



## INHALT

5

Škoda und seine Renaissance

8

Der enttäuschte Kunde als Gründer

12

Der motorisierte Buchhändler

18

Der Rennfahrer-Graf

28

Krieg und Neuanfang in der ČSR

34

Škoda übernimmt Laurin & Klement • Von der Republik zum Protektorat

50

Die Zeit nach 1945 • Škoda als verlässlicher Devisenbringer

70

Die große Wiederkehr mit VW



## ŠKODA UND SEINE RENAISSANCE

„Komm vorbei mit deinem Skoda...“ heißt es im Songtext des Albums *Magic Life* der international bejubelten österreichischen Popband *Bilderbuch*. Das bezeugt die Popularität einer Automarke, die von der Elterngeneration der Bandmitglieder noch unkritisch als Ostblockware wahrgenommen wurde. „Verfolgungsjagd. Powerkombi“ titelt die Motorbeilage des *Wirtschaftsblattes* im Frühjahr 2016. Und zeigt einen Škoda *Octavia RS Kombi* im Windschatten eines Mercedes *AMG C 63 S*. Unter den großen Herstellern der sogenannten Volumenmarken erzielte Škoda 2018 vor Abzug der Steuern die höchste Rendite pro Auto in Europa. „Škoda top“ lobte DIE ZEIT. Die vierte Marke der Volkswagen AG hat Kunden und die öffentliche Meinung auf ihrer Seite. Dazu kommt, daß der VW-Abgas-Skandal nicht abgefärbt hat. Der Experte Ferdinand Dudenhöffer vom CAR-Institut der Universität Duisburg-Essen sagt: „Der eigentliche Volkswagen – sprich saubere Qualität und ein gutes Preis-Leistungsverhältnis – ist der Škoda“. Das erste massenhafte Auftreten kam mit der Wende. Damals noch im Kollektiv mit Trabi und Wartburg. Während die ostdeutschen Automarken inzwischen verschwunden sind, macht die Marke Škoda mobil.

Gruppenbild in Mladá Boleslav (Jungbunzlau) am 14. Februar 1995: Tschechiens Präsident Václav Havel, Industrieminister Vladimír Dlouhý und VW-Chef Ferdinand Piëch, alle im Wintermantel, Sektschalen in Händen, vor dem Grundstein der modernsten Autofabrik Europas. Der Einstieg des deutschen Konzerns hatte sich gelohnt. Piëch lobt Škoda, neben Audi und Seat in der VW-Flotte als ein „Sturmfeuerzeug“. Nachdem der Wolfsburger Konzern jahrelang als Mehrheitseigner 70% der Škoda-Aktien gehalten hatte, übernahm VW im Frühjahr 2000 die ŠKODA AUTO a. s. zur Gänze.

TITELSEITE:

Abb. 1: Škoda-Logo, 1926–33.

VORHERIGE DOPPELSEITE (2/3):

Abb. 2: Vorderansicht eines Škoda 860 Kabriolett (Produktion 1929–1932), ausgestellt im Škoda-Museum in Mladá Boleslav.

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE:

Abb. 3: Zeitgenössisches Plakat für den Škoda 440, um 1955.



Abb. 4 (Seite 2): Logo von Laurin & Klement, 1905–1925.



das Geld eines tschechischen Kunden gut genug war, so sollte es auch seine Sprache sein. Kurz vor Weihnachten 1895 eröffneten Laurin und Klement ein gemeinsames Fahrradgeschäft an der Peripherie von Mladá Boleslav. Auf 120 Quadratmetern arbeiteten sie zunächst mit pedalgetriebenen Werkzeugen, bald mit einer 2 PS Dampfmaschine. Nach Jahreswechsel waren insgesamt schon 6 Arbeiter beschäftigt, vorrangig mit der Erzeugung neuer Fahrräder, die jetzt *Slavia* hießen, in konsequenter Opposition zur Marke *Germania*.

Klements Frau führte indessen die Buchhandlung weiter und Klement verfasste auch gleich ein Buch für „Radfahrer und solche, die es werden wollen“ und agitierte voll nationalem Stolz im Stil der Zeit: „Jeder, der sein Geld ins Ausland schickt für etwas, was er auch im eigenen Land bekommt, begeht eine Sünde gegen die Ökonomie seiner Nation“. Die Beleidigung durch die Fahrradfirma war zunächst die Triebfeder, die Länderbank ermöglichte 1897 mit Hilfe des ersten Kredits den Ankauf eines Grundstückes und damit die Ausweitung des Unternehmens.

Abb. 11: Zeitgenössisches Werbeplakat für das Velociped *Slavia* von Laurin & Klement, um 1897.



Abb. 12: Das Velociped *Slavia* auf der Titelseite des Laurin & Klement-Kataloges, 1899.

Abb. 13: Velociped *Slavia* und Motocyclette *Slavia Typ B*, 1899.

## DER RENNFAHRER-GRAF

Im Herbst des Jahres 1904 nahm L&K am Rennen auf der heimatlichen Strecke Prag-Písek teil. Der für sie an den Start gehende –



– noch minderjährige – „Fürst Klatovsky“ errang den neunten Platz. Doch niemand wußte von einer Familie dieses Namens in Böhmen. Es war ein Pseudonym für Alexander „Sascha“ Kolowrat, einen motorbegeisterten Aristokraten, dessen Vater Vorbehalte zwar nicht gegen die aufsteigende Autoindustrie, aber doch gegen den Rennsport hatte.

Mittlerweile ernteten die Motorräder der Firma auch im Fuhrpark der königlichen Post Lorbeeren. Offensichtlich glaubten die beiden Unternehmer jetzt den Zenit erreicht zu haben und wechselten auf die Erzeugung von Automobilen. Laurin & Klement betonten, es sei die Nachfrage der Kunden gewesen, die sie zur Automobilproduktion ermutigt habe.

1905 gab es schon mehrere Benzinmotoren, als erster hatte Carl Benz 1886 einen Wagen mit einem solchen ausgestattet. Dieser Pionier-Motor wurde seit 1893 durch den Textilindustriellen Theodor Liebig in ein vierrädriges Fahrzeug eingebaut und nach Böhmen importiert. Liebig bestärkte auch den Nesselsdorfer Wagenbau (später Tatra) in Mähren 1897 eine Autoproduktion zu beginnen. L&K hatten von der ersten Stunde weg ernstzunehmende Konkurrenz auf dem Heimmarkt.

Ihr erstes Automobil, eine *Voiturette* Baujahr 1906 wurde auf der Prager Automesse präsentiert und

Abb. 22: Graf Alexander Joseph Kolowrat-Krakowsky auf der Laurin & Klement Rennmotorocyclette BZN, um 1904.

### GEGENÜBERLIEGENDE SEITE:

Abb. 23: Václav Vondřich wartet in Dourdan auf das Startsignal, 1904.

Abb. 24: Václav Vondřich nimmt eine Kurve in St. Arnoult, 1904.

Abb. 25: Václav Vondřich überquert die Ziellinie des Langstreckenrennens in Dourdan. Wegen seiner Werkzeugtasche auf dem Rücken der reisende Schmied genannt, 1904.

erntete eine Goldmedaille. Im Vergleich mit Benz, Mercedes und Clement Bayard bestach auch der Preis. Das Fahrzeug mit 7 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h kostete 3600 Kronen. 1908 überquerte eine *B-Voiturette* das Stilsferjoch in Südtirol und ließ größere und schwerere Automobile hinter sich, denen sie durch ihre Beweglichkeit in den engen Serpentinien überlegen waren. Beim Semmering-Bergrennen 1906 belegte die *B-Voiturette* gleich die Plätze 1, 2 und 4.

Die Arbeiter bei L&K erhielten 2 Kronen Tageslohn. Ihre Verträge verpflichteten sie auf einen zehnstündigen Arbeitstag mit nur zwei Kaffeepausen und einer Mittagspause. Nach einer Preissteigerung brach 1906 der soziale Friede, die Belegschaft forderte den Neunstundentag und Lohnerhöhungen und belegte die Firma letztlich mit Streik. Während Laurin als Techniker im Hintergrund blieb, kehrte der geachtete, aber gleichwohl gefürchtete Klement seine Härte hervor. Wochenlang lähmte ein Arbeitskampf den Betrieb, die Arbeiter spürten die Sympathie der Nachbarn. In den Wirtshäusern durften sie gratis Billard spielen.

1907 wandelten Laurin und Klement ihr Unternehmen in eine Aktiengesellschaft um: Hauptaktionäre wurden die



ŠKODA ÜBERNIMMT LAURIN & KLEMENT  
VON DER REPUBLIK ZUM PROTEKTORAT

Allmählich erkannte Klement, daß die Zukunft ausschließlich der Serienfertigung gehöre und nur die Massenproduktion einen billigen oder erschwinglichen Volkswagen schaffen könne. Die Zeit drängte nach neuen Lösungen. Ein neues, ein kleineres Auto war – wie man in Kopřivnice bei Tatra bereits erkannt hatte – nötig geworden, aber dazu brauchte man frisches Kapital.

Die beiden tschechischen Mitbewerber Praga und Tatra hatten es leichter, waren sie doch Teil der großen Maschinenbau-Konzerne Ringhoffer und Českomoravská-Kolben. Nachdem mit diesen beiden Autoherstellern eine angepeilte Kooperation gescheitert war, entschieden sich L&K zu einer Partnerschaft mit den

Škoda-Werken in Pilsen – eine Vernunfttete. Der Industriekonzern in Pilsen hatte das Geld, er hatte sogar – obwohl ein klassischer Maschinenbaukonzern – Automobilluft geschnuppert: Škoda baute mit französischer Lizenz den teuersten tschechoslowakischen Luxuswagen, den *Hispano-Suiza*.

Am 20. Juli 1925 wurde der Pakt besiegelt, Škoda kaufte das Unternehmen Laurin & Klement auf. Diese Übernahme war Teil eines weitreichenden Konzentrationsprozesses in der tschechoslowakischen Industrie jener Jahre, demzufolge bald 25 Großunternehmer rund 80% der Industrieproduktion kontrollierten. Die Fahrzeuge, die

Abb. 50: Direktor der Škodawerke Emil Ritter von Škoda mit seiner Ehefrau Hermina, um 1900.



in Mladá Boleslav noch in Produktion standen, sollten sowohl das neue Markenzeichen als auch die Initiale L&K tragen, jene, die nach dem 20. Juli gebaut wurden, sollten das Werk schon als reine Škodas verlassen.

Die Übernahme eröffnete für Škoda und für den Standort Mladá Boleslav neue Perspektiven. Das L&K-Programm wurde überarbeitet und auf drei Pkw und zwei Lkw-Modelle beschränkt. Darunter war das Modell 110 aus dem Jahr 1925, das mit knapp 2.000 Stück zum meistproduzierten Auto der Fabrik wurde.

Woher kam Škoda? Graf Arnost Waldstein hatte 1859 die Pilsner Maschinenfabrik gebaut, um dorthin die Einrichtungen seines Betriebs in Štáhlavy (Stiahlau) zu übersiedeln, der geschlossen worden war. Nach dem Rückschlag im Preußisch-Österreichischen Krieg von 1866 war Emil Škoda als 27jähriger Ingenieur nach Pilsen gekommen. Er hatte in Karlsruhe und Stuttgart studiert und übernahm mit 30 Jahren das Werk von den Waldsteins, um sich ausschließlich auf Stahlproduktion zu konzentrieren und in den siebziger Jahren die Weichenstellung in die Waffenindustrie vorzunehmen: 1888 erzeugte Škoda seine erste Kanone, blieb aber ebenso Lieferant und Ausstatter der Zuckerindustrie, der Eisenbahnunternehmen und Bergwerke.

Emil Škoda genoss in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie hohes Ansehen, er war Abgeordneter



Abb. 51: Illustration zu einem L&K Werbeplakat, um 1910.

Abb. 52: Das Original-Logo der Škodawerke, darunter das endgültige Škoda-Logo, wie es am 15. Dezember 1923 registriert wurde.

FOLGENDE DOPPELSEITE:  
Abb. 53: Fertigungsstraße in den Škodawerken in Mladá Boleslav, 1930.