

Od strojního vybavení cukrovarů ke kulometům a dělům

(EMIL ŠKODA – významný evropský podnikatel v ocelářství a zbrojním průmyslu)



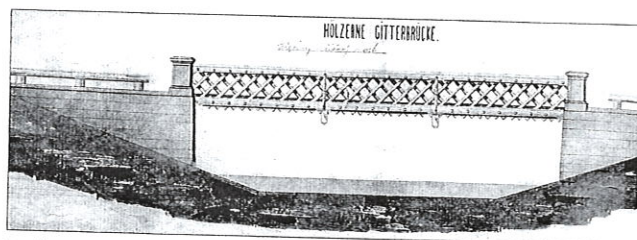
Portrét Emila Škody

Vstřebávání vědomostí v zahraničí

Emil Škoda se narodil 18. listopadu 1839 v Plzni. Rodiče patřili mezi zámožné Plzeňáky. Otec František Škoda byl lékař, šéf zemské zdravotní služby a poslanec říšského sněmu, byl také členem první správní rady plzeňského pivovaru. Emilův strýc Josef, Františkův mladší bratr, byl zase významným lékařem a profesorem na vídeňské lékařské fakultě. Ale geny pro podnikání v železe v Emilu Škodovi zůstaly asi po dědečkovi Janovi, který jako plzeňský kovář a zámečník zaměstnával ve své dílně i přes dvacet dělníků.

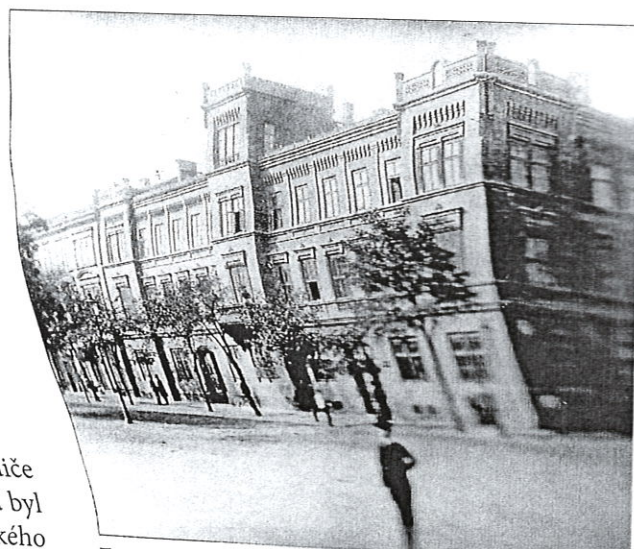
Vzhledem k tomu, že nikdy netrpěl nouzí, nemusel se nejprve učit řemeslu jako řada jiných později významných podnikatelů. Ale zřejmě mu to až tak nechybělo, získával zkušenosti z dělnické praxe tím, že se podrobně o tovární práci zajímal na stážích, které absolvoval po studiích.

Po absolvování gymnázia v Chebu sbíral zkušenosti po vysou-



Školní technický výkres Emila Škody z doby studií na technice

cích školách v Čechách i za hranicemi. V Praze studoval československé semestry strojního inženýrství na Hornické technické vysoké škole a v Karlsruhe na strojírenské fakultě Technické vysoké školy. Aby získal co největší praxi, zůstal po studiích ještě jaký čas v Prusku, jehož průmyslový rozmach daleko přesahoval soudobou situaci v Rakousku. Pobýval v průmyslových oblastech Magdeburka a Brém, další znalosti se pak snažil získávat na stážích v řadě evropských zemí (například Francii nebo Anglii), ale také i ve Spojených státech amerických. Jeho putování ukončila až prusko-rakouská válka (1866), občan nepřátelského státu Emil Škoda byl vypovězen zpátky do své vlasti.



Dům rodiny Škodů na třetí ulici v Plzni

Odvážnému štěstí přeje

Po návratu nastupuje na místo svého otce v továrně. Škoda se snaží, aby se strojírna udržela v konkurenci s ostatními a nebyla nucena zavazovat. Zvláště když Škodův přítel, podnikatel Jan Belan, založil konkurenční podnik. Škoda se finančních vkladů nehrnul a nakonec v roce 1869 dohodl, že mu podnik s 33 zaměstnanci

STANOVY

**pokladny nemocných strojnické továrny p. hrab.
Waldsteinské v Plzni.**

§ 1.

Každý dělník strojnické továrny p. hrab. Waldsteinské v Plzni musí přispívat dle stanov do pokladny nemocných.

§ 2.

Každý dělník jest povinen při svém přijetí do práce padesát krejcarů co první vklad do pokladny nemocných přispět, které se mu při první výplatě mzdy odpočtou.

§ 3.

Každý dělník má dále ze své mzdy neb výdělku akordovaného dva procenta, to jest dva krejcare z každého zlatého, do pokladny nemocných přispět, které se mu při každé výplatě mzdy neb výdělku akordovaného sráží.

§ 4.

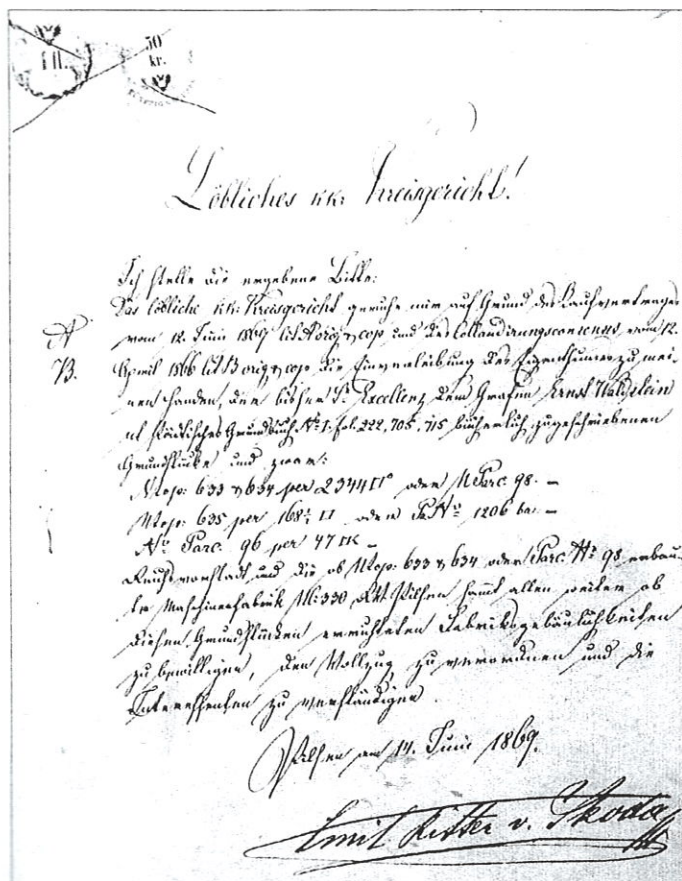
Onemocnělý dělník může žádati bezplatnou lékařskou pomoc a bezplatné opatření potřebných léků.

§ 5.

Na peněžitou podporu z dola vyměřenou mají všickni dělníci nárok, kteří mezi prací poranění utrpí, z těch však, kteří, ať pak mezi a nebo mimo práci, vnitřně onemocní, pouze ti, jenž po 3 měsíce již přispěvky své odvádějí.

■ Stanovy pokladny nemocných Valdštejnské strojírny z roku 1868

zlatých. Pro Emila Škodu, který zatím vydělával 1 500 zlatých ročně, to byly obrovské peníze, i když smlouva umožňovala hotově uhradit 100 000, další dvě splátky po 10 000 v průběhu



■ Žádost Emila Škody o zaknihování koupě strojírny z roku 1869

roku 1870 a zbylých 42 642 pokrýt dodávkami pro Valdštejnovu důlní šachtu v Liticích u Plzně. Nicméně ho založila rodina. Podstatně mu vypomohl vídeňský strýc František, což přimělo i otce, aby dali dohromady takové finanční prostředky, které zajistily nejen financování koupě, ale i další investice. A byly to peníze dobře zúročené, protože Škoda z původní malé továrničky vybudoval během třiceti let světoznámý mamutí podnik se 4 000 zaměstnanci a 200 techniky.

Bez práce nejsou koláče

Ten zárazk se ale samozřejmě nestal sám od sebe. Emil Škoda byl v pravém slova smyslu workoholik a stejně vyžadoval i od svých spolupracovníků. V továrně trávil celé dny, při spěšných zakázkách v kanceláři i přespával a všechno důležité osobně kontroloval. Nebyl-li s prací spokojen, klidně dotyčného přetáhl i holí. Dělníkům, aby neztráceli čas, nechával přinášet jídlo z blízkého hostince.

Když se továrna hned v prvních letech modernizovala, stávala a rozrůstala, ubytoval se v blízkém domě bohatého právo-



■ Nádvoří Škodovy továrny v 80. letech 19. století



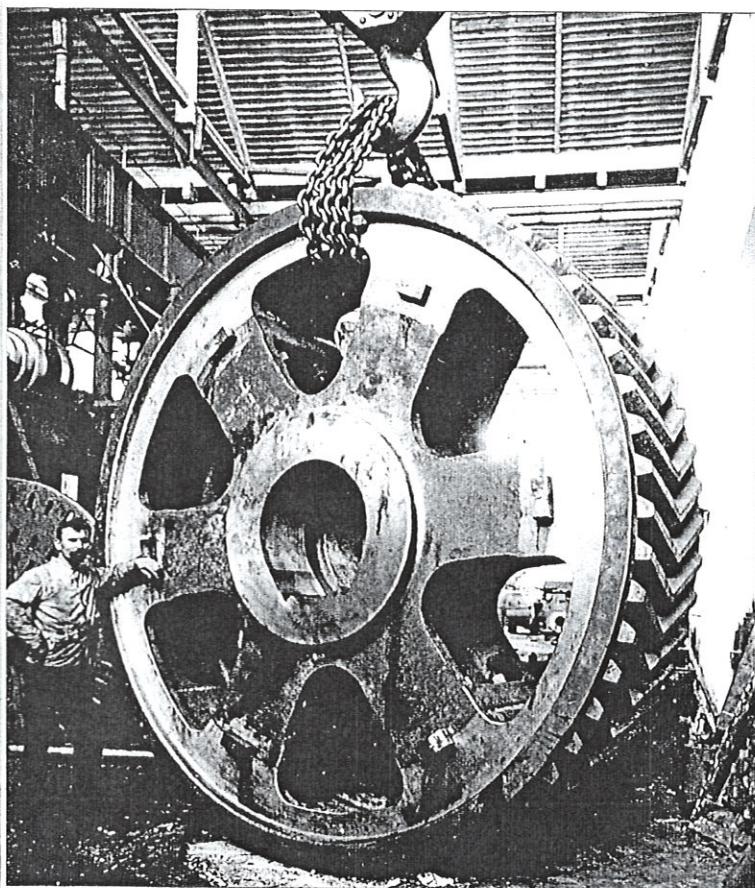
■ Emil Škoda s manželkou Hermínou

várečníka Karla Hahnenkamma. Z jeho okna měl neustálý přehled, co se v továrně děje. Hahnenkammovu dceru si pak vzal za ženu.

Svůj případný volný čas dělil Škoda mezi hony se svým osobním myslivcem a dobrmanem Čertem (oba měli mimořádně výsadní postavení, zvláště pes, s tím chodil Škoda i do továrny) a překládání prací francouzského historika Hippolita Taina do němčiny. S manželkou Hermínou měl tři dcery a syna.

Nejprve stroje pro cukrovary a pivovary

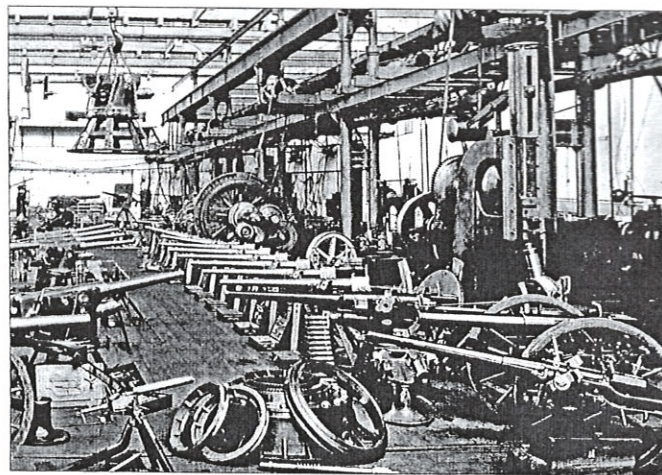
Zpočátku se Emil Škoda věnoval především strojírenské výrobě. Dodával strojní vybavení cukrovarů do celé Evropy, zvláště do Uher, na Balkán, do Polska, na Ukrajinu a do Ruska. Bylo to v době všeobecného úpadku tažení tak úspěšné, že si v Kyjevě dokonce otevřel obchodní zastoupení s 22 zaměstnanci. Vybavoval strojním parkem sladovny a pivovary, české doly a hutě a v neposlední řadě i válcovny železa v Uhrách, a dokonce i v Německu.



■ Ozubené kolo pro válcovnu v Teplicích

Hrozící válka ovlivňuje, co se bude dál vyrábět

Mezitím už začínají velké kvalitativní změny v ekonomice i v politice. Na pomezí 70. a 80. let 19. století skončila éra liberalismu a začínají se v plné míře projevovat příznaky regulovaného postupu v dalším rozvoji kapitálových investic i vztahů mezi odvětvími a postupně i podniky. Rodí se první koncerny a monopoly. Veškerý pohyb investic se proto musel změnit

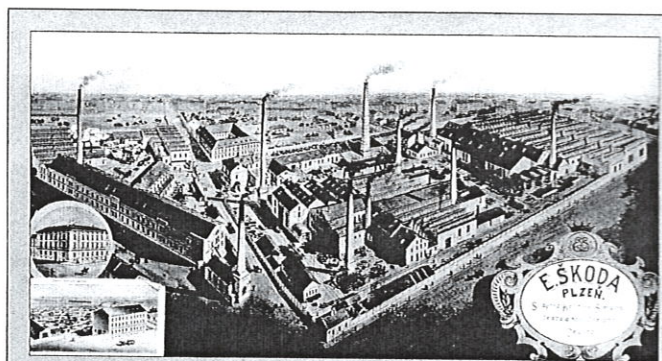


■ Montážní dílna zbrojního oddělení Škodovky v roce 1893

v duchu proměn v odvětvové struktuře hospodářských vztahů. A jelikož se zostřuje konkurence, bylo třeba hledat nové výrobní programy. O slovo se začíná hlásit armáda, která musí reagovat na rozvoj nové bitevní strategie a taktiky, podmíněné technologickým pokrokem, který přinesla prusko-rakouská válka (1870–71). A protože se evropské mocnosti postupně začínají formovat do bloků s dalšími válečnými úmysly, dovádí to Emila Škodu k jednoznačnému závěru.

Ocelárna – trefa do černého

V roce 1884 buduje na svou dobu moderní ocelárnu, ve které zúročil americké zkušenosti kalení oceli s přísadami niklu a chromu, a dokázal tak vyrábět ocel podstatně vyšší kvality než



■ Celkový pohled na Škodovu továrnu v 90. letech 19. století

Žil, aby pracoval

K vedení takového podniku je třeba člověka nejen s odbornými znalostmi, ale především s organizačními schopnostmi pro řízení velkých týmů. Škoda byl takový. Osobně řídil provoz, říkalo se o něm, že chce být u všeho, což se už vymykalo trendu, kdy se velcí šéfové zabývali jen klíčovými záležitostmi, zatímco ředitelé jednotlivých úseků měli relativní volnost. Práce prostě pro něho byla vším. Nesnášel lajdáctví nebo lhostejnost. Na ně reagoval až cholericky, ale problémy řešil okamžitě, na místě, chlapsky, viníky dokázal okamžitě „ukáznit“, čímž to bylo vyřešeno. Neuznával tiché zákulisní intriky a nejvíc nenáviděl výmluvy, odklady a lži.

Tovární řád ocelárny E. Skoda v Plzni.

Následující tovární řád zastupuje smlouvu továrníka s dělníkem. Tatáž sdělil se každému dělníku při jeho nastoupení a jest ve všech společných místnostech vyvěšena.

I. Přijetí.

1. Přijímají se dělníci a to živnostní pomocníci a učení ukončivší 14. rok svého věku.
2. Každý dělník jest povinen zachovávat přesně tento tovární řád.
3. Přijat může býti toliko onen dělník, který se vykáže svou pracovní knížkou a řádně vystaveným vysvědčením o svém posledním zaměstnání.
4. Neznalost továrního řádu neomlouvá.

II. Třídy dělnictva.

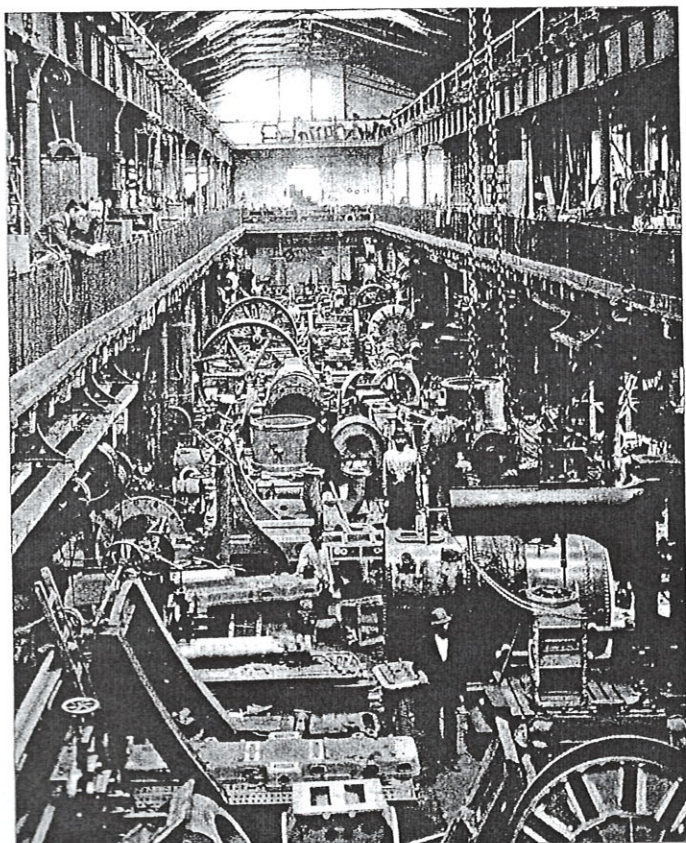
5. Dělnictvo skládá se: z dělníků u pecí, zámečnicků, soustružníků, truhlářů, kovářů, slévačů, hoblířů, dělníků na vrtačkách a na šroubořezích zaměstnaných, řemenářů, natěračů, tesařů, zedníků, topičů, nádenníků a učeníků.

6. Učeníci jsou povinni po dobu svého učení navštěvovati místní pokračovací (večerní) školu a tím se vykázati.

Učeník, který po uplynutí doby k vyučení ustanovené továrnou opustí, může jen tehdy býti znovu přijat, pracoval-li dvě léta v některé jiné továrně.

1

■ Tovární řád ocelárny z roku 1890



■ Strojírna v roce 1890

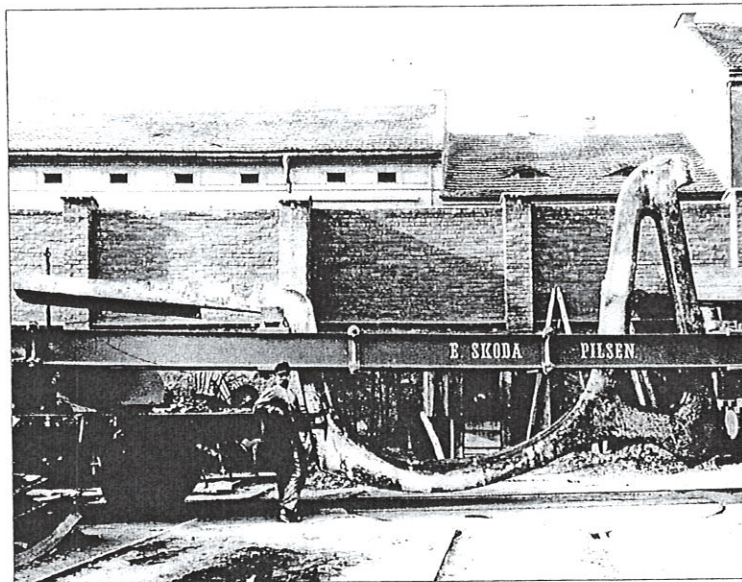
ostatní konkurence, legovanou ocel (tzv. annenskou – ve spolupráci s firmou Fritz Asthower v Annen ve Vestfálsku). Ocelárna byla osazena siemens-martinskými a kelímkovými pecemi, jeřáby o nosnosti 20 tun a dalšími zařízeními od lisů až po dmychadla. Umožňovala dodávat odlitky o hmotnosti až desítek tun. Jedinými, kdo se mohl se škodováckou ocelí v Evropě měřit, byly Kruppovy závody v Německu.

A především rostla kvalita. Právě mimořádná kvalita oceli pak Škodovým závodům přináší další zakázky nejen z celé Evropy, ale i z mimoevropských zemí. Vedle strojního vybavení cukrovarů a dalších podniků se tak stávají dalším nosným exportním programem odlitky a později i výkovky pro velké osobní, nákladní i válečné lodě. Škoda bral zakázky, které jinde odmítali jako neproveditelné, na této myšlence budoval celou podnikovou strategii a vždycky dokázal vyjít vstříc požadavkům svých zákazníků. S jeho jménem jsou mimo jiné spojeny i součásti potrubí pro niagarskou elektrárnu nebo Suezský průplav.

Většinová orientace na zbrojní výrobu

Když v roce 1890 otevírá zbrojovku, stává se postupně zbrojní výroba jeho dominantním oborem. Kromě zakázek pro námořnictvo (od ocelových plátů až po palubní zbraně) Škodovku proslavily nejen kulometry, ale především kluzná hlaveň kanónu ráže 75 mm a rychlopalné polní dělo se záklužem stejné ráže.

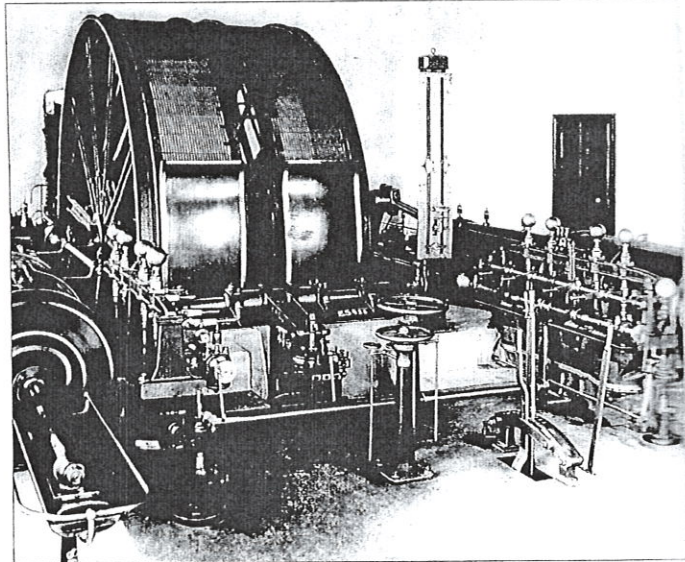
Ale Škoda rozhodně není jenom zbrojovka. Jak například vyplývá z dokumentu plzeňské Obchodní a živnostenské komory z roku 1893 (Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände des Pilsener Kammerbezirkes in den Jahren 1886 bis 1890), vyráběla stroje a zařízení pro pekárny, cihelny, pily a plynárny. Škodováci dokázali kvalitně vyprodukovat rovněž vodní pumpy, vodovody, chladicí a další zařízení. Škodovácká strojírna vyprodukovala jen v roce 1890 celkem 149 kotlů, 52 parních strojů, 190 strojních zařízení pro doly a hutě, 12 strojů pro mlýny a pekárny, 1 867 strojů a přístrojů pro cukrovary, pivovary a lihovary, 40 papírenských strojů, 920 železných mostních konstrukcí, 290 obráběcích strojů, 3 800 různých ručních nástrojů a 284 000 dalších produktů.



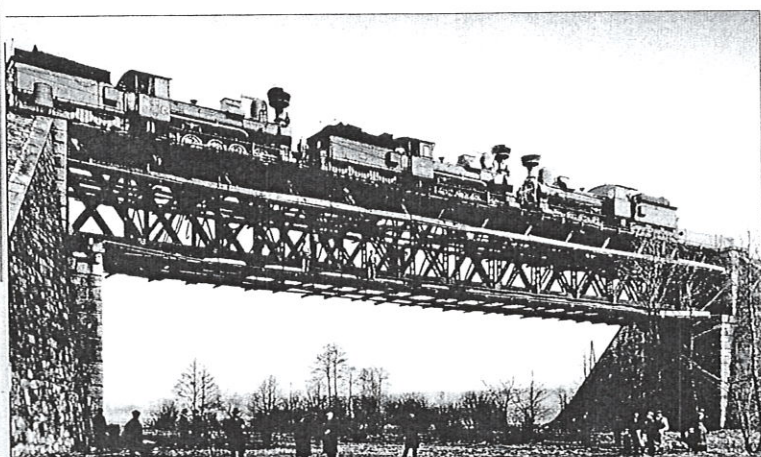
■ Transport velkého odlitku pro německý parník Patria, 90. léta 19. století



Expozice Škodových závodů na Světové výstavě v Chicagu v roce 1893



Těžní stroj pro důl Austria z roku 1897



Zatěžkávací zkouška mostu u Všeboře na trati Plzeň–Cheb, druhá polovina 90. let 19. století

Zdraví se ozývá již po Škodově padesátce

Už po padesátce se cítí Emil Škoda nemocen. Začínají se projevovat důsledky jeho tělesného i duševního vypětí. Vyčerpávají ho boje s rakouskými úřady o prosazení jeho ocelových hlavn



První akcie Škodových závodů

děl na úkor starých bronzových, kterých se konzervativní velení armády nechce vzdát. Vyčerpávají ho hádky s rozhozavačnými příbuznými, kteří mají jiné zájmy, jiný žebříček hodnot. Nakonec se přidávají i spory se spolupracovníky při řízení firmy. Lékaři mu na jeho bolesti a potíže doporučují cestovat. Zvláště na jih, k moři.

Škodovy závody, akciová společnost v Plzni,

konají tímto smutnou povinnost, oznamující s hlubokým žalem úmrtí svého vysoce váženého presidenta a generálního ředitele, pana

Emila rytíře ze Škodů,

velkopřemyslníka, člena panské sněmovny, náměstka presidenta „Pražské železářské společnosti“, správce rady rakouského „Lloyd“, cenzora rakousko-uberské banky, rytíře železné koruny III. třídy, majitele císařského ottomanského řádu „Osmanie 2“, člena státní železniční rady, předsedícího celní rady atd. atd.,

který dne 8. srpna t. r. o půl 3. hodině ranní po krátké nemoci na cestě z Gastýna do Vídně v 61. roce věku svého zesnul.

Až do posledního svého okamžiku bylo žití jeho neúporné a vytrvalé práci věnováno, a byl zesnul všem, jimž dopráno bylo po jeho boku spolupůsobiti, zářivým příkladem v konání nejprávnějších povinností.

Svým vzácným nadáním a pevnou vůlí svou, řídkou pílí a prozíravostí zbudoval si pan Emil rytíř ze Škodů v podnikcích, které jméno jeho nesou, pomník pro věčné časy.

Pro dobrotu svého srdce a svého šlechtného charakteru zůstano zesnulý nezapomenutelným pro všechny jeho truchlící spolupracovníky.

Tělesné pozůstatky drahého zemřelého budou v sobotu dne 11. srpna t. r. o půl 5. hodině odpolední z nových závodů Škodových na hřbitov ku sv. Mikuláši k věčnému odpočinku uloženy.

Zádušní mše svatá sloužena bude v pondělí dne 13. srpna 1900 o 9. hodině ranní v arciděkanském chrámu Páně.

V Plzni, dne 9. srpna 1900.

Škodovy závody,

akciová společnost v Plzni.

Smuteční oznámení o úmrtí Emila Škody

O politiku slabý zájem

Politicky se Škoda nikdy zvláště neangažoval. Říkal o sobě, že pro politiku nemá ani vzdělání ani povahu. V sociální oblasti realizoval i některá modernější opatření, koncem 70. let například pro své zaměstnance založil sociální a penzijní pojištění.

V posledních letech života pod tlakem ekonomického vývoje dospívá k názoru, že končí éra samostatných velkých šéfů, že další perspektivní vývoj podniku je možný pouze s finančními prostředky, které přesahují možnosti jednotlivce, a tak je 12. prosince 1899 firma už nemocného Škody přetransformována na akciovou společnost, jejíž základní kapitál činil 25 miliónů korun. V akciovce má sice Emil Škoda nadpoloviční podíl a zůstává až do smrti jejím prezidentem a generálním ředitelem, ale fakticky už je jenom jedním z vlastníků, kterému banky vnutily ne příliš příznivé složení správní rady. Ale jméno firmy Škoda to zajistilo i do budoucna, že zůstala značkou kvality celé řady produktů.

Emil Škoda zemřel 8. srpna 1900 při cestě vlakem poblíž Selzthalu ve Štýrsku, pochován je ale na Mikulášském hřbitově v Plzni stejně jako jeho děd, kovář Jan.

Jak to bylo se Škodovkou dál

Po vzniku Československa v roce 1918 firma rozšířila svoje zaměření o výrobu lokomotiv, automobilů, letadel, lodí atd. V té době Škodovka živila více než 35 000 lidí. V roce 1925 se se Škodovkou fúzí spojila firma Laurin & Klement.

Za druhé světové války vyráběly Škodovy závody vojenskou výstroj pro nacisty a v dubnu 1945 bylo spojeneckými bombardéry zničeno přes 70 % továrny. Po válce byl koncern zestátněn a rozčleněn na více podniků (např. automobilka v Mladé Boleslavi, letecká továrna v Praze apod.). Výroba se zaměřovala

hlavně na těžké a dopravní strojírenství, především pro východní blok. Jenom do Sovětského svazu bylo v letech 1957 až 1989 vyvezeno více jak 2 400 elektrických lokomotiv.

Automobily Škoda jedničkou v ČR

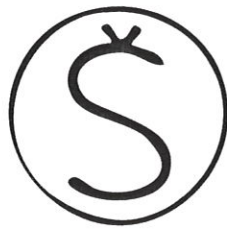
Jeden z podniků, který vznikl poválečným rozčleněním koncernu Škoda – mladoboleslavská automobilka, si zachoval monopolní postavení v republice jak za totality, ale také i po privatizaci po roce 1989. V roce 1990 se vláda rozhodla pro spolupráci se silným partnerem, německým koncernem Volkswagen. V dubnu 1991 zahájil svou činnost společný podnik Škoda, automobilová a.s., jenž se stal vedle firem VW, Audi a Seat čtvrtou značkou koncernu. Oblíbené automobily značky Škoda dodnes s přehledem vedou žebříček prodeje v ČR (celkový objem prodeje je okolo 30 %).



■ Jeden z nejúspěšnějších produktů dnešní doby – Škoda Fabia



■ Původní škodovácká značka do r. 1923, ještě než vznikl okřídlený šíp



■ Značka okřídlený šíp (od r. 1923), jejíž podoba se zachovala dodnes



■ Nejnovější logo Škoda Auto (od r. 2011)