále moci prodávat už v hotových výrobcích.¹⁸² Výše zmíněné zásobování linky v Mladé Boleslavi potřebnými díly a součástkami vyráběnými jinými závody plzeňského koncernu, které se dávaly po silnici i železnici do Mladé Boleslavi přímo k výrobním halám, je toho důkazem.

To byly, dle všech dosavadních zjištění, důvody, které vedly představitele podniků k záměru společné fúze.

A byla fúze tím správným manažerským rozhodnutím vedoucím k prosperitě těchto firem? Přinesla automobilce užitek?

V červenci roku 1925 podepsali zástupci obou podniků dokument o fúzi a od tohoto data nesly nově vyvinuté vozy značku Škoda. Plzeň poskytla automobilce velké investice, které se zde využily na stavbu nové čtyřpatrové karosárny s lakovnou a čalounickými dílnami, na stavbu budovy mechaniky, kde se vyráběly podvozky, a následně na jejich vybavení moderními stroji. Kromě toho byly rozšířeny stávající provozy a rozjela se zamýšlená sériová výroba, která byla vůbec tou první svého druhu v tehdejším Československu. Vzbuzovala tehdy velkou pozornost, zajímal se o ni také tisk. Tato modernizace v Mladé Boleslavi probíhala pod vedením Karla Hrdličky. Po překonání světové hospodářské krize nabídla Škodovka v roce 1933 zákazníkům vůz Škoda 420, s nímž firma dosáhla velkého úspěchu. Byl to malý levný čtyřválec o výkonu dvaceti koní, s centrálním rourovým rámem, zajišťujícím stabilitu vozu a kladoucím menších nároků na robustnost karoserie.

¹⁸² Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 31, složka 1926: Výroční zpráva.

Nejúspěšnější z této řady byl vůz Popular, následován vylepšenými typy Rapid a Favorit. Díky této řadě malých levných vozů předčila Škodovka v prodejních číslech v roce 1935 Tatra a o rok později i do té doby nejprodávanější Pragu. Stala se tak nejvíce prodávanou značkou v tuzemsku.¹⁸³

Fúze bezesporu vedla k prosperitě automobilky, kde byl díky investicím z Plzně zrealizovaný plán jejího zakladatele Václava Klementa, a to plán výroby velkých sérií o málo typech. Že plán vyšel, bylo patrné nejen z rostoucích výrobních objemů a rostoucích prodejních čísel, ale i z absolutního překonání tuzemské konkurence. Klement v knize *Z dějin automobilu* hovoří o Henrym Fordovi jako o „učiteli průmyslu celého světa,“¹⁸⁴ obdivuje tu jeho dělbu práce, racionalizaci a plán výroby, kdy Ford vyrábí jediný model automobilu, jenž je dostupný široké veřejnosti. Víra v realizaci podobného plánu byla bezesporu pro Václava Klementa tím, co ho mu dalo sílu včlenit nyní tento podnik, který spolu s Václavem Laurinem založil v malé dílně na kraji města o rozloze 120 m², se 7 zaměstnanci, a vybudoval z něj významnou automobilku o velikosti 60 000 m² a s 1 800 zaměstnanci v roce 1925,¹⁸⁵ po bok ostatních závodů pod křídla koncernu Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni.

Národní noviny z roku 1925 přinesly velký článek o této fúzi, v němž hovoří o Klementovi jako o člověku, před kterým je třeba „(...) smeknouti, a to nejenom pro velikost jeho práce, nýbrž i pro jeho lásku k dílu, která průběhu 30 let

¹⁸³ KRÁLÍK, HRDLIČKA, 2016, s. 23.

¹⁸⁴ HEINZ, Vilém a Václav KLEMENT. *Z dějin automobilu*. Mladá Boleslav: V. Klement, 1931, s. 208.

¹⁸⁵ Tamtéž, s. 259.

se projevila tolikým sebezapíráním a která vyvrcholila činem, v němž viděl záruku dalšího rozvoje tohoto životního díla.“¹⁸⁶

Vztahy Klementa s vedením koncernu ale nebyly valné. Stal se sice členem správní rady, ale na chod firmy neměl fakticky již žádný vliv. Odstranění značky (nápisu) Laurin & Klement z mřížky chladiče těch vozů, které byly vyvinuty ještě před datem fúze, o němž je psáno v kapitole 5.6, nejenže bylo v rozporu s dohodnutými podmínkami, ale Klementa osobně velmi zasáhlo. Jeho protesty však nebyly vyslyšeny.¹⁸⁷ Souhlasím Kožíškem a Králíkem, kteří fúzi nazvali „sňatkem z rozumu.“¹⁸⁸ Lásku zde bylo možno hledat pouze ve vztahu k vykonanému dílu, čili k vybudovanému podniku, jemuž chtěl jeho zakladatel zajistit tímto krokem budoucnost.

Postavení plzeňského koncernu v automobilovém oboru získalo díky fúzi na významu. Přestože Škodovy závody měly před fúzí ambici vyrábět vozy ve velkých sériích, vyráběly v licenci luxusní vůz Hispano-Suiza, který nebyl pro velké série relevantní. Zařazením firmy Laurin & Klement do svého koncernu se Škodovy závody v oblasti automobilového průmyslu postavily po bok Ringhofferovým závodům, ke kterým patřila automobilka Tatra, a po bok ČKD, kam patřila Praga. Z pohledu Škodových závodů byla fúze krokem ke zvýznamnění koncernu na poli automobilové výroby, a to tím způsobem, že počínaje rokem 1936 nechala Škodovka tyto konkurenční značky v prodejních číslech za sebou a stala se jedničkou na tuzemském trhu.

Kromě investic do výrobních hal a jejich vybavení, Škodovy závody skupovaly a scelovaly pozemky

¹⁸⁶ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 56, složka Časopisy, noviny, výstřižky.

¹⁸⁷ KARLICKÝ ed., 1999, s. 240.

¹⁸⁸ KOŽÍŠEK, KRÁLÍK, 2003, s. 133.

v sousedství mladoboleslavského podniku, z čehož lze usuzovat na zamýšlené rozšiřování automobilky a její rozvoj.

Politické události let 1938 a 1939 zastavily další vývoj koncernu a jeho expanzi, automobilku v Mladé Boleslavi nevyjímaje. Bylo to pouhé dva roky poté, co se Škodovka stala v prodeji automobilů jedničkou na československém trhu.

9 Vysvětlivky

| | |
|------|---|
| ASAP | Akciová společnost pro automobilový průmysl |
| ČKD | Českomoravská-Kolben-Daněk |
| ČSR | Československá republika |
| GŘ | Generální ředitelství |
| JAS | Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu, a.s. v Praze |
| Kč | Koruna československá |
| MNO | Ministerstvo národní obrany |

10 Bibliografie

10.1 Primární zdroje

Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště klášter, archivní fond GŘ

Archiv společnosti Škoda Auto a.s. Mladá Boleslav, archivní fond L&K

Škoda muzeum v Mladé Boleslavi, komentovaná prohlídka

Rozhovory

Narátor: Ing. Martin Hrdlička, PhD., MBA (nar. 1969)

Vztah k tématu: vnuk Ing. Karla Hrdličky

Datum konání: 13. dubna 2023

Místo konání: v prostorech muzea společnosti Škoda Auto a.s. v Mladé Boleslavi

Narátorka: Ing. Zuzana Pavlíková Šimonková (nar. 1975)

Vztah k tématu: praprapravnučka Josefa Šimonka

Datum konání: 5. května 2023

Místo konání: zámek v Lobči, v rodinném sídle rodiny Šimonkovy a údajném místě podpisu smlouvy o fúzi

Záznamy rozhovorů jsou spolu s doprovodnými dokumenty uloženy v archivu autorky.

10.2 Sekundární zdroje

BŮŽEK, Václav. *Úvod do studia historie*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1994. ISBN 978-80-7040-063-0.

DOLEŽALOVÁ, Antonie. Business History. Vědecký obor mezi historií a ekonomikou. *Český časopis historický*. 2017, roč. 115, č. 3, s. 708–730. ISSN 08626111.

HEINZ, Vilém a Václav KLEMENT. *Z dějin automobilu*. Mladá Boleslav: V. Klement, 1931.

HLAVAČKA, Milan. Family business history – nová disciplína na hraně hospodářských a sociálních dějin? *Český časopis historický*. 2017, roč. 115, č. 3, s. 661–683. ISSN 08626111.

JANÁČEK, František. *Největší zbrojovka monarchie*. Praha: Novinář, 1990.

KARLICKÝ, Vladimír, ed. *Svět okřídleného šípu: koncern Škoda Plzeň 1918 - 1945*. Plzeň: Paseka, 1999. ISBN 978-80-7185-269-8.

KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky, 1918-1938, 1. díl*. 2. vyd. Praha: Libri, 2003. Dějiny českých zemí. ISBN 978-80-7277-030-4.

KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky, 1918-1938. 2. díl*. 1. vyd. Praha: Libri, 2002. Dějiny českých zemí. ISBN 80-7277-031-4.

KOŽIŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda 1895-1995. 1. díl, Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-1-4.

KOŽIŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda. I. díl, Cesta vzhůru 1895-1945*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2003. ISBN 978-80-239-1849-6.

KRÁLÍK, Jan a Petr HRDLIČKA. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda pohledem tří generací rodiny Hrdličků*. 2. vyd. Praha: Grada Publishing, 2016. ISBN 978-80-271-0177-1.

PRŮCHA, Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992. 1: Období 1918 - 1945*. Brno: Doplněk, 2004. ISBN 978-80-7239-147-9.

ULVR, Michal. Na cestě k lidovému vozu. *Každodenní život v Československu 1945/48-1989* [online]. Ústav pro studium totalitních režimů, s. 134–152 [cit. 22.02.2023]. Dostupné z: <https://www.ceeol.com/search/chapter-detail?id=853967>

VACEK, Zdeněk et al. *Kronika ŠKODA AUTO, sv. I, 1895–1945*. 1. vyd. Mladá Boleslav: Škoda Auto a.s., 2019. ISBN 978-80-88309-01-7.

VACEK, Zdeněk et al. *Kronika ŠKODA AUTO, sv. III, 1991–2018*. 1. vyd. Mladá Boleslav: Škoda Auto a.s., 2019. ISBN 978-80-88309-03-1.

VANĚK, Miroslav a Pavel MÜCKE. *Třetí strana trojúhelníku: teorie a praxe orální historie*. 3. vyd. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum: Fakulta humanitních studií, 2022. ISBN 978-80-246-5335-8.

VOJTĚCHOVSKÝ, Miroslav et al. *Škoda Auto Muzeum: 100 let historie automobilů = 100 years automotive history = 100 Jahre Automobil Geschichte*. Praha: KANT, 2005. ISBN 978-80-86970-00-4.

Populární Populár [online]. 2006. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/206522161510012/>

Továrna v protektorátu [online]. 2021. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/13081530950-industrie-roboti-nastupuji/319294340160007/>

11 Přílohy

Příloha 1: Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se Škodovými závody.¹⁸⁹

Příloha 2: Výroční účetní zpráva L&K za rok 1924 pro řádnou valnou hromadu konanou dne 20. července 1925.¹⁹⁰

Příloha 3: Dohoda o fúzi.¹⁹¹

Příloha 4: Schválení fúze Ministerstvem vnitra ČSR.¹⁹²

Příloha 5: Informace o vymazání z obch. rejstříku a konec používání razítek LaK.¹⁹³

Příloha 6: Opis soudního usnesení o vymazání společnosti Laurin & Klement z obchodního rejstříku.¹⁹⁴

Příloha 7: Rezignační dopis Eugena Schneidera z 31. ledna 1939.¹⁹⁵

¹⁸⁹ Archiv společnosti Škoda Auto, fond L&K, box č. 18.

¹⁹⁰ Tamtéž.

¹⁹¹ Tamtéž.

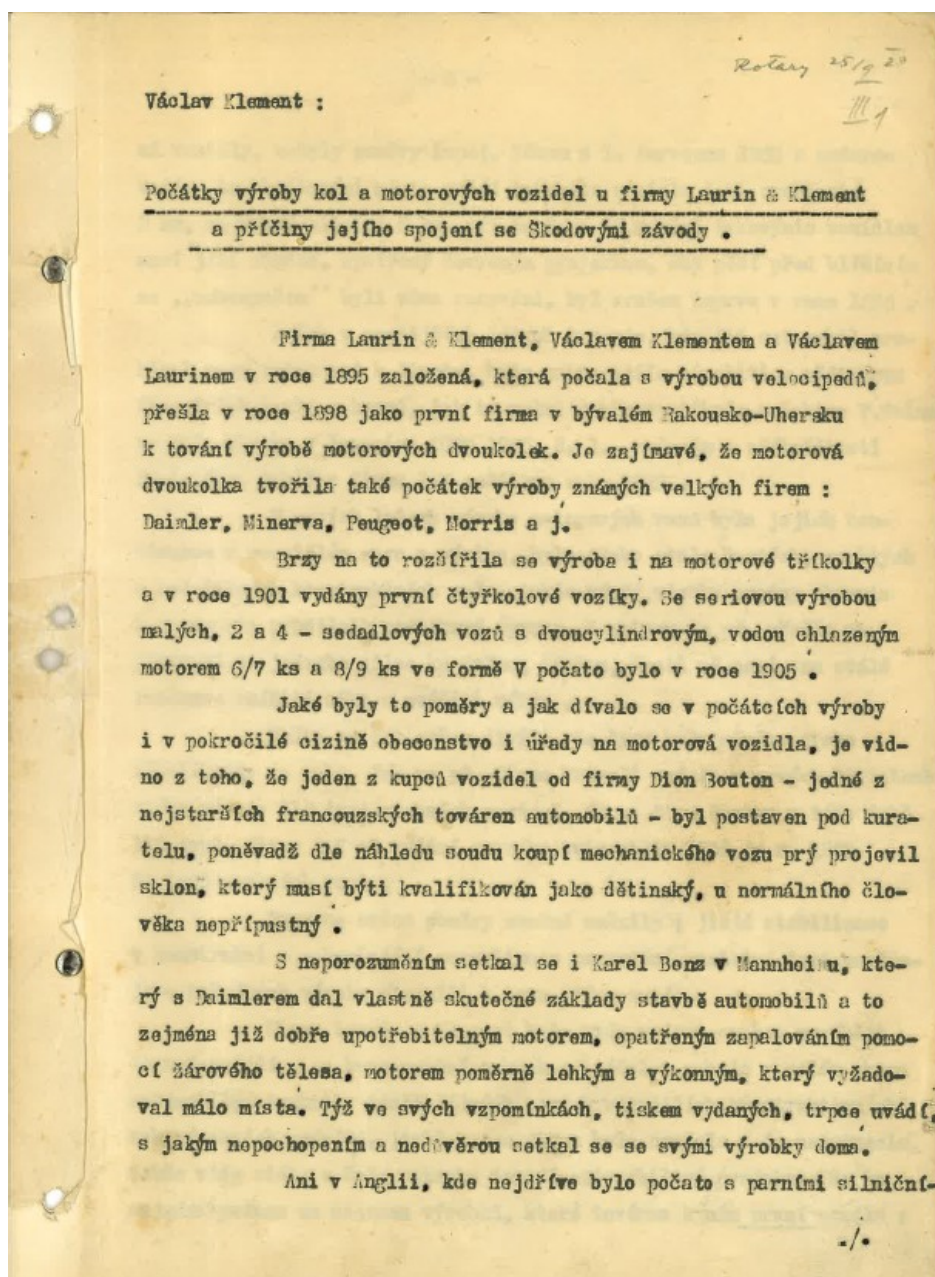
¹⁹² Tamtéž.

¹⁹³ Tamtéž.

¹⁹⁴ Tamtéž.

¹⁹⁵ Státní oblastní archiv v Plzni, pracoviště Klášter, fond GŘ, box 8, složka 1939: Protokol o mimořádné schůzi správní rady ze dne 21. února 1939.

Příloha 1: Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se Škodovými závody – strana 1



Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody – strana 2

- 2 -

mi vozidly, nebyly poměry lepší. Zákon z 1. července 1865 s ustanovením, že obyčejnými místy smějí takováto vozidla jeti rychlostí 3 km, na volné silnici 6 km, při čemž na 55 m před takovýmto vozidlem musí jíti ohledc, opatřený červeným praporekem, aby pěší před blízkým se „nebezpečím“ byli včas varováni, byl zrušen teprve v roce 1896.

Avšak v pozdějších letech i u nás, kdy již automobil prokázal svou schopnost k životu, bylo nutno stále zápoliti s nedůvěrou finančních kruhů a kupců, jak to velmi dobře vystihuje redaktor V. Heinz ve svém článku v časopisu AUTO 1925, č. 1., vydaném u příležitosti 30-letého jubilea firmy L&K počátkem roku 1925.

V prvních letech výroby motorových vozů byla jejich konstrukce v neustálém varu a vývinu, bylo třeba stále častých, rychlých a podstatných konstrukčních změn, takže téměř všechny orgány chassis i karoserie prodělaly pronikavé úpravy. U motoru na př. přešlo se postupně od jednoho válce ku dvěma, čtyřem, šesti až osmi, za stále tendence snížení váhu a zvýšení výkonu.

Nelze se pak ovšem diviti, že typy byly měněny třeba několikrátě do roka. Tak na př. firma Renault vydala v prvních 10 letech svého vývoje 110 typů osobních vozidel, firma Dion Bouton v téže době 118 typů, firma L&K od vydání prvního automobilu 1905 do r. 1925 58 typů osobních vozů.

Dnes se ovšem poměry značně změnily; jistá stabilisace v konstrukci a pokračující normalisace omezování množství typů umožňují a požadavek výroby zlevniti k tomu přímo nutí.

Firma Laurin & Klement byla vždy vedena snahou vyráběti to nejnovější, co konstrukční pokrok přinášel a nebylo v celém oboru automobilní techniky téměř žádných nových vážnějších konstruktivních, neb výrobních podnětů, jichž by se firma byla neujala a je neprovedla, takže vždy stála v čele pokroku domácí automobilové produkce. Je to zejména patrné ze seznamu výrobků, které továrna k nám první uvedla:

Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody – strana 3

- 3 -

- 1898 první motorová dvoukolka v Rakousku,
1899 první motorová dvoukolka s magnetickým zapalováním, na světě,
1901 první motorová dvoukolka s motorem formy V v Rakousku,
1901 první motorová tříkolka v Rakousku,
1901 první motorová čtyřkolka v Rakousku,
1902 první motorová dvoukolka vodící pro závodní dráhy v Rakousku,
1902 první motorová dvoukolka s motorem, s vzdušným chlazením
v Rakousku,
1904 první postřami vozík k motorové dvoukolce v Rakousku,
1905 první motorová dvoukolka se 4-válcovým motorem v Rakousku,
1905 první voitureta v seriích vyráběná v Čechách,
1907 první automobil s 8-válc. motorem, provozu schopným,
v Evropě,
1909 první letecký motor v Rakousku,
1911 první motorový válec v Rakousku,
1911 první motorový pluh v Rakousku,
1912 první traktor v Rakousku,
1912 první vůz se šoupátkovým motorem v Rakousku,
1913 první motorový pluh s hydraulickým zvedáním radlic
v Rakousku,
1921 první vůz se 6-válc. motorem v Československu,
1921 první vůz s 8-válcovým motorem v Československu .

Průkopnická práce firmy Laurin & Klement v Č.S.R.

jeví se i v zavedení různých konstruktivních zdokonalení, jako na
př. : brzdy na přední kola, spojení motoru s rychlostní skříní v
jeden blok, úprava rychlostní páky v kloubu uprostřed skříně, užití
pružných spojek místo kardánových kloubů, spirální ozubení „Gleason“
k pohonu zadní nápravy, zavedení 6-kolových, třínápravových náklad-
ních vozů a autobusů a j.

Velká část kupců používala v prvních letech motoro-
vou dvoukolku i automobil k sportovním účelům a proti zúčastnila se
firma L&K velmi pilně závodů doma i za hranicemi. Účast ta setkala
se s významnými úspěchy a firma došla v mezinárodních soutěžích
motorovými dvoukolkami v letech 1902 - 1909 70 cen prvních
/ v 66 závodech/, automobily v letech 1908 - 1913 79 cen prvních
/ v 72 závodech/, při čemž dobyty byly velkou většinou v těžších
kategoriích, v nichž získány ceny první, pokud se firma zúčastnila
více vozů, i ceny druhé a třetí .

Nejvýznamnější úspěchy byly u motorových dvoukolek
získány : V roce 1905 mistrovství světa Coupe-Internationale ve

Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody – strana 4

- 4 -

Francii, u automobilů v roce 1912 průmyslová cena Taxisova, určená pro onu rakouskou továrnu, která 3 roky po sobě při mezinárodních závodech získá nejvíce cen a v roce 1914 dobytí putovní ceny alpské.

Motorová vozidla známky L&K byla nejrozšířenější značkou těchto vozidel v bývalém Rakousko-Uhersku, rozšířenost ta udržela se až do roku 1922, jak o tom svědčí zpráva Státního úřadu statistického, dle níž bylo v roce 1922 známky L&K 19.65 % z celkového počtu a 42.16 % z domácích značek, při čemž následující, nejčastěji zastoupená značka vykazuje méně než polovinu počtu vozidel L & K.

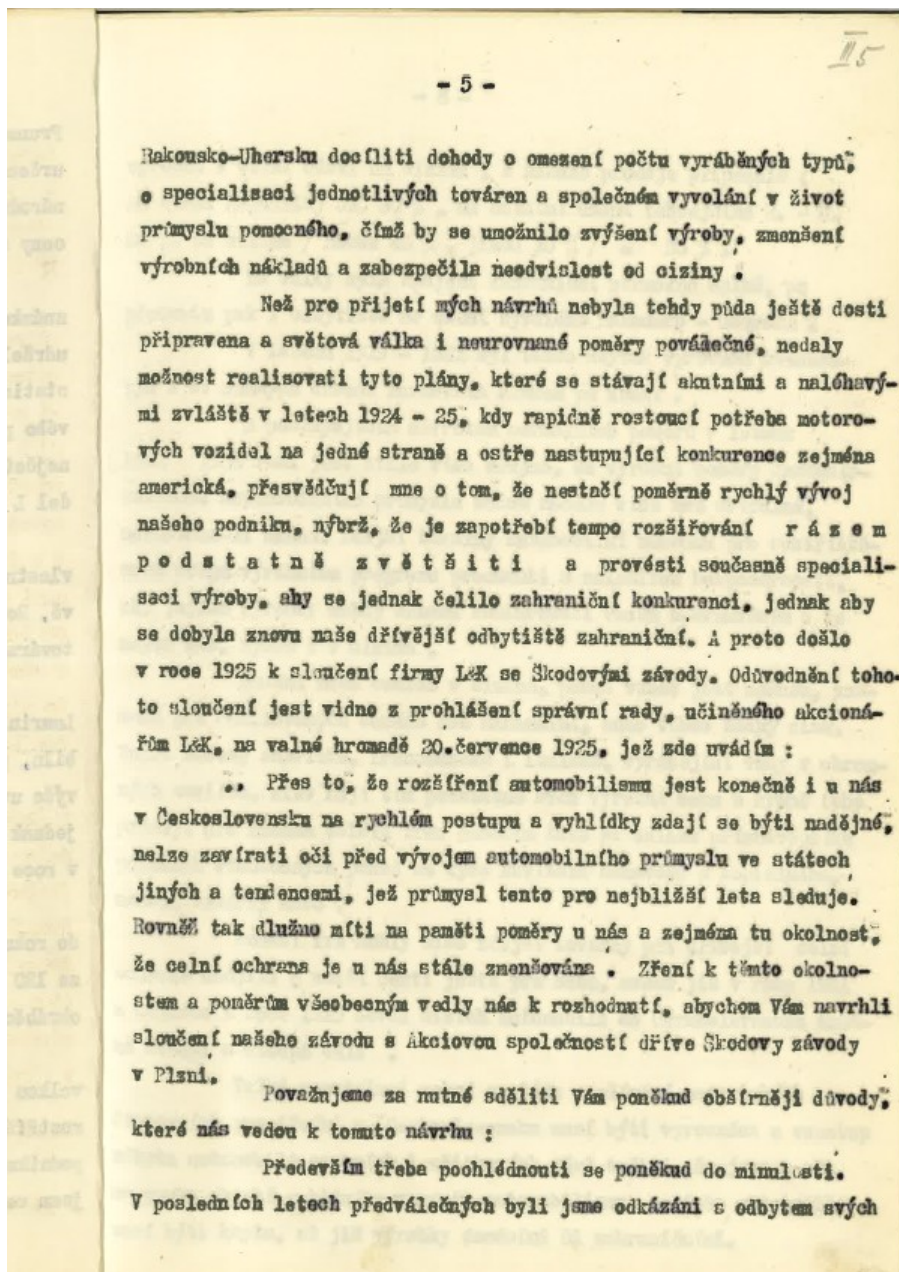
Firma Laurin & Klement při svém obchodu s cizinou měla vlastní filiálky ve Vídni, v Budapešti, v Petrohradě, Moskvě, v Kyjevě, Rostově n./Donem, a byla do roku 1914 největší automobilovou továrnou v celém Rakousko - Uhersku.

Uváděti dále historii počátků, vzrůstu a úspěchů firmy Laurin & Klement, která v Čechách položila základy k výrobě automobilů, považuji za zbytečné. Historie ta byla uveřejněna jednak ve výše uvedeném článku v Národních Listech z pera redaktora V. Heinse, jednak v almanachu VII. sjezdu čsl. inženýrů v Mladé Boleslavi v roce 1927 v části, ing. Josefem Hamšem napsané.

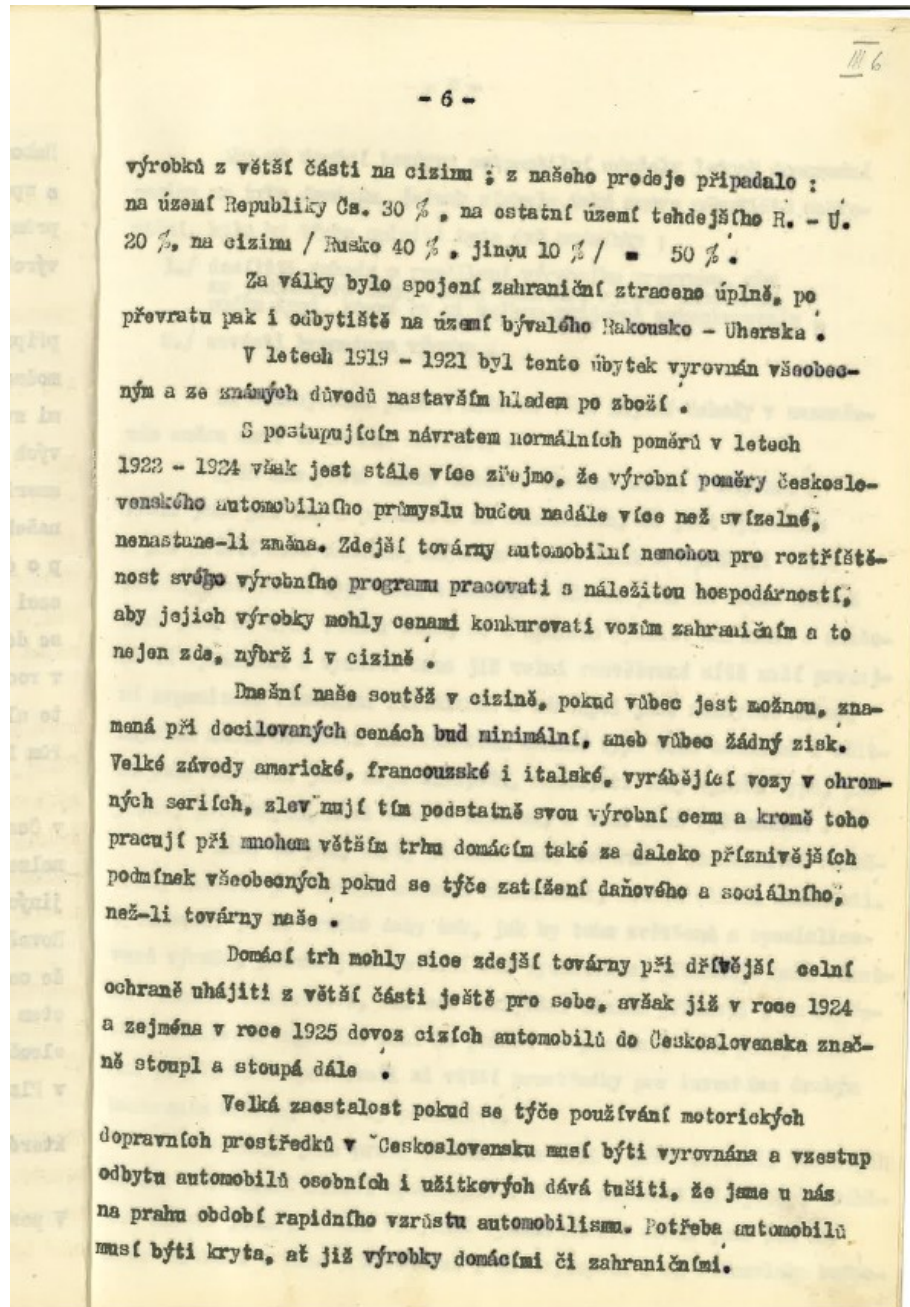
Budiž uvedeno pouze ještě to, že v době od roku 1895 do roku 1925 vzrostl počet zaměstnanců ze 7 na 1800, pracovní plocha ze 120 m² na 60.000. m², pohonná síla ze 2 ks na 2.100 ks a počet obráběcích strojů ze 3 na 850 kusů.

Již dva roky před světovou válkou bylo mi jasno, jak velkou překážkou zdárného rozvoje automobilového průmyslu je velká roztrůstěnost výroby na množství typů a přes to, že rozvoj našeho podniku bral se tempem, na tehdejší poměry neobyčejně rychlým, snažil jsem se tiskem i přímým jednáním s ostatními továrnami v bývalém

Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody – strana 5



Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody – strana 6



Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody – strana 7

- 7 -

Aby si domácí továrny automobilní udržely jednak dosavadní
police na trhu domácím, jednak získaly také znovu odbytiště zahra-
niční, bylo by třeba splniti tyto dvě podmínky :

- 1./ dočliti dohody o rozdělení výrobního programu, aby
se jednotlivé firmy mohly věnovati výrobě omezeného
počtu typů, které by si celkem vzájemně nekonkurovaly ;
- 2./ zavésti hromadnou výrobu .

Za stávajících poměrů nedá se však nějaké dohody v naznače-
ném směru mezi továrnami dočliti -

Bylo nám proto nutno hledati vlastní cestu k nápravě .
Vyšli jsme při tom z poznání a ze stanoviska, že jest vyloučeno
a pro příští dobu nemožno, abychom v naší továrně vyráběli stále
všechny dosavadní typy vozů osobních i užitkových. Na druhé straně
však jsme si byli vědomi toho, že k úplnému využití zařízení a zkušeo-
ností výrobních a využití dnes již velmi rozvětvené sítě naší prodej-
ní organizace vlastními filiálkami a zástupci jest nezbytně nutno,
abychom mohli dodávati zákaznictvem žádané typy vozů osobních i užit-
kových. Shledali jsme nejúčelnějším, rozdělití tedy výrobu typů, pro
prodej potřebných, mezi sebe a továrny, s námi úzce spřízněnou .

Mimo to pak, kdyby zůstala naše továrna v dosavadních rozmě-
rech, nestačí pro ostrou cenovou konkurenci, kterou dlužno očekávati.
Vybudovati ji do krátké doby tak, jak by toho zvěštěná a specialiso-
vaná výroba, podmínkami snížení cen vyžadovala, přesahuje naši vlast-
ní finanční mohoucnost, což bez zakrývání dlužno přiznati ; na zvyšo-
vání akciového kapitálu není za poměrů na peněžním trhu pamujících
ani pomyslení a opatřovati si větší prostředky pro investice drahým
bankovním úvěrem, bylo by povážlivé.

Jednali jsme proto koncem roku 1924 s představiteli Škodových
závodů o možnosti bližší spolupráce v oboru automobilní výroby. Prábě-
hem tohoto jednání a při vzájemné výměně názorů došli jsme pak na
obou stranách k tomu přesvědčení, že nejlepší a se stanoviska hospo-

Václav Klement: Počátky výroby kol a motorových vozidel u
firmy Laurin & Klement a příčiny jejího spojení se
Škodovými závody - strana 8

- 8 -

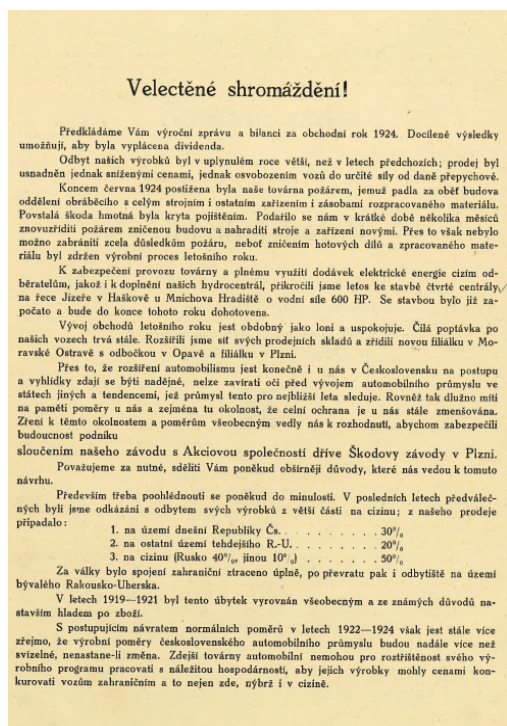
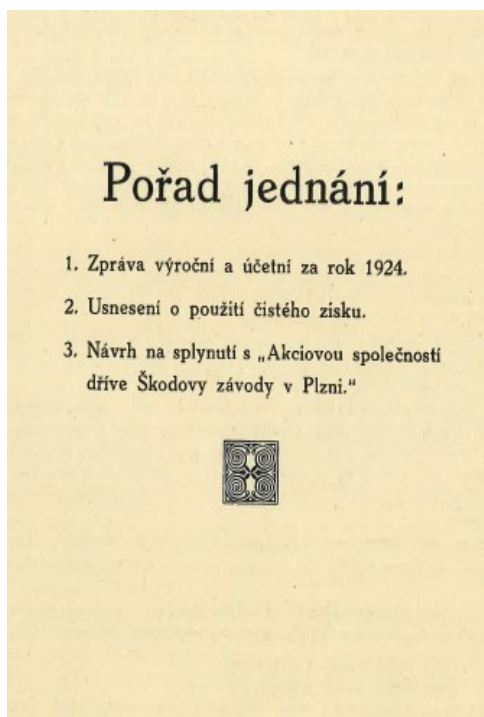
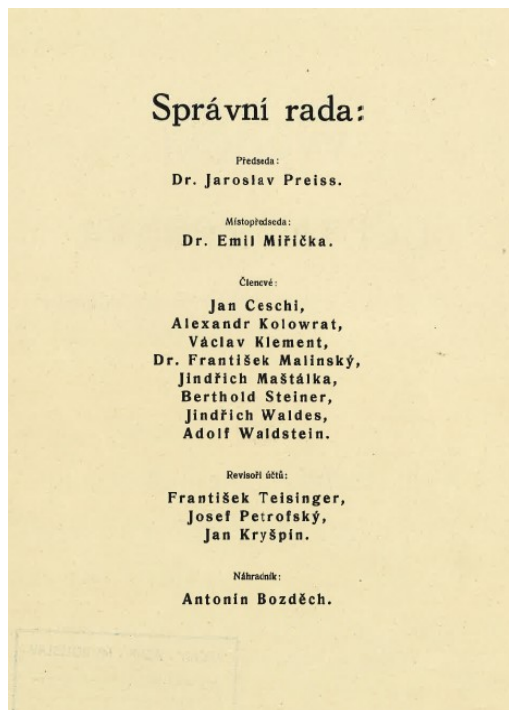
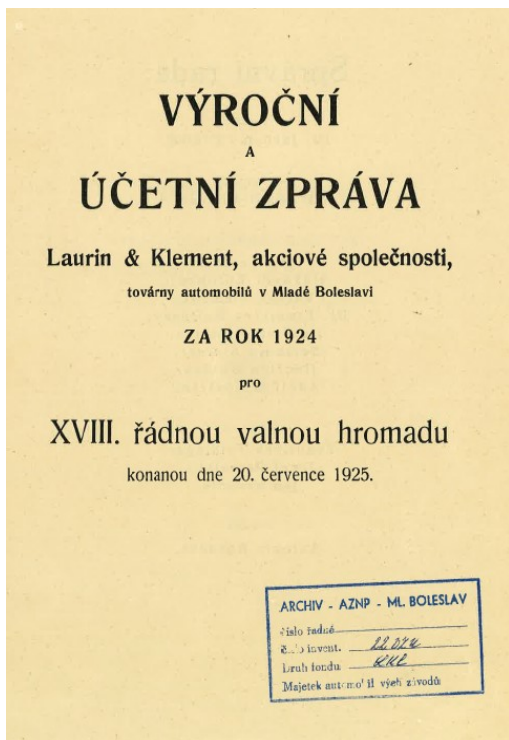
dářského nejvýhodnějším řešením této otázky by bylo úplné spojení
obou podniků .

Po zralých a bedlivých úvahách přicházíme proto s návr-
hem na sloučení našeho závodu, který letos v prosinci dovrší 30 roků
svého trvání, s Akciíovou společností dříve Škodovy závody v Plzni.
Zájem o zesílení československého automobilního průmyslu, jako dálejší-
tého článku našeho národního hospodářství, který automobilní průmysl
nesporně tvoří, vede nás k dnešnímu návrhu. "

Postupem v letech 1925 - 1928 plní se předpoklady, za
nichž ku sloučení firmy Laurin & Klement se Škodovými závody došlo.
V Mladé Boleslavi omešila se výroba na střední vůz osobní a lehký vůz
užitkový, u nichž většina orgánů je společná, kdežto výroba těžkých
vozdů užitkových soustřeďuje se v Plzni. Výroba těchto vozů rychle
stoupá, počet zaměstnanců je proti stavu z r. 1925 více než dvojnásob-
ný a v přítomné době staví se v Mladé Boleslavi pro nový typ středního
vozu se 4 a 6ti válcovým motorem, další nová veliká tovární budova
o 56.000 m² prac. plochy, při níž veškeré obráběcí stroje a celé zaří-
zení bude úplně nové a to nejdokonalejší, jež lze dnes dostat. Náklad
na tuto budovu, stroje a zařízení, bude cca 120 milionů Kč. Samozřejmě
bude v celé továrně uplatněn racionelní způsob plynné výroby a dá se
s jistotou očekávat nejen dokonalý výrobek po stránce konstrukce,
použití materiálu a bezvadné práce, ale jsoucí i v ceně, při které
bude možno s jinými zahraničními dobrými známkami úspěšně konkurovat i
to doma i za hranicemi .

| | |
|--------------------------------|-------|
| ARCHIV - AZNP - ML. BOLESLAV | |
| číslo řadné | _____ |
| číslo invent. | 526 |
| Druh řadu | 1022 |
| Majetek automobilů výt. z vozů | |

Příloha 2: Výroční účetní zpráva L&K za rok 1924 pro
 řádnou valnou hromadu konanou dne 20. července 1925 –
 strany 1 – 4



Dnešní naše soutěž v cizině, pokud vůbec jest možnou, znamená při docilovaných cenách buď minimální, aneb vůbec žádný zisk. Velké závody americké, francouzské i italské, vyrábějící vozy v ohromných sercích, zlevňují tím podstatně svou výrobní cenu a kromě toho pracují při mnohem větším trhu domácím také za daleko příznivějších podmínek všeobecných, pokud se týče zatížení daňového a sociálního, nežli továrny naše.

Domácí trh mohly sice zdejší továrny při dřívější celní ochraně uhájiti z větší části ještě pro sebe, avšak již v roce 1924 a zejména v roce 1925 dovoz cizích automobilů do Československa značně stoupl a stoupá dále.

Velká zaostalost pokud se týče používání motorických dopravních prostředků v Československu, musí býti vyrovnána a vzestup odbytu automobilů osobních i užitkových dává tušiti, že jsme u nás na prahu období rapidního vzrůstu automobilismu. Potřeba automobilů musí býti kryta, ať již výrobky domácími či zahraničními.

Aby si domácí továrny automobilní udržely jednak dosavadní posice na trhu domácím, jednak získaly také znovu odbytiště zahraniční, bylo by třeba splniti tyto dvě podmínky:

1. docíliti dohody o rozdělení výrobního programu, aby se jednotlivé firmy mohly věnovati výrobě omezeného počtu typů, které by si celkem vzájemně nekonkurovaly.
2. zavésti hromadnou výrobu.

Za stávajících poměrů nedá se však nějaké dohody v naznačeném směru mezi továrnami docíliti.

Bylo nám proto nutno hledati vlastní cestu k nápravě. Vyšli jsme při tom z poznání a ze stanoviska, že jest vyloučeno a pro příští dobu nemožno, abychom v naší továrně vyráběli stále všechny dosavadní typy vozů osobních i užitkových. Na druhé straně však jsme si byli vědomi toho, že k úplnému využití dnes již velmi rozvětvené sítě naší prodejní organizace vlastními filiálkami a zástupci jest nezbytně nutno, abychom mohli dodávati zákaznictvem žádané typy vozů osobních i užitkových. Shledali jsme nejúčelnějším, rozdělití tedy výrobu typů pro prodej potřebných mezi sebe a továrnu s námi úzce spřízněnou.

Mimo to pak, kdyby zůstala naše továrna v dosavadních rozměrech, nestačí pro ostrou cenovou konkurenci, kterou dlužno očekávati. Vybudovati ji do krátké doby tak, jak by toho zvětšená a specialisovaná výroba, podmiňující snížení cen vyžadovala, přesahuje naši vlastní finanční mohoucnost, což bez zakrývání dlužno přiznati; na zvyšování akciového kapitálu není za poměrů na peněžním trhu panujících ani pomyslení a opatřovati si větší prostředky pro investice drahým bankovním úvěrem, bylo by povážlivé.

Jednali jsme proto koncem roku 1924 s představiteli Škodových závodů o možnosti bližší spolupráce v oboru automobilní výroby. Průběhem tohoto jednání a při vzájemné výměně názorů došli jsme pak na obou stranách k tomu přesvědčení, že nejlepším a se stanoviska hospodářského nejvýhodnějším řešením této otázky by bylo úplné spojení obou podniků.

Po zralých a bedlivých úvahách přicházíme proto s návrhem na sloučení našeho závodu, který letos v prosinci dovrší 30 roků svého trvání, s Akciovou společností dříve Škodovy závody v Plzni. Podrobnosti seznáte při jednání o příslušném bodu denního pořádku. Zájem o budoucnost závodu našeho, prospěch jeho akcionářů a zesílení automobilního průmyslu, jako důležitého článku našeho národního hospodářství, který automobilní průmysl nesporně tvoří, vede nás k dnešnímu návrhu, který Vám k přijetí s nejlepším svědomím doporučujeme.

SPRÁVNÍ RADA.

V MLADÉ BOLESLAVI, v červenci 1925.

Výroční účetní zpráva L&K za rok 1924 pro řádnou valnou hromadu konanou dne 20. července 1925 – strany 6 - 9

Zpráva revisorů účtů:

Podpisy revisorů účtů prozkoumali bilanci jakot i účet ztráty a zisku společnosti za rok 1924, porovnali jednotlivé jejich položky s knihou hlavní a s knihami pomocnými, a zjistili, že s nimi úplně souhlasí.
Navrhují, aby valné shromáždění závěrečné účty společnosti za rok 1924 schválilo a aby správní radě bylo dáno absolutorium.

V Mladé Boleslavi, dne 18. července 1925.

F. Teisinger v. r. J. Petrofský v. r. J. Kryšpin v. r.

Návrh správní rady na použití čistého zisku za rok 1924.

Správní rada navrhuje, aby vykázaný čistý zisk za rok 1924 včetně přenosu zisku z roku 1923 celkem Kč 1,744.747,80 rozdělen byl takto:

| | |
|--|------------------------|
| 1.) Dividenda Kč 20— na akcii, tužít na 80.000 akcií | Kč 1,600.000— |
| 2.) Tantiéma správní radě 15%, z Kč 944.747,80 | 141.712,17 |
| 3.) Na nový účet převedeno | 3.035,63 |
| čímž vyčerpán jest celý vykázaný zisk | <u>Kč 1,744.747,80</u> |

Dividenda Kč 20— na akcii vyplatí se proti předložení kuponu číslo 18 počínaje 22. červencem 1925 u pokladny Živnostenské banky v Praze a Basky pro obchod a průmysl dříve „Länderbanka“ v Praze.

Aktiva. Účet rozvážný

| | Kč | |
|--|-------------------|-----------|
| | | |
| Pozemky | 440.058 | 18 |
| Budovy | 4,076.606 | — |
| Stroje a zařízení | 3,574.740 | 85 |
| Hydroelektrické centrály a přespoleční vedení | 6,335.557 | 84 |
| Hotovost, cenné papíry, ríšessy a podíly | 2,551.973 | 47 |
| Dlužníci | 22,540.991 | 03 |
| Hotové i polohotové výrobky a materiál v továrně a ve filiálkách | 28,320.595 | 67 |
| | <u>67,840.523</u> | <u>04</u> |

S hlavními a pomocnými

Mladá Boleslav, dne 18. července 1925.

ku dni 31. prosince 1924.

Passiva.

| | Kč | |
|----------------------------------|-------------------|-----------|
| | | |
| Aktiový kapitál | 16,000.000 | — |
| Reservní fond | 340.126 | 86 |
| Aziový fond | 19,131.425 | 53 |
| Speciální reserva | 1,500.000 | — |
| Nevyzvednutá dividenda | 6.220 | — |
| Věřitelé | 29,118.002 | 85 |
| Čistý zisk | 1,744.747 | 80 |
| | <u>67,840.523</u> | <u>04</u> |

knihami v souhlasu shledáno.

Revisori účtů:

F. Teisinger v. r., J. Kryšpin v. r.,
J. Petrofský v. r.

Výroční účetní zpráva L&K za rok 1924 pro řádnou valnou hromadu konanou dne 20. července 1925 – strany 10 - 11

Má dáti. Účet zisku a ztráty

| | Kč | |
|---|------------|----|
| Všeobecná režié | 7,832,365 | 98 |
| Amortisace budov, strojů a zařízení | 1,191,477 | 99 |
| Čistý zisk | 1,744,747 | 80 |
| | 10,768,591 | 77 |

S hlavními a pomocnými

Mladá Boleslav, dne 18 července 1925.

ku dni 31. prosince 1924. Dal.

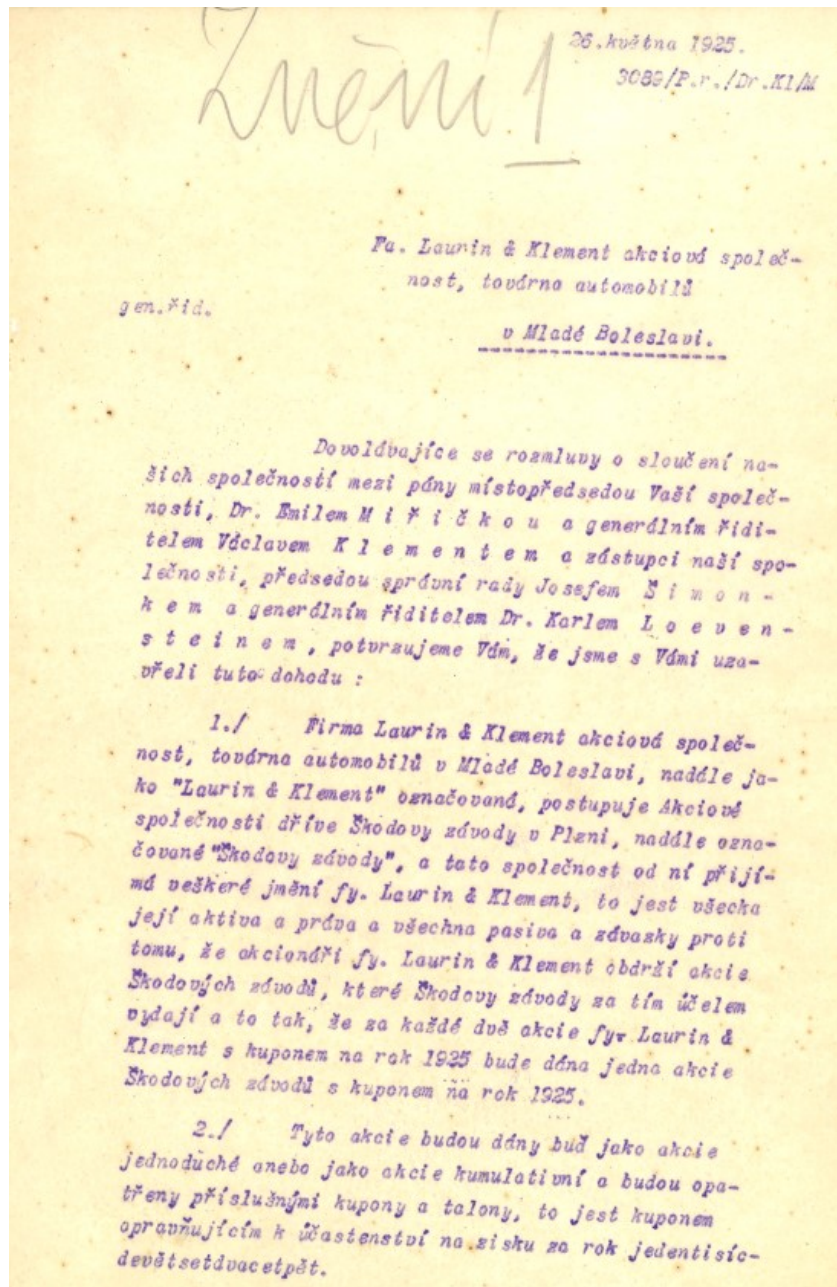
| | Kč | |
|------------------------------------|------------|----|
| Prevod zisku z r. 1923 | 856,426 | 63 |
| Výtěžek továrny a skladů | 9,912,165 | 14 |
| | 10,768,591 | 77 |

knihami v souhlasu shledáno.

Revisori účtů:

F. Teisinger v. r., J. Kryšpin v. r.,
J. Petrofský v. r.

Příloha 3: Dohoda o fúzi – strana 1



-2-

3./ Firma Laurin & Klement bude vymazána z obchodního rejstříku. Před výmazem bude však na žádost Škodových závodů učiněno opatření, aby značka Laurin & Klement zůstala registrována jako ochranná známka a slovní značka. Škodovy závody budou mít právo uváděti ji ve všech tiskopisech i při propagaci, týkajících se výrobků továrny mladoboleslavské.

4./ Likvidace firmy Laurin & Klement provedena nebude. Škodovy závody ustoupí do všech závěrek při nákupu i prodeji i do všech ostatních smluv firmy Laurin & Klement, takže sloučením tímto nastává universální sukcese Škodových závodů do všech právních poměrů firmy Laurin & Klement.

Jméno firmy Laurin & Klement bude však po tři měsíce, počínaje ode dne, kdy zákonem předepsaná vyhláška o sloučení s úředním lhůty v "Úředním listě Československé republiky" po třetí bude uveřejněna, spravována zvláště a také po sloučení obou majetkových budou zachovány všechny zákonné předpisy směřující k ochraně věřitelů zanikající společnosti.

5./ V předpokladu, že dohodě této se dostane ještě níže zmíněných schválení valných hromad obou súčastných společností, bude sloučení obou společností mít zpětnou platnost od 1. ledna 1925.

6./ Veškeré náklady s touto spojené, zejména všechny poplatky veřejné, jdou k tíži Škodových závodů.

7./ Tato dohoda bude provedena tak, že budou předloženy příslušné návrhy řádné valné hromadě firmy Laurin & Klement, která bude svolána v nejbližší době a mimořádné valné hromadě Škodových závodů, která k témuž dni bude svolána.

./.

Správní rada firmy Laurin & Klement vyžádá si jmenovitě zmocnění, aby po státním schválení usnesení valné hromady o této dohodě mohla vydati ukládati listinu o převodu nemovitostí firmy Laurin & Klement na Škodovy závody a vůbec všechna prohlášení, potřebná k převodu jiných majetkových práv a oprávnění.

8./ Až bude dosaženo státního schválení, vyveze správní rada Škodových závodů akcionáře firmy Laurin & Klement vyhláškou v "Úředním listě republiky Československé", aby ve lhůtě čtyřnedělní, jejíž konečný den bude výslovně udán, předložili své akcie u hlavní pokladny Živnostenské banky a filiállek tohoto ústavu k výměně za akcie Škodových závodů.

Po projití této lhůty k výměně jsou Škodovy závody oprávněny odevzdati i ony akcie, které připadají na akcie firmy Laurin & Klement, které ve stanovené lhůtě nebyly předloženy k výměně, do uschování Živnostenské bance na účet majitelů nepředložených akcií.

Předložili-li majitel akcií firmy Laurin & Klement k výměně lichý počet akcií, nebude mu za jednu akcií, přesahující sudý počet, vyměněn díl akcie Škodových závodů, nýbrž budou akcie Škodových závodů, na tyto liché akcie vypadající, prodány na účet majitelů těchto ojedinelých akcií firmy Laurin & Klement, pokud by se Živnostenská banka s těmito akcionáři jinak nedohodla. Výtěžek za akcie Škodových závodů, takto prodané, rozdělí se pak tak, aby na jednu akcií firmy Laurin & Klement připadla polovička výtěžku docíleného za akcií Škodových závodů.

9./ Za výmaz firmy Laurin & Klement z obchodního rejstříku zakročí Škodovy závody za spolupodpisu firmy Laurin & Klement a výmazem tím přesta-

-4-

nou funkce všech orgánů společnosti.

10./ K formálním změnám této dohody, jež by snad státní správa při řízení o změnách stanov Škodových závodů požadovala, dává firma Laurin & Klement již nyní své svolení.

11./ Platnost tohoto ujednání závisí na tom, že valné hromady obou společností je schválí.

Prosíme, abyste nám ujednání toto konformně potvrdili, a namendme

s projevem dokonalé úcty

| | |
|-------------------------------|-------|
| ARCHIV - AZNP - ML. BOLESLAV | |
| číslo radné | _____ |
| číslo invent. | 1922 |
| Druh fondu | 426 |
| Majetek automobilových závodů | |

Příloha 4: Schválení fúze Ministerstvem vnitra ČSR

Opis.

Ministerstvo vnitra
republiky Československé. V Praze, dne 12. září 1925

Čís. 61.027/1925.
17.

Přílohy: 10- Společnosti
" Laurin & Klement, akciová společnost, továrna automobilů
v Mladé Boleslavi "

doručiti:
Akciové společnosti dříve Škodovy závody v Plzni,
generálnímu ředitelství

v

Praze - Smíchově.
č.p. 1292.

V dohodě s ministerstvy financí a obchodu schvaluje ministerstvo vnitra v základě ustanovení čl. 247., odst. 1. obchodního zákona ze dne 17. prosince 1862, čís. 1 ř.z. z r. 1863, a předpisu řu 39., odst. 5. min.nař. ze dne 20. září 1899, čís. 175 ř.z., zrušení akciové společnosti "Laurin & Klement, akciová společnost, továrna automobilů v Mladé Boleslavi" se sídlem v Mladé Boleslavi spojením téže s ^{akciovou} trvající společností "Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni" se sídlem v Plzni a to za podmínek usnesených XVIII. řádnou valnou hromadou akcionářů prve jmenované akciové společnosti ze dne 20. července 1925 spůhlasně s usnesením mimořádné valné hromady akcionářů posléze jmenované akciové společnosti ze dne 20. července 1925, bude-li při této transakci přesně dbáno předpisů čl. 247, odst.2., bod 1 - 5 shora citovaného obchodního zákona.

Přílohy žádosti se vracejí.

| | |
|---------------|-------------------------------|
| Za ministra | Materak automobilových závodů |
| Hradecký v.r. | Druh fondů |
| | Číslo invent. |
| | Číslo řádků |

386

Příloha 5: Informace o vymazání z obch. rejstříku a konec používání razítek LaK

PRAHA, dne 31. prosince 1925.

AKCIOVÁ SPOLEČNOST DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI.
Se sídlem v Plzni.

Sdělení z odd. Generálního ředitelství
pro Závodní ředitelství v Mladé Boleslavi.

Čís. 8510/P.r./Kl./Wj.
Pro oddělení Výmaz fy. Laurin & Klement
Záležitost 29./12.1925.

| | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|---|---|------|---|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | | | | | | | | |
| 29. 12. 1925 | | | | | 6376 | | | | |
| VYMAZÁNÍ FYZIKÁLNÍ | | | | | | | | | |

Podle telefonické zprávy Vašeho p. prokuristy Hejtmánka byla firma Laurin & Klement dnem 29./12.1925 vymazána z obchodního rejstříku. Tímto výmazem zanikla oprávnění dosavadních správních radů a prokuristů.

Upozorňujeme proto k vůli pořádku, že nadále nebude možno podpisovati pod firmou Laurin & Klement, nebo s vyznačením prokury fy. Laurin & Klement.

Dále jest nutno opatřiti nová razítka pro závod boleslavský. Oběžníka generál. ředitelství čís. 71 odpovídá pro interní korespondenci razítka:

Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni
ředitelství závodu
v Mladé Boleslavi,

pro externí korespondenci:

Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni,
automobilka Laurin & Klement
v Mladé Boleslavi.

Průklep tohoto dopisu dostává sekretariát vrchního komerčního ředitelství.

AKCIOVÁ SPOLEČNOST
DŘÍVE ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI.
Vrchní technický ředitel.

J. Havránek

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| ARCHIV - AZNP - ML. BOLESLAV | |
| Název řadné | _____ |
| Číslo invent. | <u>630425</u> |
| Druh fondu | <u>812</u> |
| Majetek automobilových závodů | |

Příloha 7: Rezignační dopis Eugena Schneidera z 31. ledna 1939

E. SCHNEIDER

Paris, le 31 Janvier 1939.

Monsieur HROMADKO

Président du Conseil d'Administration
de la SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS
ÉTABLISSEMENTS SKODA.

PRAGUE

Mon Cher Président,

Je vous prie d'agréer ma démission de Vice-Président
du Conseil d'Administration et d'Administrateur de vos Eta-
blissements.

Je vous prie également de trouver ci-joint les
lettres de démission de mes collègues français, membres du
Conseil d'Administration.

Je vous ai déjà exprimé par ma lettre en date du
6 Janvier les regrets sincères que j'éprouvais à mettre fin à
notre collaboration. Ces sentiments, croyez-le bien, sont
ressentis non moins profondément par mes collègues.

Je vous prie d'agréer, mon cher Président, l'expres-
sion de mes sentiments les plus distingués.

E. Schneider