



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

**Fakulta stavební
Katedra architektury**

**Stavebně historický odkaz podnikatelské rodiny Kleinů
od 2. poloviny 19. století**

**Architectural and historical heritage of the Klein family
from the second half of the 19th century**

**DISERTAČNÍ PRÁCE
Ing. arch. Petra Lenz**

Doktorský studijní program: Architektura a stavitelství

Studijní obor: Architektura a stavitelství

Školitel: prof. akad. arch. Mikuláš Hulec

Praha, 2021



PROHLÁŠENÍ

Jméno doktoranda: Ing. arch. Petra Lenz

Název disertační práce: Stavebně historický odkaz podnikatelské rodiny Kleinů
od 2. poloviny 19. století

Prohlašuji, že jsem uvedenou disertační práci vypracoval/a samostatně pod vedením
školitele prof. Akad. arch. Mikuláše Hulce.

Použitou literaturu a další materiály uvádím v seznamu použité literatury.

V Praze dne

.....
podpis

Poděkování

V první řadě bych ráda poděkovala svému školiteli prof. Akad. arch. Mikuláši Hulcovi za projevenou důvěru a odborné vedení během celého dlouhého období zpracování disertační práce a zároveň se omluvit za „nerespektování“ dobře míněných rad ohledně redukce zkoumaného obsahu. Následně bych ráda poděkovala Ing. Mojmíru Krejčíříkovi, přednímu odborníkovi železniční historie a znalci podnikatelské rodiny Kleinů za věcné rady v počátcích mého výzkumu a jeho přínos ve vytěžení strategicky důležitého materiálu rozsáhlého rodinného archivního fondu ZAO pobočka Olomouc RA Klein-Wisenberg, bez něhož by práce v takovém rozsahu nemohla vzniknout. Velké díky patří pracovníkům Vlastivědného muzea v Šumperku za poskytnutí dosud nepublikované fotodokumentace a pracovníkům Muzea silnic ve Vikýřovicích u Šumperka. V neposlední řadě chci poděkovat svojí rodině, že vydržela a akceptuje moji „posedlost“ rodinou Kleinů, svému manželovi za odbornou pomoc při překladech německých textů a cíleně mířenou kritiku.

Disertační práci chci věnovat dceři Viktorii Fides Lenz, která je již šestým rokem nedílnou součástí mého výzkumu a učí mě pokořovat hranice, o kterých jsem dříve neměla ani tušení. „Víru ve vítězství“ má napsanou ve jméně, ale dalo by se jí charakterizovat i vlastní odhodlání práci zpracovat ve formě v jaké ji zde představuji.

Petra Lenz

Abstrakt

Disertační práce se zaměřuje na stavebně historický odkaz moravské podnikatelské rodiny Kleinů v průběhu 19. století. Soustřeďuje se na mapování významných stavebních realizací v silničním a železničním odvětví, stavbu mostů, rodinných sídel, průmyslových podniků a jiných. Hlavním cílem práce je vytvořit komplexní shrnutí širokého spektra stavebních a podnikatelských aktivit bratří Kleinů, kteří jsou historicky primárně spojováni pouze s výstavbou železniční sítě na území bývalého Rakouského císařství. Práce je strukturovaná do devíti nosných pilířů, kdy osm z nich je zaměřeno na podnikatelskou činnost dělenou dle hlavního oboru zájmu a analyzovanou na primární a sekundární. Součástí textu je i hloubková analýza mezilidských vztahů hlavních představitelů rodiny Franze, Libora, Alberta a Huberta Kleina v kontextu budování prvních železničních tratí na našem území a rozvoje průmyslu od 40. let 19. století. Práce se nesoustřeďuje pouze na zakládající členy významné stavební firmy Gebrüder Klein, ale pokouší se zodpovědět příčiny úpadku podnikatelského impéria ve druhé a třetí generaci rodu.

Klíčová slova: Bratři Kleinové, Gebrüder Klein, Vízmberk, Wiesenberg, Franz Klein, Libor Klein, Albert Klein, Hubert Klein, Sobotínské železářny, Zöptauer Eisenhütte, Štěpánovské železářny, Sobotínsko-štěpánovské horní a hutní těžařstvo, Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Eisenhütten Gewerkschaft, Kleinův palác, von Wisenberg

Abstract

The dissertation covers the architectural heritage of the Moravian entrepreneurial family Klein during the 19th century. The focus is on the coverage of important constructions in the area of road works, railways, bridges, family houses and industrial buildings. The main target is to give a comprehensive overview of the broad spectrum of entrepreneurial and architectural activities of the brothers Klein, who usually are connected to the construction of railways in the former Austrian Empire only. The work is structured into 9 chapters, eight of which focus on the entrepreneurial activities, split by the area of activity, divided into primary and secondary industry. The work also contains an in-depth analysis of the interpersonal relationships between the main personalities of the family, Franz, Libor, Albert and Hubert Klein, in relation to the construction of first railway tracks in our region and the development of the industry of the 1840s. The dissertation does not only cover the founding persons of the construction company Klein Brothers, but expands also to the reasons of the economic downturn of the entrepreneurial imperium in the second and third generation.

Key words: Brothers Klein, Gebrüder Klein, Vizmberk, Wiesenberg, Franz Klein, Libor Klein, Albert Klein, Hubert Klein, ironworks Sobotin, Zöptauer Eisenhütte, Železárny Štěpánov, Sobotin-Stepanov mining and iron works, Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Eisenhütten Gewerkschaft, Klein Palace, von Wisenberg.

Osnova

1	Úvod	...9
1.1	Cíle práce	...10
1.2	Metodologie práce	...11
1.3	Struktura práce	...12
1.4	Dosavadní shrnutí výzkumu	...13
2	Bratři Kleinové a jejich životní osudy	...15
2.1	Johann Friedrich Klein (1756-1835)	...22
2.2	Josef Klein (1792-1830)	...24
2.2.1	Johanna Nepomucena (1819-1850)	...26
2.2.2	Engelbert (1825-1856)	...26
2.2.3	Eduard (1827-1868)	...26
2.2.4	Adolfine (1828-1910)	...27
2.3	Engelbert Klein (1797-1830)	...27
2.4	Franz Klein (1800-1855)	...28
2.4.1	Franz II. (1825-1882)	...31
2.4.1.1	Potomci Franze II. a aliance s rodinou Ringhofferů	...33
2.4.2	Marie (1826-1904)	...35
2.5	Libor Klein (1803-1848)	...38
2.5.1	Adolfina (1830-1904)	...40
2.5.2	Libor ml. (1832-1893)	...41
2.5.3	Julie (1837-1893)	...41
2.6	Albert Klein (1807-1877)	...42
2.6.1	Marie (1847-1870)	...45
2.6.2	Hubert (1848-1911)	...45
2.6.3	Friedrich (1850-1915)	...45
2.6.4	Amalie (1854-1910)	...46
2.7	Hubert Klein (1811-1856)	...47
2.8	Koupě panství Vízmbek (1844)	...49
2.8.1	Zámek Vízmbek	...51
2.8.2	Zámek Sobotín	...57
2.8.3	Mauzoleum sobotínské větve rodiny Kleinů	...60
2.9	Založení společnosti „ <i>Gebrüder Klein</i> “ a jiné podnikatelské subjekty	...
2.9.1	Soupis společností, v nichž figurovali bratři Kleinové	...63

3	Odchod na lednické panství a počátky podnikání	...69
3.1	Zámecký park v Lednici na přelomu 18. a 19.století	...69
3.2	Příchod bratří Kleinů na lednické panství	...71
3.3	Rybníkáři (1812-1816)	...73
3.4	Regulace řek a první samostatné zakázky v Brně	...75
4	Stavitelé silnic	...77
4.1	Třebovská silnice (1821-1833)	...78
4.2	Silnice spojující Frýdek s Místkem (1822-1825)	...80
4.3	Krnovská silnice (1826-1832)	...81
4.4	Silnice v Rajhradu (1828)	...83
4.5	Slavkovská „Uherská“ silnice (1834-1836)	...84
4.5.1	Zájezdní hostinec v Čejči	...85
4.6	Těšínská silnice (1836)	...86
4.7	Šumperská „Jablonská“ silnice (1840-1842)	...86
4.8	Přeložka Šternberské silnice (1842-1845)	...88
4.9	Lomnická silnice (1844-1845)	...88
4.10	Silnice přes Červenohorské sedlo (1845-1846)	...89
5	Stavitelé železnic	...92
5.1	Severní dráha císaře Ferdinanda KFNB (1837-1847)	...97
5.2	Severní státní dráha NStB (1842-1851)	...103
5.2.1	Úsek Olomouc – Praha (1842-1845)	...105
5.2.2	Úsek Brno-Česká Třebová (1843-1849)	...110
5.2.3	Úsek Praha-Podmokly (1845-1851)	...113
5.3	Semmeringská dráha-Jižní státní dráha (1850-1854)	...117
5.4	Vídeňská spojovací dráha (1848, 1850-1854, 1859)	...122
5.5	Krasová dráha-Jižní státní dráha (1853-1856)	...123
5.6	Buštěhradská uhelná dráha (1855-1856)	...124
5.6.1	Přestavba koněspřežní dráhy Bruska-Lánská obora (1863-1869)	...127
5.7	Dráha arcivévody Karla Ludvíka „Haličská“ (1856-1861)	...129
5.8	Jihoseveroněmecká spojovací dráha (1856-1859)	...131
5.9	Dráha císařovny Alžběty „Západní dráha“ (1858-1860)	...133
5.10	Česká západní dráha BWB (1860-1863)	...134
5.11	První sedmihradská dráha (1867-1870)	...136
5.12	Dráha korunního prince Rudolfa (1868-1870)	...138
5.13	Dráha císaře Františka Josefa KFJB (1868-1874)	...139

5.14	Pražská spojovací dráha (1869-1872)	...141
5.15	Vorarlberská dráha (1870-1872)	...143
5.16	Ostravsko-frýdlantská dráha OFE (1869-1872)	...144
5.17	Moravsko-slezská ústřední dráha MSCB (1870-1875)	...144
5.18	Trať Zábřeh-Šumperk-Sobotín (1870-1871)	...148
5.19	Moravská pohraniční dráha MGB (1873-1874)	...150
5.20	Dráha Solné komory (1875-1877)	...152
5.21	Vlečky	...153
5.21.1	Kladensko-nučická dráha	...153
5.21.2	Vlkýšská vlečka	...155
6	Těžba nerostných surovin	...156
6.1	Železná ruda	...157
6.1.1	Lokality těžby železné rudy pro železářny v Sobotíně a ve Štěpánově	
6.1.2	Lokality těžby železné rudy pro Vojtěšskou huť na Kladně	...158
6.1.3	Lokality těžby železné rudy v rosicko-oslavanském revíru	...160
6.1.4	Lokality těžby železné rudy v Podkrkonoší	...162
6.2	Černé uhlí	...162
6.2.1	Kladenský revír	...163
6.2.2	Rosicko-oslavanský revír	...164
6.2.2.1	Důl Františka v Padochově	...167
6.2.3	Ostravsko-karvinský revír	...168
6.2.3.1	Střet zájmů Kleinů a Rothschildů	...169
6.2.3.2	Doly bratří Kleinů v ostravském revíru	...171
6.2.3.2.1	Důl František-Přívoze (1849-1855, 1994)	...172
6.2.3.2.2	Důl Albert-Hrušov (1849-1855, 1886)	...174
6.2.3.2.3	Důl Hubert-Hrušov (1849, 1854-1855, 1966)	...176
6.2.4	Plzeňská kamenouhelná pánev	...176
6.3	Lignit	...177
6.4	Těžba ostatních nerostných surovin	...179
7	Hutnictví a strojírenství	...183
7.1	Železářny v Sobotíně	...183
7.1.1	Historický vývoj železářství na vízmberském panství	...184
7.1.2	Sobotínské železářny v majetku rodiny Kleinů	...187
7.1.2.1	Stav železáren na vízmberském panství v roce 1844	...190
7.1.2.2	Železářny v období největšího vrcholu 50.-60. léta	...192

7.1.2.3	Železárny v období stagnace výroby 70. léta	...193
7.1.2.4	Oddálení úpadku železáren v 80. letech	...193
7.1.2.5	Železárny na počátku 20. století a prodej v roce 1917	...195
7.1.3	Budovy ředitelství železáren a doplňující objekty	...198
7.2	Železárny v Rejhoticích	...199
7.3	Strojírna v Petrovicích	...202
7.4	Železárny ve Štěpánově	...205
7.4.1	Dělnická kolonie Štěpána Krejčího a Hybešova	...209
7.4.2	Kostel sv. Barbory „Na Hutích“	...215
7.5	Železárny v chorvatské Rude u města Samobor	...216
7.6	Podíly v železárnách	...217
7.6.1	Železárny Zsidovar a Nadrág v Sedmíhradsku	...218
7.6.2	Vojtěšská huť v Kladně	...218
7.6.3	Železárny v Božím Požehnutí u Brna	...221
7.7	Pronajaté železárny	...222
8	Stavby mostů a mostních konstrukcí	...223
8.1	Řetězové mosty silniční	...224
8.2	Schifkornovy nosníky	...226
8.3	Nýtované příhradové konstrukce	...227
8.4	Mosty projektované a realizované společností „Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner“	...230
9	Doplňková podnikatelská činnost	...234
9.1	Textilní průmysl	...234
9.1.1	Mechanická přádelna lnu a konopí	...235
9.2	Parní mlýny	...236
9.2.1	Parní mlýn v Čejči	...238
9.3	Pivovarnictví	...239
9.3.1	Pivovar velkostatku Vízmberek	...240
9.3.2	Pivovar velkostatku Třemešek	...242
9.3.3	Pivovar velkostatku Jindřichov	...244
9.4	Sklářství	...246
9.4.1	Sklárna v Čejči	...247
9.4.2	Sklárna v Kelčanech u Kyjova	...247
9.5	Cukrovarnictví	...247
9.5.1	Cukrovar ve Vídni	...249

9.5.2	Cukrovar v Kelčanech	...250
9.6	Podnikání v lesnictví na statku Boros Jenö v Sedmihradsku	...252
9.7	Podnikatelské aktivity v Itálii	...253
10	Podnikatelská sídla	...254
10.1	Nárožní dům v Praze-Desfourský palác (1845-1847)	...254
10.2	Kleinův palác v Brně (1847-1904)	...256
10.3	Vídeňská centrála společnosti Gebrüder Klein (1865-1891)	...258
11	Závěr	...260
12	Přílohy	...261
12.1	Litinová konstrukce zámeckého skleníku v Lednici	...261
12.2	Nýtovaná konstrukce mostu přes řeku Opavu v Krnově	...263
12.3	Podjezdová vozovna s přeprahací stanicí v Loučné nad Desnou	...264
12.4	Situace zámku ve Vízmberku a jeho okolí konec 40. let 19.st.	...265
12.5	Situace zámku ve Vízmberku a jeho okolí v pol. 50. let 19.st.	...266
12.6	Montáže mostních konstrukcí	...267
13	Souhrn použité literatury a pramenů	...269

Seznam použitých zkratk a pojmů

č.	číslo
č.p.	číslo popisné
pol.	polovina
km	kilometr
ks	kus
m	metr
m.n.m.	metrů nad mořem
ml.	mladší
st.	starší
stol.	století
zl.	zlatých
Vízmberk	obec Loučná nad Desnou
Petrovice	obec Petrov nad Desnou
Boží Požehnutí	obec Zastávka

Seznam použitých zkratk společností a organizací

NPÚ	Národní památkový ústav
SOKA	Státní okresní archiv
VCPD	Výzkumné centrum průmyslového dědictví
VM	Vlastivědné muzeum
ZAO	Zemský archiv v Opavě

Seznam použitých zkratk železničních společností

BWB	k.k. privilegierte Böhmisches Westbahn
KEB	k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn
KFNB	k. k. Kaiser Ferdinands-Nord-bahn
KFJB	k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn
MGB	k. k. private Mährische Grenzbahn
MSCB	k.k. privilegierte Mährisch-Schlesische Centralbahn
NStB	k.k. Nördliche Staatsbahn
OFE	k.k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn
SNDBV	k.k. privilegiert Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn

1. Úvod

Stavebně-historický odkaz moravské podnikatelské rodiny mapuje široké spektrum stavebních a podnikatelských aktivit **Franze, Libora, Alberta a Huberta Kleina** jako jednotlivců, ale především se jedná o rozsáhlé realizace dopravních staveb prostřednictvím stavební rodinné společnosti s názvem „*Gebrüder Klein*“ časově vymezený od 20. let 19. století až do jeho konce. Realizované stavby jsou paprskovitě rozmístěné po celém území tehdejšího Rakouského císařství, respektive pozdější Rakousko-uherské monarchie, s firemními centry a rodinnými sídly ve Vízmberku, Sobotíně, Brně a ve Vídni.

Počátky rodinného podnikání jsou spjaté s odchodem bratří Kleinů na začátku 19. století z rodného vízmberského panství ležícího v chudé podhorské oblasti Jeseníků na jižní Moravu. Zde v roli rybníkářských nádeníků budují známý Lednicko-valtický areál. Pozvolna se z role rybníkářů přeorientují k silničnímu a železničnímu stavitelství a během jediné generace atakují přední příčky průmyslově orientovaných elit tehdejšího Rakouska. Nesoustředili se pouze na lineární dopravní stavby jako jsou silnice a železnice, ale svoje podnikatelské aktivity rozšířili o hutnické, hornické, textilní, potravinářské a jiné obory. Zde výčet analyzovaných staveb zdaleka nekončí, jelikož do rodinného portfolia patří i reprezentativní městská sídla zastoupena **Kleinovým palácem** v Brně či zámecká sídla ve Vízmberku, v Sobotíně a v Jindřichově ve Slezsku. Realizace rozsáhlých parků, výstavba dělnických kolonií, kresličských odborných škol, hostinců a mnoho dalších. Prestiž rodiny dokládá velkorysá realizace sepulkrální architektury Mauzolea rodiny Kleinů v Sobotíně koncem 19. století.

Dějiny významné moravské podnikatelské rodiny 2. pol. 19. století jsou zpracovány na pozadí vybudovaného podnikatelského impéria během první generace rodu Kleinů. Zaznamenávají strmý vzestup korunovaný úspěchem a uznáním v podobě povýšení členů rodiny do šlechtického stavu. Ústup z předních příček podnikatelských elit monarchie zapříčiněný absencí vůdčí osobnosti během druhé a zejména třetí generace rodu, která by navázala na hodnoty svých předků z minulých let.

1.1 Cíle práce

Disertační práce si klade za cíl komplexní shrnutí strategických stavebně podnikatelských aktivit rodiny Kleinů zkoumaných v průběhu celého 19. století na území Moravy, Čech, Slezska a ostatních zemí Rakouského císařství, respektive Rakousko-uherské monarchie. S ohledem na absenci komplexně zaměřené odborné literatury shrnující dokumentaci stavebních aktivit rodiny podloženou archivními a dobovými materiály, mě nakonec přesvědčilo přistoupit ke stavební historii rodiny Kleinů z globálního hlediska a nesoustředit se pouze na území rodného kraje. Bez znalosti celku a širších souvislostí není možno podrobně zkoumat detail. Jsem si plně vědoma rozsáhlosti zvolené oblasti a zasazení práce spíše do historické roviny a populárně naučné literatury než strukturovanosti stavebně historického průzkumu. Zároveň jsem přesvědčena o nutnosti zpracování a zmapování tématu stavební a podnikatelské historie jedné z nejvýznamnější moravských průmyslových rodin. Struktura práce je rozčleněna dle jednotlivých podnikatelských odvětví, která jsou systematicky dělena na další úrovně a vytváří chybějící základnu pro detailnější stavebně historický průzkum zdokumentovaných staveb a průmyslových areálů.

Dalším cílem práce je správné nastavení a vysvětlení zažitého výrazu „**bratři Kleinové**“ používaného v souvislostí se jménem Klein. Označení bratři Kleinové je v literárních pramenech menšího rozsahu jako jsou články v časopisech, veřejně dostupné popisy majetku odkazující na rodinu, brožury, rozhlasové příspěvky či informace uvedeny v historiích obcí, mylně užíváno oslovení „*bratři Kleinové*“ i v dobách, kdy z původních zakladatelů podnikatelského impéria byl živ jen jeden z nich. Mnohdy se setkáme s výrazem „v majetku bratří Kleinů“ či „vybudovali bratři Kleinové“ i v případech, kdy byl majetek získán do vlastnictví až druhou generací rodu a ze zakládajících bratří, již nebyl nikdo naživu. Je potřeba správně definovat oslovení bratři Kleinové, které primárně označuje **hlavní čtyři osobnosti** rodiny **Franze, Libora, Alberta a Huberta Kleina** od jejich potomků ve druhé a třetí generaci.

Situace s užitím označení „bratři Kleinové“ se navíc komplikuje s názvem **rodinné stavební firmy Bratři Kleinové**, v disertační práci užito německého znění „*Gebrüder Klein*“. Od 20. let 19. století se hlavní činnost „*Gebrüder Klein*“ orientovala především na silniční stavitelství a posléze i výstavbu hlavních železničních tratí na území rakouského císařství. Portfolio realizací obsahovalo také výstavbu nádražních budov, mostů a tunelů. V časovém pásmu 20.-50. let 19. století je označení „*Gebrüder Klein*“ pouze ustálenou formou a rodinné podnikání je podloženo pouze společenskou smlouvou mezi bratry v rámci rodinného konsorcia. K oficiálnímu

zaprotokolování firmy „*Gebrüder Klein*“ Franzem, Albertem a Hubertem Kleinem došlo až v roce 1853 a činnost firmy byla definitivně ukončena až počátkem 20. století.¹

Stejný problém napříč studovanou literaturou nastává s užitím predikátu „**von Wisenberg**.“ Často je ve spojitosti s rodinou Kleinů chybně zaměňován s přídomkem „**von Wiesenberg**“, který je sice z pohledu rodinné historie Kleinů pocházejících z vízberského panství se správní obcí Vízemberk, dnes obec Loučná nad Desnou a německy „*Wiesenberg*“, zdá býti logické. Toliko požadovaný predikát „*von Wiesenberg*“ Albertem Kleinem mu udělen nebyl a ani později nobilitovanému Franzi II. Šlechtické oddělení ministerstva vnitra ve Vídni neumožnilo rodině použít přídomek „*von Wiesenberg*“, protože jej užívala od druhé poloviny 18. století jiná šlechtická rodina, která ovšem již nebyla dohledatelná. To ale na celé situaci z úředního hlediska nic nezměnilo. Celou problematiku pečlivě vysvětluje P. Popelka ve svém díle *Zrod moderního podnikatelství* z roku 2011.²

1.2 Metodologie práce

Z původního záměru analyzovat obsah stavebního portfolia rodiny Kleinů formou stavebně historického průzkumu bylo ve druhé polovině práce upuštěno. Důvodem byla absence jednoduše strukturované rodinné monografie na pozadí stavebně podnikatelských aktivit zaměřená na architektonické hodnoty zkoumaných objektů. Z dlouhodobého průzkumu a souhrnu informačních zdrojů jsem vytěžila osm základních pilířů disertační práce. Ty jsou definovány podnikatelskými aktivitami členů rodiny Kleinů a prezentovány prostřednictvím nejcharakterističtějších staveb a realizovaných dopravních těles.

Strategicky důležité průmyslové podniky jsou analyzovány ve vztahu k napojení na dopravní infrastrukturu a zdroje nerostného bohatství nezbytné k jejich expanzi. Realizace v oblasti silničního a železničního stavitelství jsou chronologicky řazeny. Je třeba zohlednit skutečnost, že mnoho z nich z období od druhé poloviny 30. let 19. století až do počátku 20. století jsou v současnosti kulturními a technickými památkami ČR. Ikonické stavby jsou zpracovány samostatně a doplněny o vazby na podnikatelské a inženýrské elity poloviny 19. století. Nejvýznamnější stavitelská a architektonická díla, na kterých se Kleinové podíleli či jejich výstavbu přímo iniciovali jsou popsány v doplňujících kapitolách. Z pohledu kontinuity práce jsou drobnější stavby zahrnuty do samostatných příloh ke konci textu.

¹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelství*. Ostrava 2011, s. 180-193.

² POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelství*. Ostrava 2011, s.229-231.

Obsáhlá fotodokumentace pořízená mezi lety 2010-2020 slouží primárně k posouzení současného stavu objektů. V textu jsou použity historické snímky a reprodukce v ideálním případě z období vzniku ke konfrontaci se stávajícím stavem.

Napříč prací je operováno s německými výrazy, které jsou vyznačeny kurzivou a ponechány v originálním znění příkladem je název rodinné společnosti „*Gebrüder Klein*“.

1.3 Struktura práce

Práce je rozdělena do devíti samostatných kapitol, z nichž sedm je pojmenovaných dle hlavní podnikatelské činnosti rodiny Kleinů. Úvodní kapitola je věnovaná krátké charakteristice hlavních členů rodiny, jejich potomků, vysvětlení příbuzenských vztahů a vymezení základních pojmů, se kterými se ve zbytku textu operuje za předpokladu znalosti.

Vědecké bádání jsem soustředila v prvotní fázi na podnikání v dopravním odvětví silničního a železničního stavitelství v rozmezí 20.-70. let 19. století po celém území Rakouského císařství, respektive Rakousko-uherské monarchie. Dále se soustřeďuji na objekty průmyslového charakteru a společenského významu získané či vybudované rodinnými příslušníky Kleinů. Ke konci první poloviny 19. století dochází ke změně podnikatelské strategie prostřednictvím odkoupení rodného vízberského panství v roce 1844. Kleinové společně s velkostatkem Vízemberk získali také moderní železářský podnik vybudovaný předním rakouským odborníkem v hutnictví a metalurgii profesorem **Franzem Laurenzem Rieplem**.

Od druhé poloviny 19. století systematicky využívají vlastní materiálovou základnu koncentrovanou kolem **železáren v Sobotíně** a nových železáren ve **Štěpánově** u Olomouce a produkováný sortiment uplatňují napříč širokým spektrem podnikatelských aktivit. Svůj vliv postupně soustřeďují do oblasti hornictví, hutnictví, pivovarnictví, sklářství, cukrovarnictví, výstavbě mostních konstrukcí a samozřejmě ke stabilnímu jádru podnikání – železničnímu stavitelství. Vzrůstající společenskou prestiž a prezentaci výrobků z vlastních hutních podniků demonstrují realizací nového reprezentativního rodinného a firemního sídla v centru města Brna **Kleinova paláce** od dvojice vídeňských architektů **Ludwiga Förstera** a **Theophila Hansena**. V závěrečné fázi práce věnuji pozornost příčinám stagnace a úpadku výroby v hutních a strojírenských podnicích vlastněných rodinou Kleinů započatou ve druhé polovině 70. let 19. století. Definitivní konec průmyslového impéria symbolizuje rozprodej železářských podniků rodiny na počátku 20. století, v jejichž držení byly po více než šedesát let. Klíčovým faktorem podnikatelského úpadku rodinné firmy byla absence pokračovatele ve druhé, a především ve třetí generaci rodu, který by navázal na fenomenální úspěch svých předků **Franze, Libora, Alberta** a **Huberta Kleina**, jenž na pozadí dějin 19. století prožili vlastní „americký sen“.

1.4 Dosavadní shrnutí výzkumu

Prvním česky psaným pokusem o komplexní shrnutí podnikatelské historie rodiny Kleinů se stala až v roce 2000 útlá publikace *Bratři Kleinové: stavitelé silnic a železnic* vydaná pod záštitou Okresního vlastivědného muzea v Šumperku ku příležitosti 200. výročí narození Franze Kleina autorů **Zdeňka Gáby** a **Dagmar Tempírové-Kotrlé**. Ačkoli se jedná o drobný svazek, velice jednoduše a přehledně představuje základní pilíře podnikatelské činnosti rodiny Kleinů doplněné o krátkou charakteristiku. Velkým přínosem je chronologické seřazení nejvýznamnějších silničních a železničních staveb a realizace konstrukcí mostů.

V roce 2009 vydal Archiv města Brna obsáhlou monografii s názvem *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny* autora **Mojmíra Krejčířika**, který se od 70. let 20. století aktivně věnuje tématu historie železnice a patří za jednoho z našich nejerudovanějších odborníků s železniční tematikou. Krejčířikova publikace je zlomovým dílem o sepsání rodinné historie Kleinů na pozadí politicko-průmyslových dějin 19. století. Své poznatky uvádí do kontextu doby a vztahu mezi popisovanými osobami. Knihu obohacuje o četné překlady osobní korespondence mezi členy rodiny, kterou autor vytěžil při podrobném bádání v Zemském archivu Opava pobočka Olomouc **fond RA Klein-Wisenberg**, jenž pomohl utřídit. S odstupem deseti let zcela rozumím potřebám M. Krejčířika zaznamenat fascinující příběh jedné z nejvýznamnějších moravských průmyslových rodin druhé poloviny 19. století, která byla neprávem opomíjena. Jedinou výtkou směrem k jedinečné publikaci je její obsahová složitost, která je z pohledu širší veřejnosti téměř nečitelná. Poslední současný autor, který se věnuje historii rodině Kleinů je docent **Petr Popelka** z Filozofické fakulty Ostravské univerzity, který své poznatky shrnul v knize *Zrod moderního podnikatelství: Bratři Kleinové a podnikatelé v českých zemích a Rakouském císařství v éře kapitalistické industrializace*. Rodinu Kleinů zkoumá z pohledu ekonomického a soustředí se především na podnikatelské vazby, vzrůstající společenskou prestiž a analýzu podnikatelského úspěchu první generace vztahenou k úpadku podnikání ve druhé a třetí generaci rodu.

Je třeba zmínit neopomenutelný přínos šumperského historika Františka Spurného, který od 50. let publikoval cenné studie zaměřené na železářské podniky bratří Kleinů, zámecká sídla i těžbu nerostného bohatství. Historika Milana Myšku soustřeďujícího se především na hospodářskou situaci podniků publikovaných ve druhé polovině 20. století. Autory ze současnosti, kteří jsou pracovně spojeni s městem Šumperk a to mezinárodně respektovaného geologa Zdeňka Gáby a historika umění, archiváře a památkáře Drahomíra Polácha. Samozřejmě je zde ještě několik německy psaných studií o úspěších rodiny Kleinů od brněnského rodáka,

pozdějšího starosty města Brna, politika a velkého historika druhé poloviny 19. století Christiana d'Elverta.

Není mi známo zpracování disertační práce, která by byla veřejně publikovaná. Podařilo se mi dohledat jedinou diplomovou práci od V. Mikmeka *Rod Kleinů na Sobotínsku* z Filozofické fakulty Masarykovy univerzity v Brně z roku 2010. Práce se soustřeďuje pouze na oblast vymezenou Sobotínem a je doplněna o základní informace z podnikatelského prostředí. Dále byly zpracovány dvě bakalářské práce studentů Univerzity Palackého v Olomouci s tematikou rodiny Kleinů, které ovšem svojí hodnotou nijak nevybočují z řady a nepřinášejí do tématu významnější objevy. Jinou kapitolou je zpracování nejnámějších dopravních staveb, na jejichž realizaci se podílela firma „*Gebrüder Klein*“. Ať už se jedná o četné odborné či zájmové publikace o historii železnice a železničních tratí nebo veřejně přístupné informační zdroje jmenovitě Památkový katalog NPÚ a Industriální topografie pod správou VCPD ČVUT v Praze. Publikované texty nejsou zaměřeny na rozšíření hlubšího podvědomí o podnikatelském rozsahu rodiny Kleinů, nýbrž se věnují stavbě jako takové a jejímu historickému a stavebnímu vývoji.

2. Bratři Kleinové a jejich životní osudy

Život bratří Kleinů je fascinujícím příběhem o lidském úsilí, touze a pracovním nasazení šestice bratří pocházejících z chudých poměrů podhorské vesnice Kociánov, ležící ve vízmborském panství na severu Moravy. V průběhu první poloviny 19. století se první generaci podařilo propracovat na přední příčky podnikatelských elit Rakouska.



Obr. 1 Vyobrazení bratří Kleinů s Franzem ml. od Josepha Kriehubera z roku 1849

zleva: Franz II., Franz I., Albert, Libor, Hubert zdroj: Bildarchiv Austria ÖNB

Obrazu je datování k roku 1849, to už byl ale Libor Klein rok po smrti. Franz Klein drží v ruce společenskou smlouvu uzavřenou mezi bratry v roce 1847, předpokládám že námět k obrazu vznikl již při této příležitosti v roce 1847 a Franz ml. byl později do celkového obrazu zakomponován. Od Josepha Kriehubera se dochovala ještě barevná litografie z roku 1847, která zachycuje pouze čtyři bratry v podobném postavení s rozdílem stojícího Huberta vpravo a s obrazem otce Johanna Friedricha Kleina a všech hutních podniků na stěně za zády.

Josef (1792-1830), **Engelbert** (1797-1830), **Franz** (1800-1855), **Libor** (1803-1848), **Albert** (1807-1877) a **Hubert Klein** (1811-1856) podnikali od 20.-70. let 19. století v silničním a železničním stavitelství a během půl století vybudovali rozsáhlé rodinné impérium, jehož portfolio obsahuje stovky kilometrů zpevněných cest, tisíce kilometrů železných drah, železárenské a strojírenské podniky, doly k těžbě uhlí a dalšího nerostného bohatství, zámecká sídla, měšťanské domy, horské chaty, kaple, kostely, hostince a mnoho jiných.³

Počátkem 19. století odešel nejdříve z rodného kraje **Josef**, poté **Engelbert** a nakonec **Franz**, na lednické panství rodu Lichtenštejnů pracovat jako rybníkářští nádeníci. Působili zde v rozmezí let 1812-1816 při výstavbě druhé etapy zámeckého parku kapitola 3.1 a 3.2. Díky

³ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 2-9.

svému vysokému pracovnímu nasazení a organizačním schopnostem se brzy osamostatnili a začali realizovat výkopové a zemní práce pod vedením nejstaršího bratra **Josefa Kleina**.⁴

Svoji pozornost ve 20. letech upřeli k **silničnímu stavitelství**, kterému se věnovali až do konce první poloviny 19. století. Souběžně působili od roku 1837 také na stavbě první rakouské železnice vedoucí z Vídně na sever. Podíleli se na výstavbě téměř všech důležitých státních silnic napříč Moravou a Slezskem podrobně popsanych v kapitole 4 a doplněné o hlavní životní okamžiky bratří Kleinů. Mezi jejich nejvýznamnější realizace patřila **Šumperské silnice** vedoucí z Opavy přes Bruntál a Šumperk až k české hranici v Červenovodském sedle o celkové délce 126 kilometrů. K obdivu všech ji dokončili za pouhých 21 měsíců. V současnosti je silnice s označením I/11 vedena až na malé odchylky ve stejném kurzu jako před 170 lety.

Franz Klein se v roce 1828 stal novou hlavou rodiny a také **ústřední postavou** celého podnikání první poloviny 19. století až do své smrti v roce **1855**. Od svého mladšího bratra Libora si vysloužil přezdívku „*Feuerkopf*“ volně přeloženo jako ohnivá hlava, což leccos vypovídalo o jeho vznětlivé a horlivé povaze. Při výstavbě silnic se do rodinného podniku postupně zapojili i zbývající mladší bratři nejdříve **Libor** a poté i **Albert** s **Hubertem**, kteří již dosáhli vyššího odborného technického vzdělání.⁵

Ke konci 20. let 19. století se začala rodit myšlenka stavby první parostrojní železniční trati na území Rakouského císařství iniciovaná profesorem vídeňské polytechniky Franzem Laurenzem Rieplem. Profesor pro svůj nápad získal významného vídeňského bankéře Salomona Rothschilda, který disponoval potřebným kapitálem. Díky jeho finanční podpoře mohl vzniknout velkolepý projekt „*k. k. Kaiser Ferdinands Nordbahn*“ neboli c. k. Severní dráha císaře Ferdinanda, jenž byla první parostrojní železniční tratí o celkové délce téměř 400 km na území Rakouského císařství vedoucí z Vídně přes Moravu a Slezsko do polské Bochnie budovaná mezi lety 1836-1858.⁶ U nově vznikajícím dopravního odvětví nemohli Kleinové chybět a stavbě železnic se posléze věnovali dalších čtyřicet let až do roku 1877. Jejich stavební firma „*Gebrüder Klein*“ vybuodovala podstatnou část páteřní železniční sítě Rakouského císařství, později Rakousko-uherské monarchie. Z. Gába s D. Tempírovou-Kotrlou odhadují celkovou **délku železničních tratí** postavených firmou „*Gebrüder Klein*“ či v kooperaci se společníky na **3732,7 kilometrů**.⁷ Když uvážíme údaje M. Hlavačky, že do roku 1875 dosahovala délka všech železničních tratí monarchie 17 336 kilometrů, tak se na výstavbě Kleinové kompletní železniční

⁴KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 36-41.

⁵GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 2-4

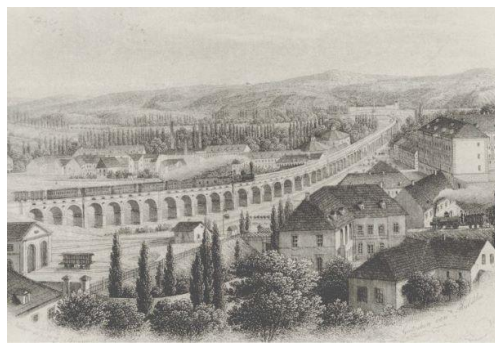
⁶BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 8-9.

⁷GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 39.

sítě podílela 22 %.⁸ Z toho na území dnešní České republiky stavěli téměř všechny páteřní a strategické železniční tratě, které až na malé obměny a technologické inovace vedou stále ve stejných trasách. Kleinové se účastnili i stavby prvního historického úseku KFNB o délce 13 kilometrů vedoucího z Floridsdorfu do Wagramu realizovaného v letech 1836-1837. Do roku 1856 postavili na této trati celkem 356,8 kilometrů. Mezi největší stavební díla firmy „*Gebrüder Klein*“ můžeme řadit překonání údolí řeky Svratky monumentálním **Brněnským viaduktem** dle návrhu vrchního inženýra Carla Ghegy o 72 obloucích navazujících na kamenný most o pěti klenbách postavený za rekordně krátkou dobu v roce 1838.⁹ Stavbu **Severní státní dráhy z Olomouce do Prahy** v délce 249,7 kilometrů, stavbu pražského **Negrelliho viaduktu** o délce 1111 metrů společně s Adalbertem Lannou mezi lety 1845-1849, úseky na rakouském **Semmeringu** a mnoho dalších železničních tratí napříč územím od bavorské hranice až po „*Lemberg*“ Lvov v Haliči.¹⁰



Obr. 2 Brněnský viadukt o délce 637 metrů postavený v roce 1838 stavební firmou „*Gebrüder Klein*“ dle projektu Carla Ghegy zdroj: Archiv města Brna



Obr. 3 Negrelliho viadukt o délce 1111 metrů postavený mezi lety 1845-1849 stavební firmou „*Gebrüder Klein*“ a Lanna zobrazení rok 1848 zdroj: Klub Za starou Prahu

S rozmachem podnikání rostlo i společenské postavení Kleinů a tím hodnota vlastněného majetku. Cti svých tradic investovali většinu vydělaných finančních prostředků do nových podnikatelských aktivit a nákupů nemovitostí a pozemků. Za jednu z největších finančních investic můžeme považovat odkup rodného **vízberského panství** v roce **1844** za 650000 zlatých i se zaběhnutými sobotínskými železárnami od dědiců po zesnulém hraběti Bedřichu Mitrovském z Nemyšle na doporučení profesora Riepla.¹¹ Souhrou osudu se vrátili do rodného kraje, odkud odešli na počátku 19. století jako chudí nádeníci, po čtvrt století v roli bohatých a úspěšných podnikatelů. Zámek ve Vízberku, dnes zámek Loučná nad Desnou, sloužil k reprezentativním účelům rodiny i k relaxaci od náročných dní strávených na cestách při kontrolách přejetých zakázek. V pozdějších letech došlo k neoficiálnímu rozdělení panských sídel

⁸ HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha, 1990, s. 122.

⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 180-185.

¹⁰ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 35-39.

¹¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 232-233.

na dvě rodové linie Franz si ponechal Vízemberk a mladší bratr Albert se uchýlil na zámek do Sobotína, vybudovaný koncem 30. let 19. století hrabětem Mitrovským.¹² Libor aktivně působil v Brně a nejmladší Hubert volné chvíle trávil u své ženy v jihomoravské Čejči.

Franz Klein demonstroval ekonomický růst, vlastní výrobky železáren a vzrůstající společenskou prestiž rodiny moderní stavbou **Kleinova paláce** nacházejícího se ve středu města Brna na Velkém náměstí. Nejmodernější brněnský palác byl v době svého vzniku natolik inovativní, že jej soudobí odborníci z péče o památky přirovnávají k významu slavné vily Thugendhat v Brně.¹³ Kleinův palác vybudovaný mezi lety 1847-1848 dle projektu renomované dvojice vídeňských architektů **Ludwiga Förstera** a **Theophila Hansena**¹⁴ cíleně prezentuje na vnějším průčelí prvky umělecké litiny odkazující na podnikatelský sektor majitele více kapitola 10.2. Sobotínské železářny mimo jiné dodávaly i unikátní litinovou konstrukci zámeckého skleníku v Lednici montovanou v roce 1845 více **Příloha č. 1.**



Obr. 4 Zámek ve Vízemberku historické foto 20. léta 20. století hlavní rodové sídlo vízmberské větve rodiny Kleinů zdroj: archiv VM v Šumperku

Obr. 5 Kleinův palác v Brně rok 1866 zdroj: encyklopediebrna.cz



Po náhlém úmrtí Franze Kleina, oficiální hlavy rodiny, v roce 1855 převzal jeho kompetence a dohled nad rozsáhlými podnikatelskými aktivitami 48letý Albert Klein, jediný žijící přímý zakladatel firmy „*Gebrüder Klein*“, za asistence svého synovce 30letého Franze II. Po útlumu výstavby železnic v 70. letech 19. století se Albert Klein a Franz II. zaměřili na stavbu mostů a mostních konstrukcí, odvětví je věnovaná samostatná kapitola 8. Řetězové součásti mostů se v rejhotických a sobotínských železárnách vyráběly od konce 40. let více kapitola 8.1. Od druhé poloviny 50. let byla výroba mostních konstrukcí soustředěna na první prefabrikované Schifkornovy příhradové nosníky kapitola 8.2. V závěru 60. let Franz II. se svými společníky založil

¹² HOŠEK, Stanislav. Eisenbachova zbrojovka v Sobotíně. *Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny* 2007, s. 18.

¹³ SAMEK, Bohumil. Brněnský Kleinův palác a soudobá péče o památku. *Zprávy památkového ústavu v Brně*, 1997, s.15.

¹⁴ Ludwig Christian Förster [online]. Architekturzentrum Wien, 2012-2014.

specializovanou firmu „*Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner*“ určenou primárně k zakládání mostů o velkých rozponech pneumatickým způsobem a na ně uložených příhradových nýtovaných konstrukcí více kapitola 8.4. Nýtované mostní příhradové konstrukce větších i menších rozměrů vyráběly Sobotínské železářny až do počátku 20. století.¹⁵

Za letité podnikatelské zásluhy rodiny Kleinů byl **Albert Klein** v roce 1859 oceněn vysokým vyznamenáním a povýšen do šlechtického stavu s přídomkem „*von Wisenberg*“¹⁶. V květnu roku 1863 mu byl udělen velice prestižní řád Železné koruny III. třídy a díky získanému předchozímu šlechtickému titulu, mohl žádat o povýšení do dědičného rakouského rytířského stavu 22. dubna 1864 byl Albertu Kleinovi von Wisenberg udělen rytířský titul a konečné znění jeho jména od roku 1864 znělo **Svobodný pán Albert Klein z Vízemberku** „*Freiherr Albert Klein von Wisenberg*“. **Franz Klein** (†29.8. 1855) se oficiálního povýšení do vyššího šlechtického stavu s užitím dědičného titulu nedožil, nicméně si velice cenil státního vyznamenání **řádu Františka Josefa** uděleného v roce 1854. Ještě za svého života byl v odborných kruzích a tisku označován jako „*Kníže práce*“. Zásluhy otce byly zohledněny ku prospěchu **nobilitace** 40letého **Franze II.**, který byl povýšen do šlechtického stavu v roce 1865 s užitím stejného predikátu jako jeho strýc Albert „*von Wisenberg*“. Do dědičného rakouského stavu svobodných pánů byl povýšen v roce 1873 „*Freiherr Franz II. Klein von Wisenberg*“.¹⁷

Potomci Franze a Alberta Kleina ve druhé a třetí rodové linii žili jiným životním stylem než jejich neustále pracující předkové. Soustředili prvořadě na správu rodových panství a zděděného majetku, o podnikání v hutní a strojní výrobě nikdo z nich nejevil zájem. Odklon od střídmějšího životního stylu odráží výstavba okázalého rodinného **Mauzolea rodiny Kleinů v Sobotíně**, v historizujícím slohu od vídeňského architekta **Wenzela S. Baumheyera**. Architektonicky významná vertikálně komponovaná stavba inspirovaná italskou renesancí dle principů italského architekta Andrey Palladia, byla postavena mezi lety 1881-1887 do nedávných let obklopena cenným přírodně krajinářsky komponovaným parkem podrobněji kapitola 2.8.3.

Koncem 19. století začal postupně rodinný podnik upadat ve všech podnikatelských sférách kromě cukrovarnictví, pivovaru v Jindřichově a Rosicko-báňské akciové společnosti. Krize vyvrcholila počátkem 20. století po smrti Friedricha Kleina v roce 1902. Posledního významného ředitele Sobotínsko-štěpánovské horní a hutní a.s., který byl s rodinou Kleinů, zde popisovaných, v příbuzenském vztahu a pocházel z hynčické větve více kapitola 2.1 a 7.1.2.5. V roce 1910 v

¹⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 16-18.

¹⁶ Komplikovanosti predikátu správně uděleného zní „von Wisenberg“ a ne „von Wiesenberg“, jak je v mnoha odborných zdrojích chybně uváděno. Problematice se pečlivě věnuje P. Popelka ve své publikaci *Zrod moderního podnikatelstva* na str. 229-230.

¹⁷ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.227-232.

Sobotíně definitivně skončila výroba surového železa, o tři roky později i ve Štěpánově. V roce 1917 došlo k prodeji všech železárenských podniků rodiny Kleinů a k jejich následné likvidaci.¹⁸

Na úspěšnou podnikatelskou kariéru **Franze, Libora, Alberta a Huberta** Kleina z jejich dětí, kromě Franzova syna Franze II., vnuků a pravnuků nikdo nenavázal. Fenomenálnímu úspěchu v polovině 19. století jistě pomohl překotný rozvoj průmyslu, stavba železnic i honba za lepším společenským postavením. Odhadní cena majetku, který za dobu svého podnikání bratři Kleinové získali se pohybovala v řádech miliónu zlatých. V erbovních znacích vízberského a sobotínského statku mimo spojených symbolických čtyř rukou jsou vepsaná hesla **Vires Unitae Agunt a Concordia et Labore** volně přeloženo jako „*Společnými silami*“ a „*Svorností a prací*“, která odráží životní hodnoty první generace rodiny.

Po roce 1945 byl veškerý majetek rodiny Kleinů, vízberské i sobotínské větve, na základě tzv. Benešových dekretů zkonfiskován. Vízberské panství spadalo do oblasti Sudet a Franz IV. byl od roku 1938 aktivním členem NSDAP „*Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei*“ mezi hosty vízberského zámku patřili Konrad Henlein či Bach von Zelewski.¹⁹

Potomci obou rodových linií žijí stále v Rakousku, v Německu a v ostatních evropských zemích dodnes.²⁰ V 90. letech usilovala obec Loučná nad Desnou a rodina Kleinů v zastoupení Franzem V. narozeným v roce 1929 ve Vízberku o vybudování hotelu s gastronomickým provozem a školou v prostorách rodového zámeckého sídla. Bohužel plány a finanční prostředky vložené žijícími členy rodiny Kleinů i obce do společného projektu, ztroskotaly při krachu jedné z mnoha bankovních institucí v divokých devadesátých letech. A nenaplněné vize vnesly mezi obec Loučnou nad Desnou a rodinu Klein von Wisenberg nenávratné rozkoly.²¹ Z rozvětvené rodiny se v současné době nikdo aktivně nevěnuje historickému odkazu svých předků z dob 19. století a kořeny spojené s územím na severu Moravy jsou uzavřenou kapitolou.

Závěrem je třeba říci, že s majetkem rodiny Kleinů nebylo v poválečných letech nakládáno zcela adekvátním způsobem. **Zámek ve Vízberku**, dnes v Loučné nad Desnou, měl nejdříve sloužit jako zotavovna pro vojáky, nakonec bylo rozhodnuto zde vybudovat **azylové centrum pro řecké uprchlíky**. Od 70. let 20. století sloužil objekt jako **nápravné zařízení** pro dívky a cenný zámecký interiér byl zcela zničen. V lepším případě byl v 50. letech původní inventář a hodnotná knihovna přesunuta do prostorů zámku ve Velkých Losinách, v ostatních případech rozebrán

¹⁸ SPURNÝ, František. Sobotínské železářny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 4.

¹⁹ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 31.

²⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 387-389.

²¹ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 32-33.

lidmi či cíleně likvidován.²² Další ostudnou tragédií naší minulosti je systematické ničení a vykrádání **Mauzolea rodiny Kleinů v Sobotíně** od 50. let 20. století. Opovržením hodným čin, který nakonec pobouřil i širokou veřejnost, se stal v roce 1959. Vandalové vnikli do hrobky, rozřezali kovová víka a znesvětili uložené ostatky členů rodiny Kleinů. Oloupili je o šperky, cennosti, vylámali nebožtíkům zlaté zuby a zašli dokonce až tak daleko, že ulomili ženskou hlavu, aby se dostali k náhrdelníku. Pachatelé byli brzy dopadeni, ale nakonec vyvázli jen s mírnými tresty.²³



Obr. 6 Vlevo: **Rodinná hrobka vízmberské větve rodiny Kleinů** s litinovým zábradlím v Loučné nad Desnou
Zdroj: vlastní fotoarchiv foto pořízeno v roce 2012



Obr. 7 **Mauzoleum rodiny Kleinů v Sobotíně** zasazené v krajinářsky komponovaném parku
Zdroj: vlastní fotoarchiv foto pořízeno v roce 2010

Nášťestí se změnou režimu v roce 1989 a generační obměnou v regionu, která i přes nelehké dějiny společné pro všechny oblasti bývalých Sudet, považuje kraj pod jesenickými vrcholy za svůj domov a znovu zde zapouští hluboké kořeny. Během posledních deseti let mého výzkumu je potěšující vidět opravené a funkční objekty, které dříve spadaly do podnikatelského impéria bratří Kleinů. Bohužel větší část původního nemovitého majetku rodiny je i 32 let od revoluce stále v katastrofálním stavu a jeho degradace pokračuje i dnes. Obsáhlá fotodokumentace pořízená v období 2010-2020 je v mnohých případech záznam historických a architektonických hodnot širokého spektra staveb vybudovaných ve druhé polovině 19. století, které jsou současným přístupem vlastníků objektů odsouzeny k jejich postupnému zániku.

Následující kapitoly jsou věnovány hlavním členům rodiny Kleinů a jejich potomkům v první linii. Ačkoliv se Josef a Engelbert na rodinném podnikání od 30. let nepodíleli z důvodů předčasné smrti, měl zejména Josefův vliv v počátcích formování rodinného podniku nezanedbatelný význam.

²² Na základě osobního svědectví Ing. Romana Bednáře, bývalého mnohaletého šéfa šumperské pobočky Správy silnic Olomouckého kraje, který se velice aktivně podílí na záchraně odkazu rodiny Kleinů a je hlavním iniciátorem projektu vzniku Muzea Silnic ve Vikýřovicích u Šumperka.

²³ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 256-257.

2.1 Johann Friedrich Klein (1756-1835)

* 8.1. 1756 Přemyslov

† 29.9. 1835 Čejč

Otec bratří Kleinů se narodil **8. ledna roku 1756** jako třetí syn z celkem sedmi dětí Hanse Georga Kleina (1721-1801) v **horské obci Přemyslov** ležící v nadmořské výšce 650-850 m.n.m. na **vízberském panství** pod správou starého moravského rodu Žerotínů. V roce 1784 koupil otec Hans Georg dvě parcely v nově vzniklé osadě **Kociánov** z parcelace loučenského poplužního dvora, na nichž vybudoval venkovské usedlosti s čísly popisnými 16. a 23.²⁴

17. ledna 1790 Hans Georg Klein daroval svému synovi Johannovi Friedrichovi usedlost s č. p. 16 s pozemky o celkové výměře 6,7 hektarů v Kociánově při příležitosti **sňatku** s 20letou **Elisabethou Hamplovou** z Vernířovic. Protější usedlost č. p. 23 i s poloviční výměrou pozemků o velikosti necelé 3 hektary koupil Johann Friedrich od svého otce v roce 1801, tedy krátce před jeho smrtí.²⁵

V rozmezí dvaceti let 1791-1811 se Friedrichovi a Elisabeth narodilo celkem **deset dětí**, z toho pouze dvě dcery. Dospělého věku se dožilo šest synů **Josef, Engelbert, Franz, Libor, Albert** a **Hubert**. V Kociánově v domě č. p. 16 se v roce 1791 narodil nejdříve první syn Anton, bohužel téhož roku i umírá. O rok později se zde narodil syn **Josef** (1792-1830), za další tři roky následuje první dcera Maria-Klara (1795-1796), která se dožila pouze jednoho roku. V roce 1797 se narodil syn **Engelbert** (1797-1830) a o tři roky později **Franz** (1800-1855). Tím výčet dětí narozených v Kociánově na vízberském panství pro dané období končí.

V roce 1797 zakoupil Johann Friedrich pole na území ondřejovického panství u nově vznikající osady **Salisov** ležící v rakouské části Slezska nedaleko Zlatých Hor „*Zuckmantel*“. Životním cílem Johanna Friedricha bylo patřit do vyšší vesnické vrstvy a vyrovnat se staršímu bratrovi Josefu Franzovi²⁶, který se díky sňatku stal rychtářem v Hynčicích pod Sušinou. Aby mohl uskutečnit svůj záměr, rozhodl se v roce 1801 přestěhovat rodinu v rámci Kociánova do protější menší usedlosti č.p. 23 z důvodu prodeje většího domu č.p. 16 i s pozemkem k financování nemovitostí ve Slezsku. Následující rok uzavřel smlouvu s vrchnostenskou kanceláří velkostatku Ondřejovice ke koupi dědičné rychty a mlýna v Josefském údolí, které ihned nechal zapsat na své dva nezletilé syny 10letého Josefa a pouze 5letého Engelberta.²⁷ Koncem roku 1802 v

²⁴ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 148.

²⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.14.

²⁶ Z hynčické větve rodiny Kleinů pocházel budoucí ředitel sobotínských železáren Friedrich Klein ve funkčním období mezi lety 1884-1902. Mezi jeho největší úspěchy patřilo odvrácení krachu železáren ke konci 19. století a prodloužení životnosti hutního provozu díky zavedením inovativním způsobům výroby o dalších 20 let.

²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 13-17.

průběhu zimy se Johann Friedrich stěhuje i s těhotnou ženou a třemi malými chlapci **Josefem**, **Engelbertem** a 2letým **Franzem** do nově dostavěného objektu daleko v odlehlém kraji. Krátce po přestěhování se jim zde 2. února 1803 narodil syn **Libor Josef** (1803-1848). Byl jediným z bratrů, který se narodil v jiném katastru obce než Kociánov. Starší Josef a Engelbert museli povinně chodit do 2,5 kilometrů vzdálené školy v Ondřejovicích. Za další dva roky na samotě porodila Elisabeth mrtvou holčičku, což byla nejspíš poslední rána pro již tak nelehký život. Friedrichovi se v jeho podnikatelských aktivitách nedařilo. Sen o dědičné rychtě v Josefském údolí se začal postupně rozpadat, jelikož za uplynulé dva roky se do osady nikdo nepřistěhoval a dluhy narůstaly. Z důvodu tíživé finanční situace se v polovině roku 1806 vrátil i s rodinou zpět do Kociánova, bez úspěchu, bez vysněného vyššího venkovského postavení, a především bez finančních prostředků. Rychta v Josefském údolí propadla věřitelům a Johann Friedrich se ještě více zadlužil připsáním další půjčky na zadluženou nemovitost č.p. 23 v Kociánově.

Počátkem roku 1807 se jim narodil další syn **Albert** (1807-1877). Za tři roky později přišel na svět syn Johann, který se nedožil druhého dne. Na Silvestra roku 1811 se 44leté Elisabeth a 55letému Friedrichovi narodil poslední syn **Hubert** (1811-1856).²⁸

Následující období je pro rodinu velice obtížných, dokonce jim v roce **1812** hrozila **exekuce** majetku a s ní spojená ztráta střechy nad hlavou způsobená nesplacenými dluhy Johanna Friedricha. Je pravděpodobné, že právě to byl jeden z rozhodujících momentů proč se nejstarší syn Josef odhodlal ve stejném roce k odchodu z vízmberského panství za prací na panství Lichtenštejnů podrobně popsáno v kapitole 3.2. M. Krejčířík ve své publikaci detailně popisuje výši půjček, jména věřitelů i průběh jednání před vízmberským soudem. Zastává názor a nelze než souhlasit, že možná právě nelehká životní situace, státní bankrot, hrozba exekuce, ale také nekonečná otcova touha po lepším společenském postavení, vtiskla bratřím Kleinům ty nejlepší předpoklady stát se významnými podnikateli své doby.²⁹

Johann Friedrich Klein o pět let přežil své nejstarší syny **Josefa** (†1830) a druhého **Engelberta** (†1830). Dne **29. září roku 1835** umírá v **Čejči** ve věku **sedmdesáti devíti** let, tak vysokého věku se žádný z jeho synů nedožil. Je pochován ve společném hrobě se synem Josefem v Rajhradu na místním hřbitově.³⁰ Elisabeth přežila manžela o pouhé tři roky a v roce 1838 zemřela v Liborově novém domě v Brně a uložena do rodinné hrobky na brněnském hřbitově.³¹

²⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 13-17.

²⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 23.

³⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.102-103.

³¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 285.

2.2 Josef Klein (1792-1830)

* 9. 11. 1792 Kociánov

† 28. 9. 1830 Rajhrad

Nejstarší ze synů Johanna Friedricha a Elizabeth Kleinových, první představitel rodinného podnikatelství „*Gebrüder Klein*“, se narodil 9. listopadu 1792 v Kociánově v usedlosti č.p.16. V té době již spadalo vízmberské panství pod správu c. k. Náboženského fondu.³² Josef musel na příkaz otce absolvovat místní vesnickou katolickou školu, která byla jediná na celém vízmberském panství. Jako desetiletý se i s rodiči a mladšími bratry stěhoval do nově založené kolonie Josefského údolí na ondřejovickém panství popsáno v předchozí kapitole.

V roce **1812** se rozhodnul nejspíš pod tlakem tíživé finanční rodinné situace odejít za prací na lednické panství patřící Lichtenštejnům. Zde působil **čtyři roky** pod německy mluvícím rybníkářským mistrem **Michaellem Hablitschkem**. Zanedlouho do Lednice povolává i své mladší bratry **Engelberta** i **Franze** a společně usilují o získání prvních samostatných zakázek.³³ M. Krejčířík se ve své publikaci detailně věnuje příchodu bratrů na lednické panství, jelikož je v mnoha pramenech chybně uváděno, že první z rodného Kociánova odešel teprve 15letý Franz a až po něm starší bratři. Více se problematice věnuji v kapitole 3.2.

Pod vedením **nejstaršího Josefa** se větší samostatná akce naskytla bratrům v roce 1817 při regulaci toku řeky Hané, při níž je v úředních spisech veden **Josef Klein** jako „*Teichmeister*“³⁴ a stává se **oficiální hlavou rodiny**, až do podpisu společenské smlouvy mezi bratry Josefem a Franzem v roce 1828, dva roky před Josefovým skolem.³⁵ Na zakázce regulace toku řeky Hané si společně s bratry **Engelbertem** a **Franzem** poprvé vyzkouší řídit výkopové a zemní práce pro **několik stovek dělníků**, kteří přicházejí za výdělkem z horských oblastí.³⁶ Všichni tři bratři se v listopadu roku 1817 po skončení prací před zimní sezónou uchýlili do Rajhradu, kde se ubytovali u Matyáše Mátle. Josef nechoval příliš vysokou důvěru k penězům v hotovosti, způsobené pravděpodobně státním bankrotem před šesti lety, a proto chtěl vydělané finanční prostředky okamžitě investovat do nákupu nemovitosti. V Rajhradě se od svého pronajímatele dozvěděl, že je k prodeji protějšší statek a dědičkou je nezadaná teprve sedmnáctiletá **Scholastika Fritzová**, dcera nedávno zesnulého městského písaře. 26letý Josefov šel požádat Marianu Fritzovou, matku Scholastiky, o dceřinu ruku. **Svatba** se konala už **1. února roku 1818** ve farním kostele v

³² MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 10-11.

³³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 25-28.

³⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 2.

³⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 91.

³⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 41.

Rajhradu. Statek zůstal i po svatbě zapsán na manželku Scholastiku. Větší stavební úpravy provedl Josef na rajhradské nemovitosti až v roce 1821, čímž značně zvýšil její hodnotu.³⁷ Dokonce v roce **1827** nechal v katastru Rajhradu vybudovat velký **vinný sklep s lisovnou**.³⁸

Ještě před sňatkem si Josef podal žádost o vyjmutí z jurisdikce panství vízmberského, aby se záhy mohl stát poddaným v Rajhradu. Svůj osobní profil toužil vylepšit i o další čtyři roky později, kdy usiloval o získání brněnského poddanství a stát se městským rybníkářským mistrem. Josefově žádosti nebylo vyhověno a až do své smrti v roce 1830 se musel spokojit „pouze“ s rajhradským poddaným.³⁹

V roce **1821** přichází za starším bratrem Josefem teprve **14letý Albert** a nastupuje ke **dvouletému studiu** pod patronací **rajhradských benediktýnů**.⁴⁰ Je prvním z bratří, kterému se dostane vyššího vzdělání. To dokazuje, že ačkoliv Kleinové nepocházeli z vyšších vrstev společnosti, velice dbali na dosažené vzdělání a podporu mladších sourozenců Alberta a Huberta ve studiích. V roce **1826** umírá v Rajhradě **Josefova tchyně na tuberkulózu**, nemoc se stane osudnou i samotnému Josefovi, jeho bratru Engelbertovi a velkému počtu ostatních členů rodiny v pozdějších letech. Počátkem roku **1828** se navíc do **Rajhradu** přistěhují oba **rodiče i se 17letým synem Hubertem z Kociánova**, Johannu Friedrichovi Kleinovi je v té době sedmdesát dva let. Usedlost č.p.23 v Kociánově, kde rodina bydlela od roku 1806, prodal Friedrich Klein společně se synem Josefem 18. ledna 1828.⁴¹ Prodejem nemovitosti a odchodem rodičů na jižní Moravu **zanikla rodině Kleinů** jakákoliv majetková vazba na **vízmberské panství**. V roce **1844** se ve **Vízंबरku objeví Kleinové znovu**, ale v naprosto odlišné roli.⁴²

V polovině roku **1828** došlo k **podpisu společenské smlouvy** mezi **Josefem a Franze** s ohledem na zhoršující se bratrův zdravotní stav. Franz se zavázal převzít všechny nedokončené a nasmlouvané práce na Krnovské silnici a v nich i nadále pokračovat. Tímto aktem se stal **Franz** novou oficiální **hlavou rodiny Kleinů**, ve které setrval nadcházejícího čtvrt století až do svého úmrtí v roce 1855.⁴³

Josef měl se **Scholastikou** během **dvanácti let manželství** celkem **šest dětí** z toho pouze čtyři se dožily dospělosti. Tři dcery **Johanna Nepomucena** (1819-1850), **Anna** (1821-1838) a **Adolfina** (1828-1910) a tři syny **Josef** (1823-1838), **Engelbert** (1825-1856) a **Eduard** (1827-1868).

³⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 48-49.

³⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 2.

³⁹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 150.

⁴⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 51.

⁴¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 84-86.

⁴² MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 12.

⁴³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 91-92.

V době úmrtí Josefa Kleina v září roku 1830 bylo nejstarší dceři „Muky“ teprve jedenáct let a nejmladší Adolfině necelé dva roky. Poručníkem Josefových dětí se stal mladší bratr Franz.⁴⁴

2.2.1 Johanna Nepomucena (1819-1850)

Johanna Nepomucena (*20. 5. 1819 Rajhrad-†5. 4. 1850) se v roce 1844 provdala za inženýra ve službách státních drah **Karla Heinricha**, po jeho úmrtí se znovu provdala po roce 1846 za vysoce postaveného důstojníka rakouské armády, v té době již penzionovaného, **Jacoba von Gyru**.⁴⁵ „Muky“ měla pobývat na vízmberském zámku, kteří její strýcové koupili se stejnojmenným panstvím v roce 1844, do své **smrti v roce 1850**.⁴⁶

2.2.2 Engelbert (1825-1856)

Engelbert (*5. 10. 1825 Rajhrad-†21. 9. 1856 Brno) vystudoval brněnské gymnázium a po jeho absolvování nastoupil na vídeňskou techniku. Účastnil se podnikatelských aktivit svých strýců a podílel se na stavbě NSTB v úseku Praha-Podmokly pod vedením Alberta Kleina. V lednu **1856** se **Engelbert oženil** se svojí **18letou sestřenicí Jülií Kleinovou**, dcerou Libora Kleina. Novomanželům šel za svědky **JUDr. Eduard Urlich**, manžel dcery Franze Kleina Marie, a **Hermann svobodný pán von Pillersdorf**, manžel Adolfiny nejstarší dcery Libora Kleina. Krátce po svatbě se jim v dubnu narodil syn Hugo (*18.4. 1856 Brno-†18.1.1858 Brno), což znamená, že nevěsta v době sňatku byla již v šestém měsíci těhotenství. Bohužel v září téhož roku podlehnul Engelbert plicní tuberkulóze stejně jako jeho otec v roce 1830 a strýc Libor v roce 1848.⁴⁷

2.2.3 Eduard (1827-1868)

Eduard (*18. 8. 1827 Rajhrad-†29. 4. 1868 Vídeň) druhý syn Josefa Kleina měl od svých 18let působit jako asistent sobotínských železáren vedených Aloisem Scholzem. V roce 1852 měly být 25letému **Eduardovi** dle P. Popelky **svěřeny pronajaté hutě v Železné**, což potvrzuje i nájemní smlouva ze stejného roku podepsaná několika členy rodiny Kleinů, ředitelem Scholzem a Eduardem Kleinem více kapitola 7.7. Na sklonku života se měl Eduard podílet na výstavbě **První sedmihradské dráhy**, kterou realizovali v kooperaci s vídeňským stavitelem Johannem Sepperem mezi lety 1867-1870 více kapitola 5.11. Eduard zemřel jako svobodná a bezdětný v roce 1868 stejně jako jeho starší bratr před dvěma roky. Je pochován ve společném hrobě na sobotínském hřbitově.⁴⁸

⁴⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.102-103.

⁴⁵ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 150-151.

⁴⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 236.

⁴⁷ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 151.

⁴⁸ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 151.

2.2.4 Adolfine (1828-1910)

Adolfine (*5. 12. 1828 Rajhrad-†27. 7. 1910 Sankt Christoph Dolní Rakousko) se ve svých osmnácti letech provdala v roce 1846 za **rytíře Johanna von Schimke** (1815-1884). Manželství jim vydrželo dlouhým 38 let až do manželova skonu v roce 1884. Vzhledem k bezdětnosti páru adoptovali Rudolfa Kleina, narozeného v roce 1853, jako nemanželské dítě nejstaršího bratra Engelberta. Na konci 30. let 19. století vykonával mladý Johann Schimke funkci technického asistenta společnosti KFNB na trati z Vídně do Brna, stavěné z větší části firmou „*Gebrüder Klein*“ mezi lety 1837-1838 více kapitola 5.1. Po odchodu ze společnosti KFNB působil ve službách státní dráhy a podílel se na výstavbě **Jižní dráhy** projektované Carlem von Ghegou. Kariéerně to Schimke dotáhl až na **ředitele Tiské dráhy**. S ohledem na stoupající společenskou prestiž zakoupil panství **Sankt Christoph v Dolním Rakousku**.⁴⁹ Po úmrtí Alberta Kleina v roce 1877, zastával post **viceprezidenta České západní dráhy** vedoucí z Prahy k bavorské hranici, kterou budovala firma „*Gebrüder Klein*“ mezi lety 1860-1863 více kapitola 5.10.

2.3 Engelbert Klein (1797-1830)

* 27. 8. 1797 Kociánov

† 9.4. 1830 Krnov

Narodil se pět let po starším Josefovi v Kociánově roku **1797**. V pěti letech odešel s rodiči na osamocenou rychtu na území ondřejovického panství ve Slezsku. S Josefem zde navštěvoval vesnickou školu 2,5 kilometru daleko v Ondřejovicích. Jak už bylo v předchozích kapitolách zmíněno, rodina se po neúspěchu v roce 1806 vrátila zpět do Kociánova.⁵⁰ Ačkoliv otec Friedrich dbal na vzdělanost svých dětí a posílal je alespoň do vesnické školy, na Engelbertovi se školní docházka příliš nepodepsala. U vyšetřovacího protokolu policejního soudu z lednického panství z roku 1816, kam odešel jako 17letý o dva roky dříve, je pod svojí výpovědí podepsán pouze třemi křížky a pravost podpisu je stvrzena dalšími přísedícími.⁵¹

Engelbert následuje cestu po boku staršího bratra **Josefa** a mladšího **Franze** se účastní všech společných zakázek. Jmenovitě regulace řeky Hané z roku 1817 kapitola 3.4 drobné stavební a udržovací práce v Brně, budování Třebovské silnice kapitola 4.1, Krnovské silnice kapitola 4.3, která se mu nakonec stane osudnou. Ve stavebních protokolech je označován jako „*Strassenbauer*“.⁵²

⁴⁹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 151-152.

⁵⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 15.

⁵¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 27.

⁵² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 3.

Dne **9. dubna 1830** ve svých **třiatřiceti letech skonal Engelbert Klein** v domě č. p. 234 v Krnově. Důvodem úmrtí byla pravděpodobně **tuberkulóza**, v dobových zdrojích uváděna jako voda na plicích. Pochován byl v Krnově v hrobě, který nechal na vlastní náklady zbudovat mladší bratr Franz. O životě Engelberta Kleina se nedochovalo příliš mnoho informací. M. Krejčířík se nad jeho podivuhodným osudem několikrát pozastavuje a přichází s domněnkou, že mohl mít vlastnosti, které zbytku rodiny přidělávaly spíše těžkosti. Což by vysvětlovalo i fakt, proč jej žádný z bratří nikdy nezmiňoval v důležitých dokumentech nebo při zádušních mších.⁵³

2.4 Franz Klein (1800-1855)

* 27. 4. 1800 Kociánov

† 29. 8. 1855 Zebrzydowice

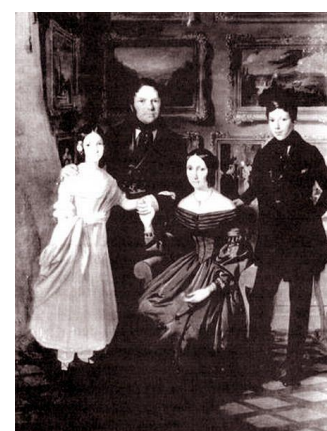
Hlavní osobnost a strůjce podnikatelského úspěchu rodiny Kleinů, který se během pětapadesáti let života dokázal vypracovat z rybníkářského nádeníka na přední příčky podnikatelských elit Rakouského císařství poloviny 19. století.

Narodil se v Kociánově v domě č.p. 16 jako třetí syn Friedricha a Elisabeth Kleinových.⁵⁴ Dětství strávené ve Slezsku a útrapy s tím spojené byly popsány podrobně v předchozích kapitolách. Po odchodu z vízmberského panství za staršími bratry na jižní Moravu, kapitola 3.2 a 3.3, se od roku 1818 natrvalo usazuje v Brně. Jihomoravská metropole se Franzovi Kleinovi stala domovem na nadcházejících necelých pětatřicet let.⁵⁵ Počátkem 20. let bydlel v Brně v domě u Měniné brány, který později koupila jeho budoucí tchýně Rosalie Hillebrandová. V roce 1823 se do Brna za Franzem z Rajhradu přesunul ke studiím 16letý bratr Albert a v témže roce i 20letý Libor, který se zapojil okamžitě do rodinného podnikání. Společné realizace v oblasti silničního stavitelství daného období jsou popsány v kapitole 4.⁵⁶

V domě U Měniné brány se Franz seznámil se svoji budoucí ženou **Franziskou Hillebrandovou** (1803-1852). Mladému nesezdanému páru se dne 12. 5. 1824 narodila první



Obr. 8 Franz Klein portrét polovina 19. století
autor: Joseph Kriehuber
zdroj: Bildarchiv Austria ÖNB



Obr. 9 Franz Klein s manželkou Franziskou a dětmi synem Franzem II. a dcerou Marií
autor: olejomalba J. Weidnera
zdroj: ze sbírky VM v Šumperku

⁵³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 104-106.

⁵⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 15.

⁵⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 44-45.

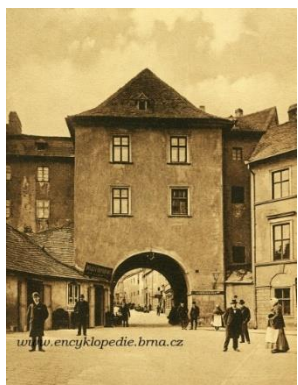
⁵⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 75-77

dcera Johanna, která bohužel v půl roce umírá. Téhož roku v prosinci požádal Franz brněnský magistrát o souhlas ke sňatku s Franziskou a o uvolnění z jurisdikce vízmberské do brněnské. Jeho žádost byla magistrátem zamítnuta stejně jako bratrovi Josefovi před dvěma lety. S verdiktem magistrátu se nechtěl smířit Franz ani jeho budoucí tchýně, proto okamžitě podal na magistrát novou žádost. V ní uvádí že je **majitelem domu** č. p. 551 u **Měnínské brány** a z důvodů péče o dům a domácnost žádá opětovné svolení k sňatku. V té době byla Franziska již podruhé těhotná a souhlas ke svatbě nutně potřebovali, jeho žádosti bylo konečně vyhověno. Dne 11. dubna 1825 byl Franzovi vystavěn propouštěcí list z vízmberské jurisdikce a stal se brněnským poddaným. Brněnské měšťanství bylo Franzi Kleinovi uděleno až 13. prosince 1827.⁵⁷

Svatba **25letého Franze** a **22leté Franzisky** se konala v Brně **29. května 1825** v již pokročilém stádiu těhotenství nevěsty, jelikož o pouhé dva měsíce později se jim narodil syn Franz ml. budoucí a jediný pokračovatel v otcově tradici.⁵⁸

Franzovi a Franzisce se za společného života narodilo celkem **sedm dětí**, tři dcery a čtyři synové, Johanna (1824), **Franz** ml. (1825-1882), **Marie** (1826-1904), Rosalina (1828-1834), Wilhelm (1830-1831), Eduard (1831), Alois (1832). Dospělosti se dožily pouze dvě z nich popsané v následujících dvou podkapitolách.⁵⁹

Původní **dům u Měnínské brány** Franz zbouřil a na jeho místě nechal postavit v roce 1826 za pouhý pět měsíců novou reprezentativnější obytnou budovu. Empírový objekt z první čtvrtiny 19. století o třech nadzemních podlažích je ve své původní podobě dochován dodnes.



Obr. 10 Novobranská ulice s **Měnínskou bránou** v Brně. Vpravo od historické brány je **dvoupatrový empírový dům Franze Kleina** postavený v roce 1826. Srovnání historické fotografie a současnosti zdroj: encyklopediebrna.cz, TIC Brno

Symetricky komponované fasádě dominuje centrálně orientovaný vstup s obloukově zaklenutým kamenným ostěním. Spárou vyznačená bosáž přízemí je od prvního patra oddělena kordonovou římsou, která horizontálně člení fasádu i mezi druhým a třetím nadzemním podlažím. Průčelí fasády s pětiosým uspořádáním pravoúhlých oken, v parteru nad okny

⁵⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 60-61

⁵⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 53-57.

⁵⁹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 153.

naznačeno obloukové zaklenutí otvorů. Okna v prvním patře jsou zvýrazněna vhloubenou šambránou a nadokenní římsou, v posledním patře je pouze vtlačená šambrána kolem oken.

V roce **1828** podepsal Franz s nejstarším bratrem Josefem společenskou smlouvu, kdy na sebe převzal veškeré Josefovy dluhy i celé silniční podnikání. Tímto gestem pomohl z tíživé životní situace těžce nemocnému bratrovi, ale zároveň se neúměrně zadlužil. Svým závazkům nakonec dostal a splatil je do deseti let.⁶⁰ Zároveň se **stává oficiální hlavou rodiny** a hlavním strůjcem podnikatelského úspěchu bratří Kleinů na dobu dalších 27 let. Jeho vize a rozpracované projektu mu překazí nečekaná **smrt v roce 1855**, kdy zahynul při inspekci bohumínsko-osvětimské dráhy dne **29. srpna roku 1855**.⁶¹ Franz Klein byl pochován v Brně za velkých poct dne 31. srpna roku 1855 na brněnském hřbitově do rodinné hrobky vedle ostatků své ženy „Fany“ která zemřela již o tři roky dříve.⁶²

Ještě během svého života byl oceněn za podnikatelské zásluhy a výstavbu prvních železničních tratí u nás. Nejdříve mu byla udělena velká zlatá záslužná medaile, nejvyšší civilní vyznamenání té doby, a poté 22. dubna 1854 získal prestižní státní vyznamenání, řád Františka Josefa, kterého si velice cenil. Povýšení do šlechtického stavu se nedožil a jeho zásluhy byly přičteny k nobilitaci syna Franze II. v roce 1865 více kapitola 2.4.1.⁶³

Franz Klein byl neuvěřitelně pracovně angažovaný člověk, který se pohyboval v oblasti silničního a železničního stavitelství a hutního průmyslu celou svojí profesní kariéru. Jeho životní příběh na poli stavitelských a podnikatelských úspěchů je proložen textem celé disertační práce. Stýkal se se špičkami vídeňské a pražské techniky, spolupracoval s předními stavebními inženýry první poloviny 19. století Rakouského císařství navíc dokázal být tvrdým protivníkem konkurenčních podnikatelů, za kterými stály silné bankovní domy a dlouholetá tradice. S ohledem na základní dosažené vzdělání ve vesnické škole na vízmberském panství, je až s obdivem, jak rychle se dokázal vypracovat do předních pozic. Svoji vzrůstající společenskou prestiž promítnul jednak do **zakoupení rodného panství Vízmberek v roce 1844**, ale zejména do nové stavby městského paláce na Velkém náměstí v Brně v roce 1847 dle projektu renomovaných vídeňských architektů Ludwiga Förstera a Theophila Hansena známého jako **Kleinův palác**, kterému je věnovaná samostatná kapitola 10.2 v závěru disertační práce.

⁶⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 91-93.

⁶¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 6.

⁶² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 323 a 348.

⁶³ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 227.

2.4.1 Franz II. (1825-1882)

Franz II. (*29. 7. 1825 Brno+8. 12. 1882 Vídeň) **jediný pokračovatel z druhé generace Kleinů**, který navázal na odkaz svého otce. Narodil se v Brně v Novobranské ulici v původním domě u Měnínské brány. V roce 1836 nastoupil na brněnské gymnázium a k dispozici měl navíc domácího učitele mladého právníka **Eduarda Urlicha**, který se později stal **manželem jeho mladší sestry Marie**. Jako 14letý odešel za studiem do Vídně na reálnou školu při c. k. polytechnickém institutu. Franz ml. zde výborně prospíval a jako 15letý nastoupil do prvního ročníku technického oddělení vídeňské polytechniky. Studia po čtyřech letech úspěšně dokončil a absolvoval předměty jako matematiku, vodní a silniční stavitelství, kreslení silničních a hydrotechnických staveb, stavební ekonomii a účetnictví.⁶⁴ Co otec suploval praxí se mladý Franz učil na akademické půdě, svoje poznatky zúročil na několika technických stavbách realizovaných v rámci rodinného podnikatelského impéria. Ve dvaceti letech nastoupil v roce 1845 pod strýce Huberta na stavbu **NStB** na trati **Praha-Podmokly** více kapitola 5.2.3.



Obr. 11 Franz II. Klein polovina 19. století autor: Joseph Kriehuber zdroj: Bildarchiv Austria ÖNB

V rámci „*Gebrüder Klein*“ se účastnil mnoha velkých zakázek například stavby **Semmeringové dráhy** kapitola 5.3., samostatně vedl v **28 letech** stavbu Krasové dráhy 5.5, Českou západní dráhu, První sedmihradskou dráhu a další uvedené v soupisu železnic v kapitole 5. Po otcově předčasné smrti **v roce 1855** se stal **pravou rukou strýce Alberta** a převzal veškeré rodinné a podnikatelské závazky po svém otci. Byl zakladatelem vídeňské společnosti „*Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner*“, která se zaměřovala na stavbu velkých silničních a železničních mostů a jako jedna z prvních se specializovala na zakládání mostních pilířů v říčních tocích s využitím kesonů a mechanizace. Nejznámější realizací této firmy u nás je **Palackého most v Praze** z druhé poloviny 70. let 19. století blíže kapitola 8.4.⁶⁵



Obr. 12 Palác Franze II. ve Vídni s neorenesanční fasádou z roku 1867 od architekta Carla Tietze na Dr. Karl Lueger-Platz autor fotografie: Thomas Ledl zdroj: www.planet-vienna.com

V období 60.-70. let koupil se strýcem Albertem několik vídeňských nemovitostí mezi nimi i parcelu na třídě Praterstrasse, kde vybudovali **novou centrálu firmy „Gebrüder Klein“**

⁶⁴ KREJČIŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 274-275.

⁶⁵ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 34.

navrženou Ludwigem **Försterem** a Theophilem **Hansenem** více kapitola 10.3. Pozemkový fond rozšířil o velkostatek **Immendorf** v Dolním Rakousku nedaleko města Hollabrun a velkostatek **Boros Jenö** v Sedmihradsku. Financoval výstavbu neogotického kostela sv. Barbory „Na Hutích“ ve Štěpánově v blízkosti místních Kleinových železáren kapitola 7.4.2. Ve Vídni podporoval stavbu obchodní školy a Kunsthausu, zároveň byl velkým sběratelem umění.⁶⁶ P. Popelka uvádí maximální částku dosaženou na kontě Franz II. v roce 1870 ve výši 2,5 mil. zl.⁶⁷

Po otcově smrti zdědil podíl na **vízberském panství i Kleinův palác** v centru Brna, který po jeho smrti připadl sestře Marii.⁶⁸ Franz ml. většinu života strávil na výstavbě železničních tratí po celé Rakousko-uherské monarchie. Volné chvíle trávil se svojí ženou Leopoldinou ve Vídni či ve Vízberku. **Dne 26. července roku 1865** byl za své i otcovy zásluhy povýšen do šlechtického stavu císařem Františkem Josefem s přídomkem „*von Wisenberg*“. V roce 1873 do stavu svobodných pánů.⁶⁹

8. prosince roku 1882 ve věku pouhých **57 let zemřel** ve svém vídeňském paláci a jeho ostatky byly po velkolepém pohřebním obřadu ve Vídni uloženy do rodinné hrobky v Brně.⁷⁰ Na vízberském zámku pobýval jen symbolicky, zato jeho syn Franz III. si jej zvolil za své hlavní sídlo a strávil zde většinu života.⁷¹ Se svojí manželkou **Leopoldinou Hauptmannovou** (1827-1886) se Franz II. seznámil, již při vídeňských studií na počátku 40.letých 19. století. V roce 1849 si ji ve Vídni přivedl k oltáři a během manželství se jim narodilo **devět dětí** Leopoldine (1849-1863), **Franz III.** (1851-1930), **Franziska Elisabeth** (1853-1940), **Friderica Rosalia** (1855-1936), **Alfred** (1856-1918), **Marie** (1858-1951), Sophia (1859-1861). Leopoldine pocházela z rodiny vídeňských hoteliérů a její rodiče udržovali přátelské styky s majitelem bankovního domu Zinner, **Demeterem Zinnerem**, kvůli kterému se rodinné podnikatelství Kleinů dostalo v polovině 50. let do hluboké finanční krize blíže popsané v kapitole 6.2.3.⁷² Syn **Alfred** vlastnil velkostatek Grünbichl v Rakousku a v roce 1898 vstoupil do společnosti „*Drnowitzer Zuckerfabrik Herring, Offermann et Comp.*“, mezi jejichž zakladateli byl druhý manžel Julie Kleinové 2.5.3, **Edmund Bochner ze Strážiska**. Alfred se v roce 1883 v Brně oženil s jejich dcerou **Eugenií Julii Theodorou** (1861-1937). Vklady do cukrovaru postupně navyšoval až do roku 1916.⁷³

⁶⁶ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s. 212.

⁶⁷ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 186.

⁶⁸ FLODROVÁ, Milena. Dům U zlaté koule, bratři Kleinové a jejich palác v Brně. *Zprávy památkového ústavu v Brně*, 1997, 1, s. 31.

⁶⁹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 233-234.

⁷⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 213.

⁷¹ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s. 212.

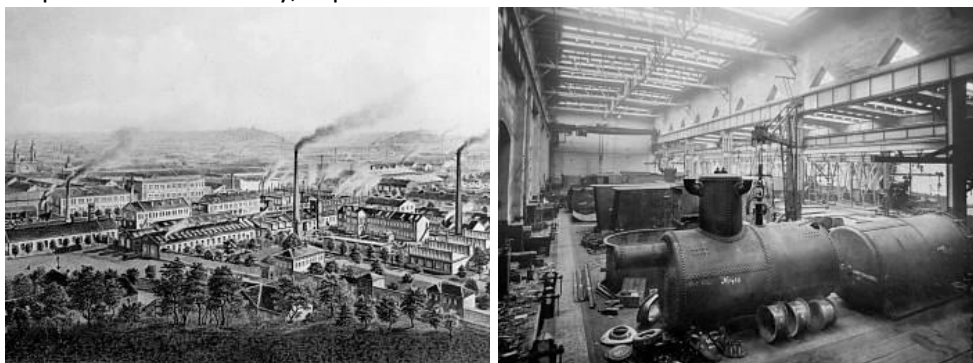
⁷² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 336-337.

⁷³ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s. 52,212.

2.4.1.1 Potomci Franze II. a aliance s rodinou Ringhofferů

Fenomenálnímu spojení **čtyř potomků vízberské větve rodiny Kleinů se všemi čtyřmi potomky Franze II. Ringhofferů** se podrobně věnují autoři P. Popelka v kapitole *Dokonalá spřízněnost. K rodinné alianci podnikatelských rodin Kleinů a Ringhofferů* v knize *Fenomén Ringhoffer* vydané v roce 2019 NTM v Praze a dvojice autorů M. Hlavačka a P. Bek ve své knize *Ringhofferové: rodina a podnikání* vydané v roce 2019 Historickým ústavem AV ČR. Na obě vědecky zaměřené práce přímo odkazují.

Prvním doloženým kontaktem mezi oběma rodinami je zakázka na **technologické** vybavení **vízberského pivovaru** Kleinů v roce **1847⁷⁴** vyrobené v **Ringhofferově dílně** ještě na staré adrese v Opatovické ulici na Novém Městě v Praze, jelikož nové dílny v Opletalově ulici byly zprovozněny až nedlouho poté v polovině 19. století.⁷⁵ Továrna na Smíchově byla postavena až v roce 1852⁷⁶. Dalším doloženým kontaktem je objednávka **150 nákladních železničních vozů** pro přepravu železné rudy a uhlí pro **společnost Buštěhradské dráhy z roku 1853⁷⁷**, v níž Kleinové drželi nemalé vlastnické podíly a **Albert Klein** toho času pobýval v Praze skrz firemní zakázky. Poslední mnou dohledanou vazbou je stavba nové **Újezdské brány** v roce 1862, kterou nechal čerstvě zvolený starosta Smíchova **Franz II. Ringhoffer** zbourat, důvody jsou vysvětleny v kapitole 8.4. Novou Újezdskou bránu zadal bez veřejného výběrového řízení přímo **Albertu Kleinovi**, za což byl několikrát kritizován od politické opozice Smíchova.⁷⁸ Ohledně potenciálu stavby **České západní dráhy**, kterou stavěli Albert a Franz ml. společně s Lannou na počátku 60. let, a napojení Smíchova na bavorskou železnici s vlastní nádražní budovu přímo v katastru obce situované nedaleko Ringhofferovy továrny není třeba se více rozepisovat, kapitola 5.10. Stavba Pražské spojovací dráhy poté propojila Smíchov a Českou západní dráhu s železničními tratěmi na pravém břehu Vltavy, kapitola 5.14.



Obr. 13 Ringhofferovy závody na Smíchově celkový pohled druhá polovina 19. století. Výrobní hala na Smíchově foto z roku 1914 zdroj: Smíchov: z továrny na vlaky továrna na nákupy iDNES.cz

⁷⁴ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s. 255.

⁷⁵ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s. 42-49.

⁷⁶ HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha 2019, s. 51.

⁷⁷ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s. 53.

⁷⁸ HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha 2019, s. 52-54.

Dalším společným projektem byla dodávka technologického zařízení do nově postaveného **pivovaru na Třemešku** JUDr. Eduarda Urlicha a jeho manželky Marie na počátku 70. let a také vybavení **pivovaru** při zámku v **Jindřichově ve Slezsku**, který koupil Albert Klein i s velkostatkem Jindřichov v roce 1868 oba průmyslové podniky jsou popsány v kapitola 9.3. Podnikatelské propojení rodin uzavírá zakázková výroba osobních vagónů, které si rodina Kleinů u Ringhofferů objednala. Téhož času měli Kleinové přímé vlakové spojení ze Sobotína do Vídně.⁷⁹

Nezodpovězenou otázkou zůstává, jestli firma Ringhoffer nevyrobila technologii do nového moderního parního mlýna v Čejči založeného v roce 1843 Hubertem Kleinem. Kdyby tomu tak bylo, je to bezesporu první kontakt mezi oběma rodinami již na počátku 40. let 19. století více kapitola 9.2.1.

Svatby mezi potomky Kleinů, **tři dcery Franze II.** odešly do **Prahy**, a Ringhofferů, **jediná dcera Franze II. Ringhoffera** odešla na sever Moravy. Nelze zařadit mezi předem dohodnuté sňatky jejich otců či smluvně sjednanou sňatkovou politiku, jak tomu bývalo zvykem u výše postavených šlechtických rodin. Historické prameny a překlady osobní korespondence mezi snoubenci dokazují, že se jednalo o vzájemné sympatie, které mohly plynout z podobného prostředí v jakém vyrůstali.⁸⁰



Obr. 14 zleva: František III. Ringhoffer a Franziska Kleinová, Emanuel Ringhoffer a Frederica Kleinová, Franz III. Klein a Emilie Ringhofferová, Viktor Ringhoffer a Marie rozená Kleinová
zdroj: ZAO pobočka Olomouc, fond RA Klein-Wisenberg

První svatba se konala v roce **1871** na vízmberském zámku mezi 27letým **Franzem III. Ringhofferem** (1844-1909) a 18letou **Franziskou „Fanny“ Elisabeth Kleinovou** (1853-1940). Franziska odešla za svým manželem do Prahy a její věno ve výši 100000 zlatých de facto umožnilo Franzovi III. Ringhofferovi vstoupit jako rovnocennému společníkovi do otcovy firmy. **Druhá svatba** se konala o čtyři roky později v roce 1875 mezi 28letým **Emanuelem Josefem Ringhofferem**

⁷⁹ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 138.

⁸⁰ POPELKA, Petr. Dokonalá spřízněnost. K rodinné alianci podnikatelských rodin Kleinů a Ringhofferů. In: HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha 2019, s. 36-39.

(1848-1923) a 20letou **Fridericou Rosalii Kleinovou** (1855-1936). Emanuel navíc od poloviny 80.let zastupoval podnikatelské zájmy rodiny Kleinů v severoitalském regionu kapitola 9.7. **Třetí svatba** v pořadí se odehrála v zámecké kapli v **Kamenici** dne 15. května roku **1878** k oltáři si přivedl 27letý **Franz III. Klein** (1851-1925) **Emilii „Emmy“ Ringhofferovou** (1858-1947), jedinou dceru Franze III. Ringhofferera. Poslední **čtvrtý svazek** se uskutečnil až v roce 1908 mezi **Viktorem Ringhofferem** (1854-1922) a **Marií Ludwigovou**, rozenou **Kleinovou** (1858-1951) vdovou po generálovi Karlu von Ludwig (1836-1906), Viktor se ženil poprvé již jako starý mládenec.⁸¹

Tím byla dokonalá spřízněnost mezi oběma podnikatelskými rodinami dovršena. Následná společná historie rodin Kleinů a Ringhofferů byla nedílnou součástí našich novodobých průmyslových dějin první poloviny 20. století. Podrobně je sepsána ve výše uvedených dílech.

Na závěr kapitoly bych ráda upozornila na drobnou záměnu rodinných portrétů v knize Fenomén Ringhoffer vydané v roce 2019 NTM v Praze v první kapitole Pět generací Ringhofferů a podkapitole od autora *M. Hlavačky Ringhofferové: Rodina, podnikání, politika* došlo k záměně vyobrazení Josefa Ringhofferera a jeho manželky Johanny Obr. 1 a Obr. 2 za portréty Franze Kleina a jeho manželky Franzisky. Drobná záměna potvrzuje skutečnost, jak byla rodina Kleinů významná pro historii rodiny Ringhofferů.⁸²

2.4.2 Marie (1826-1904)

Marie (*25. 9. 1826 Brno-†31. 1. 1904 Brno) jediná dcera Franze a Franzisky, která se dožila dospělosti. Dětství strávila v Brně v domě v Kožené ulici, kde se také seznámila se svým budoucím manželem Eduardem Urlichem, který byl mezi lety 1836-1837 domácím učitelem jejího staršího bratra Franze.⁸³ Otec Franz své dceři vystrojil **svatbu** na nově zakoupeném **zámku ve Vízberku v září roku 1845**, za **svědky** snoubencům šel **strýc Libor** a profesor vídeňské techniky **Franz Laurenz Riepl**, který Kleinům dopomohl k získání rodného panství.⁸⁴

Dostudovaný právník **JUDr. Eduard Rafael Urlich** (1813-1881) pocházel ze Sobotína, ležícího na vízberském panství, byl poslancem moravského sněmu, předsedou moravskoslezské advokátní komory a od roku 1870 zastával funkci viceprezidenta správní rady akciové **Rosické báňské společnosti** více kapitola 2.9.1. Rovněž byl dlouholetým podnikovým i rodinným právníkem Kleinů, jejichž zájmy hájil napříč průmyslovým odvětvím. V roce **1861**

⁸¹ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s. 256-260.

⁸² HLAVAČKA, Milan. Ringhofferové: Rodina, podnikání, politika¹ In: HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha 2019, s. 19.

⁸³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 164.

⁸⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 236.

koupil společně s manželkou Marií od rytíře Tersche **velkostatek Třemešek** i s Krenišovským dvorem, ten prodala Marie se synem už v roce **1882 rok po manželově smrti**⁸⁵, nedaleko Šumperka a vízmberského panství.



Obr. 15 Krenišovský dvůr „Kröneshof“ zdroj: sbírky Muzeum silnic ve Vikýřovicích

Až do roku 1841 se na panství „*Johrnsdorf*“ nacházel jednoduše komponovaný renesanční zámek s cenným vstupním portálem z roku 1587 s plasticky vyobrazenými tehdejšími majiteli panství Janem a Ester Bokůvkových z Bokůvky.⁸⁶ Původně dvoupatrový renesanční zámek s obytným podkrovím a polozapuštěným spodním patrem, který vyrovnával terénní zlom a zároveň otevíral zámek do zahrady, **byl v polovině 19. století** přestavěn na přání rytíře Tersche dle projektu **Antona Archeho**. Realizaci vedl šumperský stavitele **Josef Bayer**, který pocházel z Třemešné stejně jako manželky Alberta a Libora Kleina. Manželé Urlichovi v započaté přestavbě pokračovali, ale místo neogotického návrhu upřednostnili neorenesanci.



Obr. 17 Renesanční zámek Třemešek jižní průčelí autor: Franz Haber 1920 dle kresby J. E. Kastnera z roku 1841 zdroj: převzato z knihy D. Polácha Historie zámku a panství Třemešek



Obr. 16 Foto jižního průčelí zámku s renesančním portálem Třemešek foto rok 2012. zdroj: Památkový katalog NPÚ Celková rekonstrukce objektu po požáru v roce 2018. V majetku obce Dolní Studénky

Objekt zvýšen o druhé obytné patro a ukončen valbovou střechou s vystupující věží a lucernou. Jižní průčelí zdobeno mělkým středovým rizalitem s trojicí pravouhlých oken. Objekt je založen na respektování přísné symetrie s devítiosým uspořádáním oken se šambránou a nadokenní římsou. Přízemí odděluje kordonová římsa s bosovaným nárožím, které ve vyšších patrech přechází v ploché pilastry. K severnímu průčelí bylo přistavěno mohutné arkádové schodiště na osu rozlehlého anglického parku, který byl volně dostupný veřejnosti a velice oblíbeným místem nedělních procházek. Z parku se do současnosti nedochovalo takřka nic. Rybník byl zavezen a většina vzácných stromů vykácena. Původní koncepce je dnes nečitelná.

⁸⁵ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s.143.

⁸⁶ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s.40.



Obr. 18 Zámek Třemešek rok 1900 a 1910 zdroj: převzato z knihy D. Polácha Historie zámku a panství Třemešek Na fotografii vpravo viditelná socha Neptuna držícího trojzubec, socha i v zámeckém parku ve Vízंबरku

Manželé Urlichovi na zámku **nikdy trvale nebydleli** a pobývali především v moravské metropoli. Koupě zámku byla součástí **společenské prestiže** a zjednodušila JUDr. Eduardu Urlichovi **povýšení do šlechtického stavu** s užitím predikátu „*von Johrnsdorf*“. V roce **1871** nechali Eduard a Marie na **Třemešku** vystavět **moderní pivovar se sladovnou a lihovarem** blíže v kapitole 9.3.2 a rozšířili ovocný sad na konečných **12000 ovocných stromů**.⁸⁷ Během manželství, které trvalo třicet sedm let, se jim narodily tři děti, dvě dcery **Marie** (1846-1921), **Franziska** (1848-1908) a jediný syn a dědic velkostatku Třemešek **Eduard Ulrich ml.** (1855-1904), který následoval právníckou kariéru svého otce a vystudoval univerzitu ve Vídni. V roce 1881 si vzal za ženu **Mathilde von Offermann**, dceru významného brněnského textilního podnikatele Theodora Gustava Antona von Offermanna.⁸⁸ Velkostatek Třemešek vlastnila rodina Urlichů až do počátku 20. století, kdy jej dědičky, Eduardovy dcery, prodaly i s pivovarem Vídeňákovi **Richardu Mauthnerovi** v roce **1906**.⁸⁹ Pod památkovou ochranou je zámek od 3. 5. 1958.⁹⁰

V lednu roku 1904 zemřela Marie Urlichová v Brně ve věku 78 let, svého muže Eduarda přežila o dlouhých 23 let. Následně necelé dva měsíce po skonu své matky spáchal **sebevraždu** jediný syn **Eduard ml.** skokem z okna Kleinova paláce.⁹¹ Důvodem smrti mohly být finanční problémy způsobené vysokými životními nároky třetí generace.

⁸⁷ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s. 136.

⁸⁸ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s.298-299.

⁸⁹ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s. 144-145.

⁹⁰ *Zámek Třemešek s areálem parku* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁹¹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 155.

2.5 Libor Klein (1803-1848)

* 2. 2. 1803 Josefské údolí na ondřejovickém panství u Zlatých Hor

† 9. 2. 1848 Brno

Libor se jako jediný z bratrů nenarodil v Kociánově, ale v **Josefském údolí** od obce Ondřejovice ve Slezsku. Z **Kociánova odešel** až jako 20letý **v roce 1823** ke staršímu bratrovi Franzovi do **Brna** a okamžitě se začal podílet na rodinném podnikání.⁹² Po pěti letech strávených na stavbách silnic a zakázkách v Brně a okolí, investuje v roce 1828 větší finanční obnos ve výši 1700 zlatých do koupě vlastní nemovitosti. Pořídil si čtvrt lánový statek v obci Holasice č. p. 9 v jihomoravském kraji nedaleko Rajhradu, který ovšem ve stejný den o rok později prodal.⁹³ V té době byl již plně vytížen na stavbě Krnovské silnice více kapitola 4.3, kde se seznámil se svojí budoucí ženou **Julíí Langerovou z Damašku**. Obec Damašek je součástí Třemešné v tehdejší době ležící v rakouské části Slezska, přes kterou Krnovská silnice vedla.

Svatba se konala dne **19. února** roku **1830** na statku nevěstiniých rodičů. **27letý Libor Klein** si přivedl k oltáři teprve **19letou Julíí Langerovou**, dceru bohatého venkovského statkáře.⁹⁴ Rodina Langerů patřila k vyšší venkovské vrstvě, právě do takové společenské vrstvy chtěl celý život patřit otec Johann Friedrich. Za pouhých osm měsíců po svatbě se mladému páru v Damašku 26. října 1830 narodila dcera **Adolfina** (1830-1904). Jestliže vycházíme z data narození dítěte a vyloučení předčasného porodu je jisté, že nevěsta byla v době svatby již těhotná.⁹⁵

V roce **1832** se Libor s manželkou a dcerou stěhují do nově zakoupeného celolánového grunt č.p. 36 v **Černovicích u Brna** ležícího na královopolském panství, dnes městská část Brna. Zanedlouho po nastěhování se jim zde narodil syn **Libor** (1832-1896). S koupí statku Libor požádal o převzetí do místní jurisdikce, jeho žádost byla zamítnuta stejně jako v případě bratra Josefa a Franze. Z Černovic, statek prodal v roce 1833 švagrovi Johannu Langerovi, se po roce stěhuje i s rodinou do pronajatého bytu na předměstí **Velké Nové ulice v Brně**, kde se jim narodili další dvě děti syn Edmund (1834-1835), který v osmi měsících nečekaně zemřel, a dcera **Julie** (1837-1893). Pronájem byl pouze dočasný, jelikož v roce 1837 zakoupil jednopatrový městský dům č. 1 v lokalitě **předměstí Hráze v Brně** s velkou zahradou a drobnými budovami. Ve stejném roce se pustil do přestavby domu na dvoupatrový se zadním hlubokým traktem. Stavební práce byly ukončeny ještě do konce roku a velkoryse pojatý dům obsahoval celkem tři prostorné pěti pokojové byty v první a druhém patře i v zadním traktu domu, déle tři jednopokojové byty

⁹² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 77.

⁹³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 93.

⁹⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 104

⁹⁵ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 159.

v přízemí obou budov. Všechny byly vybaveny vlastní kuchyní a toaletou na chodbě. Po předchozím nezdaru o udělení brněnského měšťanství z podzimu roku 1837, byl **Libor Klein** prohlášen **brněnským měšťanem 8. března 1838**.⁹⁶

V roce 1837 převzal Libor úsek odbočné trati do Brna **první rakouské železnice** společnosti KFNB a o rok později se zasloužil jménem „*Gebrüder Klein*“ o vybudování **brněnského viaduktu** v rekordně krátkém čase necelého půl roku o **72 obloucích a délce 637 metrů** dle projektu **Carla Ghegy** blíže kapitola 5.1 Brněnský viadukt. Viadukt byl brněnskou událostí, na stavbu o stovkách dělníků se chodili dívat brněnští měšťané i lidé z okolí, dělníci pracovali i v noci.⁹⁷ Podílel se na stavbě NStB z Olomouce do Prahy, byl mu svěřen celý úsek **Blansko-Semanín** NStB trati Brno-Česká Třebová souběžně se stavbou **druhého brněnského nádraží**, jenž v roce 1847 po zhoršení zdravotního stavu převzal starší bratr Franz blíže kapitola 5.2.2. Navíc mezi lety 1839-1842 provozoval brněnské poštovní stáje s celkovým počtem čtyřiceti čtyři koní a po ukončení poštovní služby vyhrál ve veřejné licitaci zakázku brněnského magistrátu na úklid a údržbu ulic.⁹⁸

Libor Klein umírá dne **9. února 1848** ve svém domě **Na Hrázi** v **Brně** ve věku **45 let** na **plicní tuberkulózu**. Byl pochován do rodinné hrobky na městském hřbitově v Brně ke své matce Elisabeth, která zemřela již v roce 1838. Následně byly ostatky obou dvou v roce 1894 vyjmuty a uloženy do rodinné hrobky Bochnerů a Kleinů v Přemyslovicích nacházejících se na velkostatku Strážisko. Majitelem velkostatku Strážisko ležícího dvacet kilometrů severozápadně od Prostějova byl Edmund Bochner, manžel nejmladší Liborovi dcery Julie kapitola 2.5.3. Liborova manželka Julie rozená Langerová přežila Libora o dlouhých 35 let.⁹⁹

Libor Klein byl vysoký štíhlý pohledný muž klidné a rozvážné povahy protipólem k horlivému staršímu bratrovi Franzovi, kterého přezdíval „*Feuerkopf*“¹⁰⁰. Zakázky vedl s rozvahou a dbal na dodržování termínu a plnění všech závazků, což je obdivuhodné zejména z pohledu jeho vzdělání, kterým byla pouze vesnická malotřídka ve Vízemberku. Otec a syn Fischerovi zmiňují „*Ludwika von Kleina*“, předpokládám záměnu jména z Libora na Ludwika, jako majitele stavební společnosti „*Gebrüder Klein*“ a zároveň jednoho z inženýrů **F. A. Gerstnera** účastníčího se výstavby první ruské železnice z Petrohradu do Carského Sela.¹⁰¹ Ke stejnému názoru dochází i Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá v roce 2000, kteří navíc doplňují informaci že jej F. A. Gerstner v roce 1836 vyslal na studijní zkušební cestu do severní Ameriky, odkud se měl vrátit v roce 1837

⁹⁶ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 150-153.

⁹⁷ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 183.

⁹⁸ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 222-223.

⁹⁹ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 285.

¹⁰⁰ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 4.

¹⁰¹ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 34.

zpět do Ruska¹⁰². I když představa působení Libora Kleina v Rusku po boku Pernera či Czermaka vypadá lákavě, sdílím názor M. Krejčířka a P. Popelky, kteří se o zaoceánských zkušenostech Libora nezmiňují. Důvody jsou vysvětleny v úvodu kapitoly č. 5 Stavitelé železnic.

2.5.1 Adolfiné Johanna (1830-1904)

Adolfiné Johanna (*26. 10. 1830 Damašek-†24. 6. 1904 Branky) Adolfiná byla jediná ze čtyř dětí Libora a Jülie Langerové, která se narodila ve Slezsku na statku svých prarodičů. Rok po otcově smrti se v září roku 1849 **na zámku ve Vízemberku** konala svatba **18leté Adolfiny**¹⁰³ a svobodného pána **Hermann von Pillersdorff** (1817-1887), budoucí prezident zemské vlády v Opavě a poslance Říšské rady.¹⁰⁴ V roce 1855 zakoupil Hermann von Pillersdorff **zámek Branky** nedaleko Valašského Meziříčí, který držel ve vlastnictví třicet let a rok před svojí smrtí jej prodal manželovi nejstarší **dcery Adolfiny** právníkovi **JUDr. Hansi Huberovi**. Zeť Hermann von Pillersdorff provedl v polovině 80. let 19. století rozsáhlou přestavbu zámku, ke kterému přistavěl dominantní nárožní kruhovou věž a okolní park proměnil v anglický dle projektu zahradního architekta Jana Kořínka. Ve vlastnictví rodiny zůstal zámek Branky až do konce roku 1910, kdy jej odkoupil průmyslník Jan Weigel z Přerova.¹⁰⁵



Obr. 19 Zámek Branky srovnání historické pohlednice zachycující zámek ve 20. letech 20. století a stavu před rekonstrukcí v roce 2015 zdroj: Obec Branky

Ze sňatku Adolfiny a Hermann von Pillersdorff vzešly celkem čtyři děti Hermann (1850-1907), **Adolfiná** (1851-1896), Robert (1854-1905) a **Julie Marie** (1859-1919), která se v roce **1883** provdala ve **Vídni** za syna Alberta Kleina **JUDr. Huberta II.** a jejich dcera Marie (1884-1913) se poté v roce 1909 provdala za hraběte Rudolfa Vratislava z Mitrovic.¹⁰⁶ Blíže se osudům všech Liborových dětí věnuje P. Popelka ve své publikaci.

¹⁰² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 7.

¹⁰³ M. Krejčířik ve své publikaci správně uvádí rok svatby i jméno ženicha, ale zaměňuje jména Liborových dcer Adolfinu za Julii. Julie měla v roce 1849 pouhých 12 let a provdala se až v roce 1856 za svého bratrance Engelberta Kleina, syna Josefa Kleina, kapitola 2.2.2. KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 236.

¹⁰⁴ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 159-160.

¹⁰⁵ *Zámek s parkem* [online]. Obec Branky, 2015-2019

¹⁰⁶ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s.212.

2.5.2 Libor ml. (1832-1896)

(*22. 10. 1832 Černovice u Brna-†5. 2. 1896 Mödling, Rakousko). Liborův nejstarší syn a nositel jména, který se dožil dospělosti. Narodil se na nově zakoupeném statku v Černovicích u Brna, který otec o rok později prodal svému švagrovi.¹⁰⁷ Vystudoval vídeňskou techniku a v 50. letech se podílel na rodinném podnikání. Od roku 1853 působil pod bratrance Franzem ml. na stavbě Krasové dráhy, další rok byl pod dohledem strýce Alberta v Praze. Albertovi a zejména Hubertovi, který vlastní děti neměl, dělal Libor ml. velké těžkosti. Na ně upozorňuje M. Krejčířík v překladech osobní korespondence mezi Hubertem a Franzem ml.¹⁰⁸ Libor ml. nakonec nešel ve stopách svého otce a žil rozmařilý život po boku manželky herečky **Karolii Versig** vystupující pod pseudonymem Charlotta Elmenreichová, mladší sestry slavné představitelky tragických hrdinek německého divadla 2. poloviny 19. století **Anny Versing-Hauptmann**.¹⁰⁹

2.5.3 Julie (1837-1893)

Julie (*15. 3. 1837 Brno-†20. 11. 1893 Brno) se poprvé vdala v roce 1856 za bratrance Engelberta popsáno v kapitole 2.2.2. Po smrti Engelberta (†1856) se v roce 1857 Julie v Brně provdala podruhé za místního textilního průmyslníka **Edmunda Bochnera** (1832-1903) spolumajitele továrny na výrobu vlněného zboží. Ten byl mimo jiné majitelem **velkostatku Strážisko** nedaleko Prostějova s neogotickým **zámkem v Přemyslovicích** a později i neogoticky přestavěného **Berglova paláce v Brně**, který nechal v roce 1888 rozšířit a upravit dle návrhu architekta **Augusta Prokopa**¹¹⁰. Od roku 1868 E. Bochner podnikal také v cukrovarnictví a společně s rytířem **Ernstem Johannem Herringem**, který měl s Kleinými společné podnikatelské aktivity v rosicko-oslavanském uhelném revíru kapitola 6.1.3, 6.2.2 a 7.6.3, a ostatními brněnskými průmyslníky založil „*Drnowitzer Zuckerfabrik Herring, Offermann et Comp.*“ se sídlem ve Vyškově.¹¹¹



Obr. 20 Zámek Přemyslovice okres Prostějov Velkostatek Strážisko zdroj: ftohistorie.cz



Obr. 21 Berglův palác v Brně zdroj: brněnskýdeník.cz

¹⁰⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 150-151.

¹⁰⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 386.

¹⁰⁹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 161.

¹¹⁰ *Palác Johanna Bergla* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

¹¹¹ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s. 51-52.

2.6 Albert Klein (1807-1877)

* 16. 1. 1807 Kociánov

† 31. 10. 1877 Sobotín

Albert Klein byl prvním synem narozeným po návratu rodiny ze Slezska v domě č. p. 23 v Kociánově dne **16. ledna 1807**.¹¹² Ve čtrnácti letech odešel z rodného vízmberského panství do Rajhradu k bratrovi Josefovi, aby nastoupil k přípravnému studiu k rajhradským benediktýnům, kteří jej měli připravit k přijímacím zkouškám na brněnské gymnázium. Jako úplně první z rodiny

neodešel z Kociánova za prací, nýbrž za studiem. Albert vykazoval velice dobré studijní výsledky a druhý ročník v Rajhradu dokonce ukončil s vyznamenáním. V následujících letech 1823-1826 figuruje již jako řádně zapsaný student Německého státního gymnázia v Brně. Jako první z rodiny dosáhl vyššího vzdělání za podpory svých starších bratrů. Po studiích nastoupil 19letý Albert do rodinné firmy k **Josefovi, Engelbertovi, Franzovi a Liborovi** na řízení staveb státních silnic.¹¹³

Jestliže **Josef** se ve svém životě uchýlil do **Rajhradu**, bratr **Franz** i **Libor** do **Brna**, **Hubert** do **Čejče**, tak Albert si vybral na několik let života hlavní královské město Čech **Prahu**. Na základě doložení místa narození Albertových potomků P. Popelkou bylo možné přesně analyzovat, v jakém období Albert v Praze působil. Do Prahy jej vyslal bratr Franz v roce **1843** řídit stavební práce na stavbě NStB trati Olomouc-Praha v úseku z Přelouče do Prahy a výstavbu pražského prvního nádraží, které realizovala firma „*Gebrüder Klein*“ společně s Adalbertem Lannou v rekordně krátkém čase jednoho roku více kapitola 5.2.1. Po úmrtí **staršího bratra Franze** ve svých 48 letech převzal Albert vedení rodinného podniku a z Prahy odchází i s rodinou mezi lety 1855-1856 do Vídně, kde měla firma „*Gebrüder Klein*“ hlavní centrálu.

Mezi nejvýznamnější realizace, které vedl Albert Klein patří výstavba **Nádraží společnosti Severní státní dráhy v Praze** (1844-1845) kapitola 5.2.1, výstavba **Negrelliho viaduktu** kapitola 5.2.1, na obou výše uvedených realizacích spolupracoval s firmou Lanna. Výstavbu **Buštěhradské dráhy**, **Jihoseveroněmecké dráhy** z Pardubic do Liberce, **České západní dráhy** z Prahy k bavorské hranici, a mnoha dalších uvedených v seznamu 5 kapitoly Železniční stavitelství.



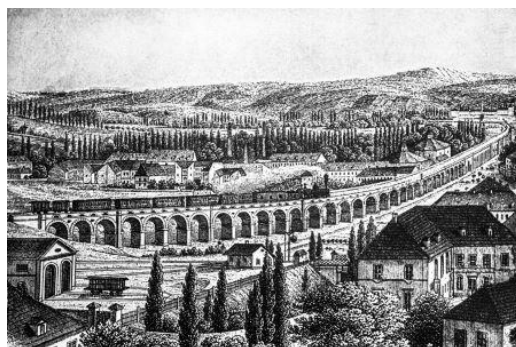
Obr. 22 Albert Klein autor: Josef Kriehuber zdroj: Bildarchiv Austria ÖNB

¹¹² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 20

¹¹³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 51



Obr. 24 Nádraží NStB v Praze, dnes Masarykovo, rok 1845 Ludwig Förster a Amédée Demarteum Beschreibende und malerische Darstellung der k.k. österreichischen Staatseisenbahn von Olmütz bis Prague. Wien 1845



Obr. 23 Ocelorytina Negrelliho viaduktu z r.1850 autor: Jan Langer zdroj: ČTK. Albert Klein vedl za firmu zakázky v Praze a okolí mezi lety 1843-1856.

Dne **22. února roku 1841** si vzal 34letý **Albert Klein** za ženu 20letou **Amalii Langerovou** z Damašku u Třemešné ve Slezsku, mladší sestru Liborovy ženy Julie.¹¹⁴ Během dalších patnácti let se jim narodilo **jedenáct dětí** šest synů a pět dcer, dospělosti se dožilo pouze šest z nich. **Albert** (1842-1870), **Hubert** (1844), **Amalie** (1845-1846), **Julie** (1846-1851), **Marie** (1847-1870), **Hubert II.** (1848-1911), **Friedrich** (1850-1915), **Wilhelm** (1851-1913), **Julie II.** (1853-1923), **Amalie** (1854-1910) a **Josef** (1856-1877). Z výčtu narozených dětí vyplývá, že manželka Amalie byla mezi lety 1842-1856 neustále v pozeňnaném stavu. V následující podkapitole jsou popsány osudy nejvýznamnějších z nich.¹¹⁵

Albert během svého života byl několikrát **významně oceněn**. V roce **1859** získal vytoužený **šlechtický diplom** s uděleným **predikátem „von Wisenberg“**, ohledně častých chybných záměn správného přídomku „von Wisenberg“ za „von Wiesenberg“, jsem se zmiňovala v úvodu disertační práce. V roce **1863** mu byl udělen **řád Železné koruny III. třídy** a v roce **1864** **nobilitován** a udělen **rytířský rakouský dědický šlechtický titul**.¹¹⁶



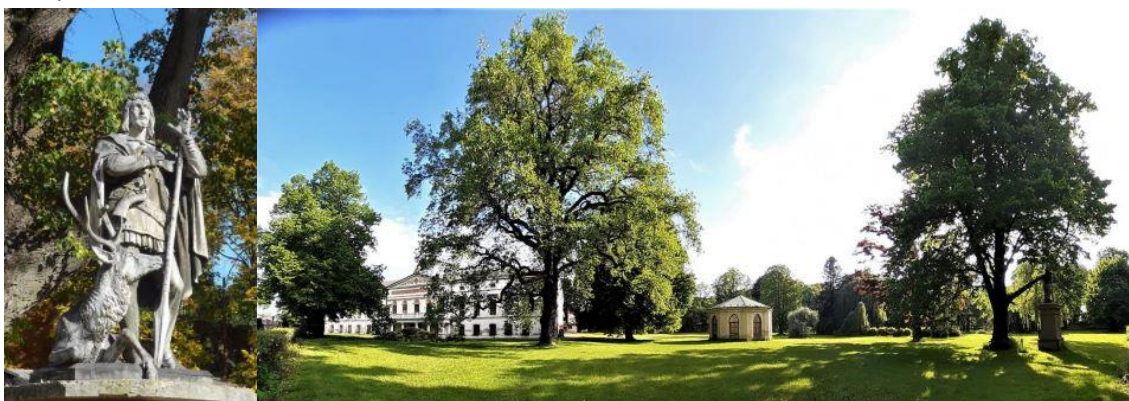
Obr. 25 Zámek Jindřichov kolorovaná pohlednice z dob, kdy byl zámek ve vlastnictví sobotínského větve rodiny Kleinů. Černobílá fotografie zachycující altán v zámeckém parku z 50.let 20.století. zdroj: Obec Jindřichov

¹¹⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 185.

¹¹⁵ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 161-165.

¹¹⁶ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 229-231.

V roce **1868** Albert Klein koupil **velkostatek Jindřichov** ve Slezsku i s empírovým zámekem z roku 1844, na jehož území se nacházela obec Damašek, součást Třemešné odkud pocházela manželka Amalie Langerová. Svoji pozornost upřel ve jménu rodinné tradice k úpravám zámeckého parku provedených v roce 1870. Bylo zde osazeno několik litinových plastik totožných s plastikami ve Vízmberku a kamenných soch. Parku vtisknul anglický charakter a v současné době patří mezi jedny z nejzachovalejších ve Slezsku. Sobotínská větev rodiny Kleinů držela panství až do roku 1945.¹¹⁷ Vlastní pozemkový fond ještě Albert rozšířil v roce **1873** o jihomoravské statky **Žadovice, Skalku a Kostelec** na Hodonínsku, které ke konci života převedl na syna Huberta.¹¹⁸



Obr. 26 Vlevo: Litinová socha sv. Huberta v zámeckém parku, originál sochy z roku 1846 je osazen v zámeckém parku v Loučné nad Desnou, bohužel již bez jelena. Vpravo: panoramatická fotka současného stavu parku

70. léta 19. století trávil Albert střídavě mezi **Sobotínem** a **Vídni**, kde vlastnil dům na *Franzensbrückenstrasse*, který připadnul po jeho smrti synovi Wilhelmovi, a mnoho jiných nemovitostí zakoupených společně se synovcem Franzem II. Jako jediný ze všech bratří se dožil vyššího věku a **skonal** v sedmdesáti letech dne **31. října 1877** na **zámku v Sobotíně**. Velkolepý pohřeb posledního zakladatele slavné firmy „*Gebrüder Klein*“ se konal v Sobotíně se všemi poctami podrobně se o smuteční události roku rozepisuje autor M. Myška v roce 1996 ve svém příspěvku do sborníku Severní Morava č.72 s názvem *Pohřbívání bohatých aneb cesta na věčnost moravského podnikatele Alberta Kleina*. Tělo Alberta Kleina bylo uloženo v sarkofágu do rodinného hrobu na místním hřbitově při kostele sv. Vavřince v Sobotíně.¹¹⁹

¹¹⁷ Historie: Krátký pohled do historie Jindřichova [online]. Obec Jindřichov, 2011

¹¹⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 27.

¹¹⁹ MYŠKA, Milan. Pohřbívání bohatých aneb cesta na věčnost moravského podnikatele Alberta Kleina. *Severní Morava: vlastivědný sborník*. 72, 1996, s. 21-26.

2.6.1 Marie (1847-1870)

Marie (*21. 8. 1847-†11. 7. 1870) jako jedna z mála dětí Alberta Kleina a Amalie se nenarodila v Praze, ale na zámku ve Vízemberku. Za kmotru jí šla dcera Franze Kleina Marie a inženýr státních drah Wilhelm Czermak¹²⁰, se kterým Kleinové udržovali velice vřelé přátelské a obchodní styky kapitola 9.5.2. V roce 1867 se Marie ve Vídni jako dvacetiletá provdala za **Friedricha Schülera** (1832-1894), ředitele Jižní dráhy vedoucí z Vídně do přístavu v Terstu. Mladá Marie se po svatbě odstěhovala na venkovské sídlo svého manžela do Mödlingu situovaného jihozápadně od Vídně nedaleko procházející tratě Jižní dráhy. Bohužel tři roky po svatbě zde umírá.¹²¹

2.6.2 Hubert (1848-1911)

Hubert (*24. 10. 1848 Praha-†6. 10. 1911 Sobotín) první syn Alberta a Amalie, který se dožil dospělosti. Narodil se v Praze v nově zakoupeném domě v ulici Na Florenci situovaného na vedlejší parcele sousedící s novostavbou Desfourského paláce, který otec Albert nechal postavit a záhy poté prodal více kapitola 10.1. Po studiích akademického gymnázia ve Vídni nastoupil na právnickou fakultu vídeňské univerzity, kterou úspěšně dokončil v roce 1871. Odbornou praxi vykonával až ve Švýcarsku, kde získával zkušenosti v bankovním domě *Schaffhauser Bank*. Po návratu ze zahraničí převzal od otce Alberta ještě za jeho života jihomoravské statky **Žadovice, Skalku a Kostelec**. V profesním životě se věnoval veřejné činnosti a od roku 1878 zastával funkci poslance Moravského zemského sněmu.¹²² V roce 1883 si ve Vídni vzal za manželku 24letou **Julii Marii svobodnou paní von Pillersdorff** (1859-1919)¹²³, dceru své sestřenice **Adolfiny** rozené Kleinové, nestarší dcera Libora Kleina kapitola 2.5.1.

2.6.3 Friedrich (1850-1915)

Friedrich (*30. 3. 1850 Praha-†12. 8. 1915 Jindřichov ve Slezsku) druhorozený syn, jemuž šel v Praze za kmotra samotný **Adalbert Lanna** st. Po otcově smrti v roce 1877 zdědil ve dvaceti sedmi letech velkostatek **Sobotín i Jindřichov** s pivovarem kapitola 9.3.3. Na tradici vaření piva ve Slezsku plynule navázal jeho syn **Dr. Adalbert Klein von Wisenberg** (1896-1959), který v roce 1926 přestavěl a zmodernizoval jindřichovský pivovar a vytvořil z něj velký průmyslový podnik. Držel oba velkostatky až do konce druhé světové války v roce 1945, kdy byl majetek Kleinů

¹²⁰ **Wilhelm Czermak** český inženýr státních drah, společně se s Janem Pernerem v Rusku účastnil výstavby první ruské železnice z Petrohradu do Carského Sela pod vedením F. A. Gerstnera se. 28. ledna 1845, den po křtinách Albertovy nejmladší dcery Amalie, si bere za manželku Karolinu Langerovou, nejmladší sestru Julie a Amalie Langerových z Damašku. Za svědky jdou snoubencům Jan Perner a Ferdinand Boháč. Vlastní bádání doplněné KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 385.

¹²¹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 162.

¹²² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 386.

¹²³ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s. 212.

vyvlastněn. **Friedrich** se žení až ve svých **45 letech** a v roce **1895** si v **Karlově Studánce** vzal za manželku 23letou **Aloisii von Stepka-Doliwa** (1872-1961), jejíž otec byl majitelem strojí papírny v Jindřichově na Moravě.¹²⁴

2.6.4 Amalie (1854-1910)

Amalie (*24. 8. 1854 Sobotín-†20. 7. 1910) nejmladší dcera Alberta Kleina se narodila na zámku v Sobotíně a ve svých 29 letech se v roce 1883 provdala ve Vídni za českého šlechtice **Karla rytíře Nádherného z Borutína** (1849-1895), který čtyři roky před svatbou koupil velkostatek **Vrchotovy Janovice** i s místním zámeckým neogotickým sídlem.¹²⁵



Obr. 27 Zámek Vrchotovy Janovice stav rok 1933 zámek zabrán rodině Nádherných německou armádou zdroj: Městys Vrchotovy Janovice

Prostřední foto: Současný stav z roku 2020 zdroj: vlastní fotoarchiv

Vyobrazení Sidonie Amalie svobodné paní Nádherné z Borutína zdroj: pragercottage.at

V roce 1898 byla Amalie rozená Kleinová povýšena císařem Františkem Josefem I. do dědičného šlechtického stavu svobodné paní. V poměrně idylickém manželství se jim narodily celkem **tři děti** nejstarší Jan (1884-1913), který ve svých 23 letech spáchal sebevraždu v Mnichově, a dvojčata Karel (1884-1931) a **Sidonie** (1885-1950). Sidonie i bratři se skrz svoji svobodomyšlnou povahu často dostali do vyhocených sporů s vlastní matkou i s ustanoveným zákonným poručníkem strýcem **Wilhelmem Kleinem von Wisenberg**. Po smrti rodičů se zámek ve Vrchotových Janovicích stal vyhledávaným kulturním centrem tehdejší intelektuální scény v čele s německým básníkem Karlem Mariou Rilke, kritikem Karlem Krausem, malířem Maxem Švabinským, architektem Adolfem Loosem a mnoha dalších. **Sidonie Amalie svobodná paní Nádherná z Borutína** byla inspirativní a liberální ženskou postavou českých dějin první poloviny 20. století, její životní hodnoty a charakter nezlomil ani jeden z totalitních režimů. Vzhledem k žádnému potomku ze tří dětí Amalie a Karla rytíře Nádherného z Borutína, vymřela rodová linie úmrtím Sidonie v roce 1950 v Anglii.¹²⁶

¹²⁴ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 163.

¹²⁵ Městys [online]. Městys Vrchotovy Janovice, 2020

¹²⁶ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 164.

2.7 Hubert Klein (1811-1856)

* 31. 12. 1811 Kociánov

† 28. 7. 1856 Rzeszów

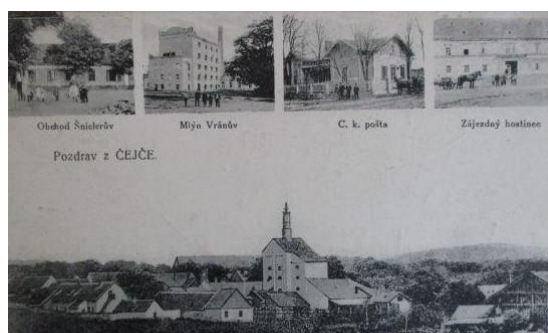
Nejmladší ze synů Johanna Friedricha a Elisabeth, který přišel na svět poslední den roku 1811 v Kociánově. Vyrůstal po boku **bratra Libora**, jelikož **Josef** odešel z Kociánova již v roce **1812**, poté **1814 Engelbert** a nakonec **1815** i **Franz. Albert** odešel až jako 14letý v roce **1821** na studia do **Rajhradu** a bratr **Libor** nakonec o dva roky později **1823** za **Franzem** do **Brna**. 17letý Hubert se i s rodiči odstěhoval z vízmberského panství k Josefově rodině na jižní Moravu a nastoupil



Obr. 28 Hubert Klein polovina 19. století autor: Joseph Kriehuber zdroj: Bildarchiv Austria ÖNB

do Brna na hlavní školu a pravděpodobně absolvoval i kresličský technický kurz, čemuž by odpovídal dochovaný výkres dřevěného mostu na Krnovské silnici s Hubertovým podpisem z roku 1831 více kapitola 4.3.¹²⁷

Od počátku **30. let 19. století** se **Hubert účastnil rodinného podnikání** a vypracoval se během jedné dekády ve velice schopného a samostatného podnikatele. V pozůstalostním spisu z roku 1856 byla hodnota majetku vlastněného Hubertem jen v Čejči odhadnuta na necelých 80000 zlatých.¹²⁸ Při stavbě Slavkovské silnice mezi lety 1834-1836 se seznámil se svojí budoucí ženou **Františkou Poduškovou**, nejstarší dcerou nedávno zesnulého hostinského Podušky, v jehož zájezdním hostinci „Hrubá hospoda“ v Čejči, kapitola 4.5.1, si Kleinové v roce 1834 zřídili stavební kancelář.¹²⁹ Do Čejče zanedlouho přestěhovali i své rodiče z Rajhradu, což dokazuje úmrtí otce Johanna Friedricha v Čejči v roce 1835, kapitola 2.1.



Obr. 29 Historická pohlednice Čejče se zachyceným parním mlýnem (celkové foto) a zájezdním hostincem Hrubá hospoda vpravo nahoře zdroj: fotohistorie.cz

Dne 17. února roku **1840** si **28letý Hubert Klein** přivedl k oltáři **22letou Františku Poduškovou**, svatba se konala v čejčské kapli sv. Vendelína a na místní poměry se jednalo o významnou společenskou událost. V té době nebyl Hubert Klein jen stavitelem silnic, ale i nových železných drah a dosáhl značného jmění. Od 40.let jako první z bratří začal podnikat v **těžbě uhlí**, jednalo se o lignitové doly v jihomoravském lignitovém revíru v okolí obce Čejče a Kyjova blíže

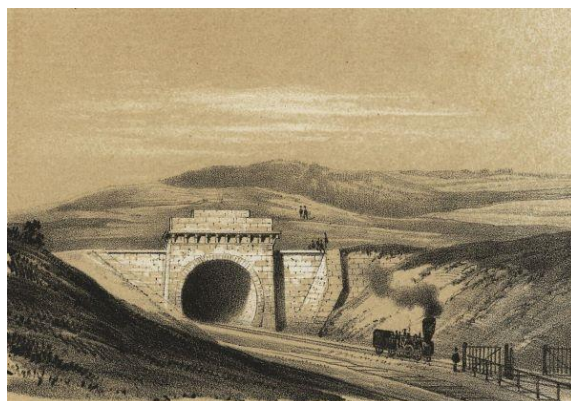
¹²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 113.

¹²⁸ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 59.

¹²⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 133.

kapitola 6.3.¹³⁰ V roce **1841 odkoupil** od švagra Františka Podušky ml. **Hrubou hospodu** i s lázněmi, kterou vedla jeho žena Františka, a vlastnil ji až do své smrti v roce 1856. V **Čejči** založil jeden z **prvních parních mlýnů na Moravě**, kapitola 9.2.1., postavil **sklárnou** 9.4.1, **cihelnu** s velkou a malou pecí, a dokonce v 50. letech 19. století se snažil ve svých zahradách neúspěšně experimentovat s chovem bource morušového.¹³¹ V roce 1845 daroval obci chalupu č. p. 45 za účelem zde zřídit obecní školu, jelikož se od roku 1816 vyučovalo v nevyhovujících prostorech chlěvu upraveného na školní učebnu. Přislíbil vybudovat novou školu i s farou, jehož plány mu překazila nečekaná smrt **28. července 1856** v polském Rzeszówě. Školní budovu za Huberta postavil až pět let od jeho smrti bratr Albert v roce 1861.¹³²

Mezi nejvýznamnější zakázky, které Hubert vedl za rodinnou firmu „*Gebrüder Klein*“, byl bezesporu **úsek** mezi stanicí **Zábřeh-Česká Třebová** Severní státní dráhy Olomouc-Praha, kapitola 5.2.1. V Hubertově přiděleném úseku bylo nutné razit hned několik tunelů **Třebovický, Tatenický a zářezy u Krasíkova**, zcela nová disciplína v oboru dopravního stavitelství. **Třebovický tunel** byl navíc **prvním raženým tunelem** na našem území mezi lety **1842-1845** o délce **508 metrů**,



Obr. 30 NStB Portál Třebovického tunel z roku 1845
autor: Ludwig Förster a Amédée Demarteum
Beschreibende und malerische Darstellung der k.k.
österreichischen Staatseisenbahn von Olmütz bis Prague.
Wien 1845

při němž Kleinům asistovalo několik důlních odborníků z vlastních železnorudných dolů a jihomoravské Čejče.¹³³ Další technicky obtížná pasáž čekala Huberta na trati NStB Praha-Podmokly-saská hranice, kde mu byl svěřen úsek z Lovosic až k hranicím se Saskem. Zde se potýkal společně s inženýrem Schebkem s ražbou několika tunelů skrz pískovcové skalní masivy podél toku řeky Labe. Nejznámějším je například tunel za železniční stanicí v Děčíně pod Pastýřskou stěnou blíže kapitola 5.2.3. Největší pracovní výzva čekala na Huberta v polovině 19. století, kdy mu Franz svěřil stavbu vysoutěžených úseků na **Semmeringové dráze**, jejíž výstavba se zapsala do dějin železniční historie 19. století, kapitola 5.3.

Stavba železnic a vysoké pracovní tempo se i nejmladšímu Hubertovi Kleinovi staly osudnými. Ve věku **45 let dne 28. července roku 1856** skončil při inspekci **Východní státní dráhy**

¹³⁰ KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha 2009, s.43.

¹³¹ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravské*, 2010, 79, s. 58-59.

¹³² KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha 2009, s.41-44.

¹³³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 210-211.

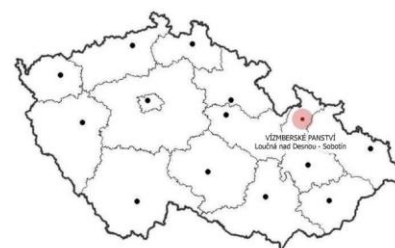
vedoucí z **Krakova** do **Lvova** ve stanici **Rzeszów**, kde přečkával noc ve vlakovém kupé, více kapitola 5.7. Hubertovy ostatky byly převezeny z Rzeszówa a 1. srpna 1856 uloženy za velkých poct do rodinné hrobky v Brně na městském hřbitově.¹³⁴

Hubert byl laskavý nekonfliktní člověk, který udržoval vřelé vztahy se zbývajícími členy rodiny, zejména se synovcem Franzem ml., jemuž se stal oporou v počátcích kariéry. Jeho manželka Františka jej přežila o celých patnáct let, manželství bylo bezdětné.¹³⁵

2.8 Koupě vízberského panství (1844)

Dne **21. března roku 1844** za předem dohodnutou sumu **650 000** zlatých kupují bratři Kleinové **Franz, Libor, Albert** a **Hubert** na doporučení profesora Franze Laurence Riepla, předního rakouského odborníka v oblasti metalurgie, hornictví a průkopníka výstavby prvních železničních tratí u nás, od dědiců hraběte Mitrovského **vízberské panství** o rozloze necelých 7000 hektarů. K panství náležel i renesanční zámek s rozsáhlým parkem ve Vízberku a drobný zámeček venkovského typu v Sobotíně. Především se jednalo o všechny hutní a železářské podniky, které od poloviny 30. let 19. století hrabě Mitrovský pod patronací profesora Riepla na vízberském panství vybudoval.¹³⁶

Kleinové byli ideálními kupci a pokračovateli započatého rozvoje hutního a strojírenského průmyslu v oblasti. Tématu se blíže věnuji v obsáhlé kapitole 7 Hutnictví a strojírenství. Koupí panství Vízberk získali materiálovou a surovinovou základnu blízce související s oborem výstavby železničních tratí, na kterou se od poloviny 30. let 19. století specializovali. Navíc již nemusí pokládat kolejnice cizí produkce, ale své vlastní. V druhé řadě dosáhli pomyslného společenského vrcholu a osobní satisfakce, kdy se po třiceti letech od svého odchodu z vízberského panství, v případě Franze Kleina, vrátili zpět do rodného kraje jako noví majitelé.



Obr. 31 Lokace vízberského panství v rámci ČR vlastní mapa
Dole: vyznačení plochy velkostatku Vízberk vyčleněného z velkopolosinského panství zdroj: obec Loučná nad Desnou

¹³⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 350-351.

¹³⁵ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelství*. Ostrava 2011, s. 165.

¹³⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 231-233.



Obr. 32 Celkový pohled na vízmberský zámek s komponovaným anglickým parkem a vysokým vodotryskem v horním rybníku. Po levé straně se nachází objekt Mechanické přádelny lnu a konopí ve Vizmberku, vpravo budova pošty se zájezdním hostincem a přeprahací stanicí v blízkosti objektu pivovaru podél komunikace vedoucí na sever k Červenohorskému sedlu. Zcela vzadu je viditelný dým z rejhotických železáren „AntonsFriedrich hütte“. Druhá polovina 19. století zdroj: archiv VM v Šumperku

Vízmberské panství bylo ustáleno na severní Moravě na přelomu 16. a 17. století za Jana mladšího ze Žerotína, který nechal z losinského panství vyjmout celkem osm obcí jmenovitě Rejhotice, Bukovice, Pekařov, Maršíkov, Petrovice, Vernířovice, Sobotín a Rudoltice ležících v podhorské oblasti Hrubého Jeseníku definované dvěma hlavními údolními řek Desné a Mertvy. Nové panství bylo dáno pod správu nejmladším synům Přemkovi a Vilému Bedřichovi, kteří po smrti svého otce okolo roku 1608 začali s budováním vlastního sídla. Rod Žerotínů držel velkostatek až do roku 1770, kdy jej Jan Karel ze Žerotína z důvodů vysoké zadluženosti prodal řádu cisterciáků z velehradského kláštera. Pod správou cisterciáků zůstalo panství pouhých čtrnáct let do roku 1784, kdy byl panovníkem Josefem II. řád zrušen a jeho činnost omezena. Majetek řádu i s vízmberským panstvím spadnul pod kuratelů Náboženského fondu se sídlem v Brně, která jej v roce 1833 ve veřejné dražbě prodala bývalému zemskému hejtmanovi hraběti **Antonínu Bedřichovi Mitrovskému** (1770-1842). Ten na severní Moravu pozval předního rakouského odborníka v hutnictví a metalurgii profesora vídeňské polytechniky F. Riepla a dle jeho doporučení vybudoval na území velkostatku nejmodernější vysoké pece a železářny dle současného anglického vzoru. Dva roky po smrti hraběte Mitrovského (+1842) prodali jeho dědicové panství i s železářským průmyslem bratřím Kleinům.¹³⁷

¹³⁷ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 8-13.

Až v roce 1847, rok před Liborovou smrtí, bratři podepisují společenskou smlouvu o vzájemném vlastnictví nabytého majetku týkající se vízberského panství, nových železáren ve Štěpánově, překladiště v Zábřehu a ostatních společných investic ve jménu rodiny. Při skonu některého z bratrů se měl majetek dědit v přímé linii a vedoucí pozici zastávat nejstarší žijící člen. Společné vlastnictví bylo rozděleno na pět dílů v poměru Franz 2/5, Libor 1/5, Albert 1/5 a Hubert 1/5.¹³⁸

V roce 1865 došlo na základě druhé společenské smlouvy k oddělení průmyslových podniků od rodinného majetku nacházejícího se na území velkostatku Vízmbek popsáno v kapitole 2.9.1. Až počátkem 20. století v roce **1909** došlo k oficiálnímu rozdělení velkostatku Vízmbek mezi dvě rodové linie Kleinů vízberskou a sobotínskou. **Franz III.** si ponechal **Vízmbek** a **Albertovi synové Hubert a Friedrich** zase **Sobotín** vzájemně si podstoupili podíly a až do roku **1945** byl velkostatek Sobotín a velkostatek Vízmbek samostatnými hospodářskými jednotkami.¹³⁹Po roce 1945 byl celý majetek obou rodových větví zkonfiskován.

2.8.1 Zámek Vízmbek

výstavba: 1. etapa počátek 17. století, 2. etapa 60.-70. léta 17. století

architekt: -

památková ochrana: kulturní památka od 3.5.1958¹⁴⁰

Stávající objekty vízberského zámku, dnes zámku v Loučné nad Desnou, jsou děleny na „starý“ a „nový“. Kdy původní „starý“ zámek rodu Žerotínů vybudovaný Přemkem II. počátkem 17. století připomínal spíše hospodářský dvůr než reprezentativní sídlo významného moravského šlechtického rodu. Objekt byl vystavěn italskou stavební hutí na obdélném půdorysu se čtyřmi jednopatrovými křídly svírající vnitřní nádvoří. K výstavbě „nového“ zámku v jižní partii před starou budovu došlo až za Přemka III. ze Žerotína mezi lety 1666-1671. Jednopatrová barokní přístavba s arkádami půdorysně komponována do tvaru písmene „U“ je bočními křídly propojena se „starým“ renesančním zámkem a vytváří druhé nádvoří. Jižní průčelí je na osu



Obr. 33 **Vízberský zámek** jedno z nejstarších dochovaných vyobrazení „nového“ a „starého“ zámku druhá polovina 70. let 17. století zdroj: Obec Loučná nad Desnou

¹³⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 277-278.

¹³⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 386.

¹⁴⁰ *Zámek s parkem* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

prolomeno zdobným vstupním portálem a v nárožích zakončeno dvěma dominantními čtyřhrannými věžemi převyšující zbývající hmotu zámku o jedno patro.¹⁴¹

Ke konci 18. století nechal nový majitel panství cisterciácký opat Filip Martin Zury z velehradského kláštera přistavět k východnímu zámeckému křídlu barokní kapli zasvěcenou slovanským věrozvěstům Cyrilu a Metodějovi. Kaple byla vyzdobena malbami uznávaného pozdně barokního malíře Ignáce Raaba, který byl členem velehradského kláštera. Z tohoto období byly na zámku provedeny další drobné barokní úpravy, které se vizuálně nejvíce dotkly zvýšení věží o jedno patro a zakončení novými cibulovitými střechami s lucernou. Další etapa stavebních úprav následovala až za hraběte Mitrovského, který si vízberský zámek i s přilehlým parkem velice oblíbil. Ve 40. letech 19. století vtisknul zámku neoklasicistní podobu, která se bez větších změn dochovala dodnes. Hlavní jižní průčelí je členěno plochými pilastry přes obě podlaží s pravidelně symetricky rozmístěnými obdélnými okenními otvory. Jižní část zámku využíval Mitrovští k reprezentativním a obytným účelům, severní sloužila jako správní a hospodářský objekt velkostatku Vízmbek.¹⁴²



Obr. 34 Zámek Vízmbek / Loučná nad Desnou v průběhu 20. a 21. století zdroj: archiv VM v Šumperku, vlastní fotoarchiv

Nahoře vlevo: 20. léta 20. století ve vlastnictví Kleinů Nahoře vpravo: po roce 1945, zdroj: VM v Šumperku
Dole vlevo: stav 2010 před rekonstrukcí Dole vpravo: stav 2015 po rekonstrukci, zdroj: vlastní fotoarchiv

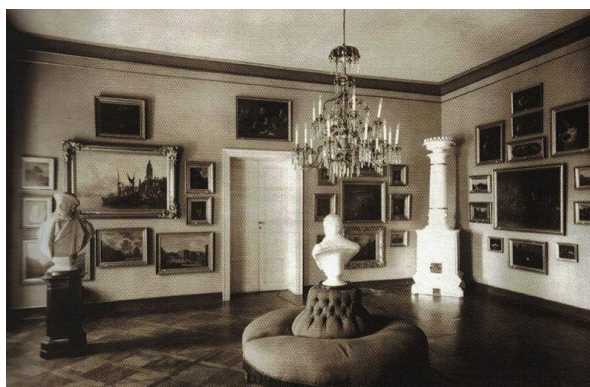
¹⁴¹ Zámek Loučná nad Desnou parkem [online]. Obec Loučná nad Desnou, 2018

¹⁴² SPURNÝ, František. Zámek Loučná nad Desnou. 103. č. Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku, 1974, 1-4. Zámek s parkem [online]. Národní památkový ústav, 2015.

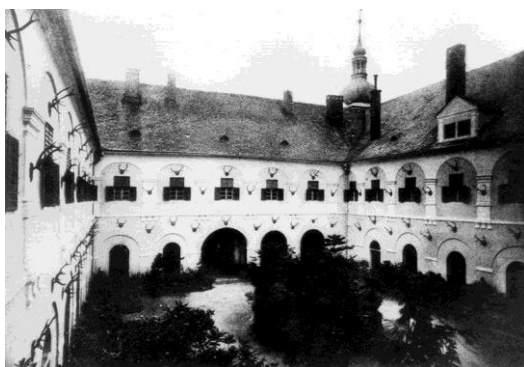
Kleinové zámek získali společně s panstvím v roce 1844 a započali další stavební etapu zahrnující novou fasádu východního křídla. Svoji pozornou soustředili především k rekonstrukci interiérů, nechali nově štukátérsky vyzdobit stropy v jižní reprezentativní části zámku a zařídili jej pohodlným nábytkem doplněné o rozměrné křišťálové lustry. Zajímavostí byl indiánský salon v prvním patře východního křídla, jehož stěny pokrývaly papírové tapety pomalované výjevy z bojů mezi indiány a španělskými kolonizátory, salón pravděpodobně vzniknul již v roce 1840 za Mitrovského. Vzácné originály pocházely z manufaktury Jeana Zuberu v Rixheimu z Alsaska.¹⁴³ Salony umístěné při jižním průčelí sloužili k reprezentativním účelům rodiny Kleinů, na jejichž sídle se scházeli nejvýznamnější podnikatelé tehdejšího Rakouska a špičky vídeňské a pražské techniky. V roce 1845 se na zámku ve Vízemberku konala svatba dcery Franze Kleina Marie s JUDr. Eduardem Urlichem podrobně kapitola 2.4.2.¹⁴⁴



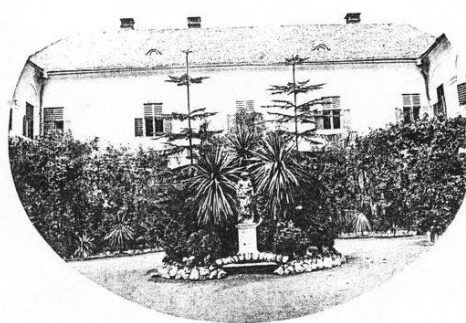
Obr. 35 Zámek Vízemberk interiér: **Indiánský salón**
foto z roku 1950
autor: Čestmír Šíla zdroj: NPÚ v Praze



Obr. 36 Zámek Vízemberk interiér: **Obrazárna**
zdroj: Obec Loučná nad Desnou



Obr. 38 Vnitřní nádvoří s arkádami fotografie z dob ve vlastnictví rodiny Kleinů počátek 20. století
zdroj: Obec Loučná nad Desnou



Obr. 37 Vnitřní nádvoří pohled opačným směrem k hospodářské navazující renesanční části
zdroj: archiv VM v Šumperku

¹⁴³ KŘÍŽOVÁ, Květa. Rixheimské tapety na zámku Loučná nad Desnou. Zprávy památkové péče, Praha 2000/60, č. 3, str. 84–85.

¹⁴⁴ SPURNÝ, František. Zámek Loučná nad Desnou. 103. č. Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku, 1974, 1-4. MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 29-30.



Obr. 39 Vnitřní nádvoří
stav před rekonstrukcí
v roce 2010 a v průběhu
rekonstrukce 2014
zdroj: Česká televize
zdroj: Prázdné domy.cz



Obr. 40 Stav přízemí rok 2010

vlevo: přízemní prostory využívané jako tělocvična Ústavu pro nápravu dívek až do roku 1993
vpravo: stav před rekonstrukcí zachyceny barokní arkády z roku 1770 zdroj: Šumperský deník

Rozsáhlý park rozprostírající se na dvou terasách kolem zámku ve Vízंबरku byl realizován dle anglického vzoru. Přeměnu zpustlé barokní zahrady započal již hrabě Mitrovský a dokončil Franz Klein. Úprava parků kolem sídel rodiny v Loučné i v Sobotíně byla pro Franze jedna z mála forem relaxace při hektickém způsobu života, inspirací mu mohla být raná léta strávená v Lednici při rozšíření zámeckého rybníku popsáno kapitola 3.1 a 3.2. V parku bylo od 40. let 19. století vysázeno mnoho vzácných druhů rostlin a stromů přivezených z dalekých cest započatých již za hraběte Mitrovského. K pěstitelskému účelu teplomilných druhů špatně odolávajících drsnému jesenickému klimatu byla v horní části areálu postavena prostorově velkorysá obdélná oranžerie s prosklenou jižní fasádou orientovanou do parku.¹⁴⁵



Obr. 41 Zámecká oranžerie

vlevo nahoře: stav 80. léta 20. století zdroj: archiv VM v Šumperku
uprostřed: stav před rekonstrukcí v roce 2008
zdroj: obec Loučná nad Desnou
Vpravo: stav po rekonstrukci foceno 2012 zdroj: vlastní fotoarchiv
Vlevo dole: jižní průčelí směrem do parku stav po rekonstrukci
foceno 2015 zdroj: vlastní fotoarchiv

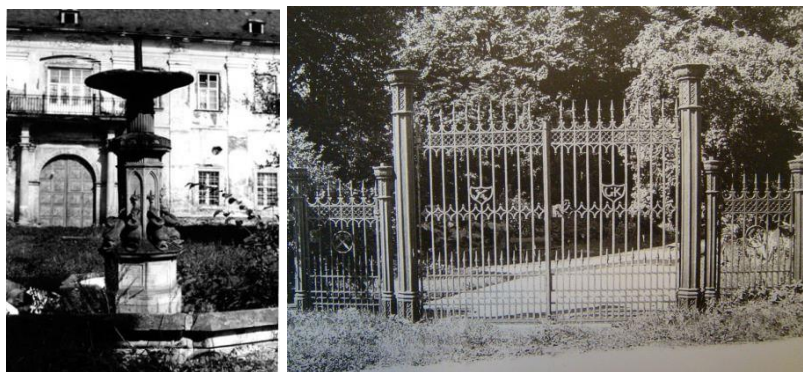
¹⁴⁵ FIFKOVÁ, Renáta. Zámecký park v Loučné nad Desnou. Zprávy památkové péče, Praha 2000/60, č. 3, s. 70-83.

Zámecký park byl od počátku zdoben plastikami z umělecké litiny vyrobené ve vlastních sobotínských železárnách. Vysokou uměleckou hodnotu potvrzují i původní neogotické litinové sloupy u vstupní brány naproti bývalému objektu pošty a zájezdního hostince. K nejstarším dochovaným uměleckým dílům patří litinová socha sv. Huberta od vídeňského sochaře Adama Ramelmayera z roku 1846. Totožná socha patrona myslivců mladšího data je k vidění i v zámeckém parku v Jindřichově ve Slezsku, který koupil mladší bratr Albert Klein na konci 60. let 19. století více kapitola 2.6. Do konce 80. let 19. století se v areálu zámeckého parku dohromady nacházelo 17 soch z toho bylo 5 litinových, 5 kamenných a 7 terakotových.¹⁴⁶



Obr. 42 Ukázka umělecké sochařské výzdoby zámeckého parku v Loučné nad Desnou
 vlevo: litinová socha sv. Huberta z roku 1846 od vídeňského sochaře A. Ramelmayera, totožná socha pozdějšího data umístěna v zámeckém parku v Jindřichově ve Slezsku zdroj: vlastní fotoarchiv
 druhá zleva: Socha sv. Floriánu při vstupu do parku zdroj: vlastní fotoarchiv
 dvojice zprava: černobílé fotografie zachycují nedochovanou sochařskou výzdobu zdroj: archiv VM v Šumperku

Dnes je dochován pouze nepatrný zlomek tří litinových soch a kamenná socha Neptuna držícího trojzubec uprostřed horního zámeckého rybníku je replikou. Ve své době byl rybník zkrášlen ještě vysokým vodotryskem. V parku se dále nacházela litinová socha bohyně Diany u vstupní brány, nedochováno, totožná socha stojící na druhém soukromém nádvoří je uložena v depozitáři VM v Šumperku. Pozoruhodná kamenná socha Atlanta nesoucího na zádech skleněnou zeměkouli se rovněž nezachovala to platí i o pomníku s bustou Franze Kleina umístěného při jižním průčelí zámku a slavnostně odhalenou 7. září roku 1862. Stejně i osmiboká pseudogotická kamenná kašna s vodním stříkem, jenž stávala v blízkosti jižního průčelí.



Obr. 43 vlevo: neogotická litinová kašna s vodotryskem zdroj: archiv NPÚ v Praze
 vpravo: původní litinová brána s neogotickými sloupy a iniciály **GK** Gebrüder Klein a se čtyřicí sepjatých rukou zakládajících členů společnosti. Po stranách hornický symbol mlátku a želízka.
 zdroj: archiv VM Šumperk

¹⁴⁶ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 28-31.

Park dále zpestřuje kamenná grotta s umělým vodopádem, která byla v letech 2008-2009 vybudována takřka od nuly dle původního originálu z dochovaných fotografií. Grotta se nachází při terénním zlomu v jihozápadní části parku na pomezí výškové terasy přecházející ve spodní části do volné krajiny s přirozeně protékající řekou Desnou. Lze vyčíst určitou míru inspirace s Aquaductem v Lednici zachyceného na olejomalbě Ferdinanda Runka z roku 1816 ke srovnání kapitola 3.1. V dolních partiích parku byl v roce 1876 vystavěn také objekt mléčnice „Sweizerei“ s vlastní výrobou sýru určených k občerstvení příchozích návštěvníků.



Obr. 44 Grotta v zámeckém parku v období mezi lety 1945-2009

Nahoře vlevo: dochované foto původního vzhledu

Dole vlevo: stav při rekonstrukci 2009, zdroj: obec Loučná nad Desnou

Vpravo: současný stav foceno 2017, zdroj: vlastní fotoarchiv

Franz II. navázal na zkrášlovací procesy započaté svým otcem, ale s ohledem na pracovní vytíženost pobýval ve Vízmberku pouze příležitostně. K jeho zásluhám patří vybudování **lovecké chaty ve vrcholových partiích Hrubého Jeseníku** ve výšce **1180 m.n.m.** v sedle mezi Velkým Májem a Malou Jezernou, která se do širšího povědomí zapsala jako **Františkova myslivna**. Myslivna byla velice oblíbená všemi členy rodiny nejvíce však jeho synem Franz III. a jeho manželkou „Fanny“ rozenou Ringhofferovou.¹⁴⁷



Obr. 45 Františkova myslivna v 1180 m.n.m. postavena v sedle mezi **Velkým Májem** a **Malou Jezernou**

Zleva: první zobrazení myslivny zdroj: *Litografie z „Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild,*

Mähren und Schlesien“ z roku 1897 Uprostřed: historická fotografie zachycující pozvanou společnost při pořádání honu, častými hosty byla rodina Ringhofferů, rozšíření objektu. Poslední fotografie dokumentuje současný stav po rekonstrukci. Františkova myslivna je v soukromém vlastnictví a není přístupna veřejnosti, zdroj infojeseniky.cz

¹⁴⁷ KOBZA, Miroslav. *Cestou necestou za tajemstvím Hrubého Jeseníku*. Praha 2015, 70-71.

Franz III. nechal v roce 1893 k západní věži jižního průčelí přistavět litinovou verandu, zachycena na historických fotografiích obr.34. Park zvelebil o zahradní altány, které byly pojmenovány dle čtyř ročních období, nedochováno. Areál byl doplněn o zahradní litinový nábytek a informační tabulky s popisy vzácných dřevin určené k edukaci návštěvníků. Zajímavostí je, že jednotlivé části parku dostaly pojmenování podle členů rodiny Kleinů a zakladatelů „*Gebrüder Klein*“ *Franzens Platz, Alberts Platz, Libors Heim a Mariens Ruhe*.¹⁴⁸



Obr. 46 Franz III. Kruhová plaketa s reliéfem odhalena v roce 1930 na úpatí Velkého Máje nedaleko Františkovy myslivny zdroj: infojeseniky.cz

Kleinové nevyužili všechny zámecké prostory „starého“ zámku, a proto se v roce 1849-1850 rozhodli část severní renesanční části pronajmout státní správě. V budově s vnitřním dvorem byly umístěny mimo vlastní kanceláře správy velkostatku i administrativní prostory státních úřadů jako Okresního soudu ve Vízemberku, Berního úřadu ve Vízemberku, kanceláře lesního úřadu, v patře se dokonce nacházel byt lesního správce.¹⁴⁹

2.8.2 Zámek Sobotín

výstavba: druhá polovina 30. let 19. století, 80. léta 19. století přestavba

architekt: -

památková ochrana: není památkově chráněn

Za hraběte Mitrovského došlo ve druhé polovině 30. let 19. století k první přestavbě objektu bývalé Eisenbachovy zbrojovky, více kapitola 7.1.1, na vesnické zámecké sídlo v blízkosti průmyslového centra. Nebyli to Kleinové, jak je mnohdy chybně uváděno, ale Mitrovský, který uskutečnil první přestavbu továrny na zbraně k obytné funkci.¹⁵⁰

Franz a Albert Klein ihned po odkoupení panství v roce 1844 započali s rozsáhlou přestavbou usedlosti ve střídmé reprezentativní sídlo městského charakteru vystavěné v empírovém slohu. Realizace musela probíhat současně se stavbou skladiště sobotínských železáren, kapitola 5.2.1, v Zábřehu na Moravě, které je datováno 1844-1846. Nová jednopatrová půdorysná koncepce s bočním křídlem vystavěna do tvaru písmene „L“ je patrná i z dnešního stavu. Střídmé pojetí objektu se dochovalo až do rozsáhlé přestavby v 80. let 19. století, která probíhala souběžně s výstavbou impozantního rodinného mauzolea rodiny Kleinů dle projektu W. S. Baumheyera, kterou iniciovali synové Alberta Kleina Hubert, Friedrich a

¹⁴⁸ FIFKOVÁ, Renáta. Zámecký park v Loučném nad Desnou. Zprávy památkové péče, Praha 2000/60, č. 3, s. 70-83.

¹⁴⁹ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk 2005, s. 15.

¹⁵⁰ HOŠEK, Stanislav. Eisenbachova zbrojovka v Sobotíně. *Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2007, 4, s. 18.

Wilhelm Klein. Dědicové během přestavby zámku v 80. letech požadovali rozšíření původního objektu ve stylu neorenesance a vytvoření honosného sídla, které by odpovídalo estetickým a společenským nárokům druhé generace rodu. Ze severovýchodní strany bylo k objektu přistavěno několik nových neorenesančních průčelí s obloučkovým štítem a s trojúhelníkovým zakončením vytvářející dojem uzavřenějšího nástupního prostoru. Jižní straně dominovala rozsáhlá kamenná terasa po celém jižním obvodu stavby s arkádami.



Obr. 47 Sobotínský zámek 1920-2015 východní průčelí
 Vlevo nahoře: historické foto kolem 1900
 zdroj: archiv VM v Šumperku
 Vpravo nahoře: stav v roce 2010 před rekonstrukcí.
 Zdroj: vlastní fotoarchiv. Zámek si i po rekonstrukcích z 60. a 90.let 20. století uchoval svoji původní charakteristickou podobu z přestavby z 80.let 19. stol.
 Vlevo dole: rekonstrukce zámku mezi lety 2012-2015
 Výrazně bosovaná náročná přestavba přes obě podlaží a uplatnění velkého množství dekorativních historizujících prvků zcela potlačila původní koncepci. U hlavního vstupu zrušeno obloukové zaklenutí a vytvoření masivního ostění kolem pravouhelného vstupního otvoru.
 zdroj: Zámecký resort Sobotín.

Po roce 1945 bylo v prostorách sobotínského zámku zřízeno lesnické výcvikové středisko a kuchařské a číšnické učiliště. Od roku 1967 vlastnil zámecký areál podnik Důl Dukla Havířov, který areál využíval k rekreaci svých zaměstnanců a kompletně zámek mezi lety 1967-1968 velkým nákladem zrekonstruoval. Sobotín se stal velice oblíbenou destinací. Bohužel během 70.-došlo k několika necitlivým přístavbám prezentovaných novou stavbou společenského domu na východní straně areálu v těsné blízkosti zámecké budovy, která původní architektuře z konce 19. století nepřirozeně dominovala. Další modernizace byla uskutečněna až mezi lety 1989-1991 soukromým investorem a v prostorách zámku byl zřízen hotel s restaurací.¹⁵¹ Do počátku 21. století si zámek uchoval původní architektonické pojetí, i když byly některé dekorativní prvky s ohledem na náročnost restaurátorských prací odstraněny. Je třeba zmínit, že objekt nebyl nikdy zapsán do Ústředního seznamu kulturních památek ČR. Poslední a současná přestavba sobotínského zámku v luxusní hotelový resort realizovaná mezi lety 2012-2015 soukromým

¹⁵¹ MIKMEK, Václav. *Rod Kleinů na Sobotínsku*. Brno 2010, s. 41-42.

majitelem je vzdáleným protipólem skromných úvah Alberta Kleina a jeho střídmého životního stylu. Nepopíratelným faktem je, že souběžně s rekonstrukcí zámku se konečně obrátila pozornost k velmi zanedbanému okolnímu krajinářsky komponovanému parku, který doznal pozitivních změn.



Obr. 48 Západní průčelí zámku v Sobotíně mezi lety 1930-2015

Vlevo: zachycena původní podoba zámku z předválečného období zdroj: VM Šumperk
Prostřední: stav v roce 2010 zdroj: fotoarchiv autorky

Vpravo: rekonstrukce z let 2012-2015 zdroj: Zámecký resort Sobotín

Bratři Kleinové v čele s Franzem věnovali parku kolem nového sobotínského zámku stejnou péči jako v sousedním Vízंबरku a zkrášlili jej dle anglického vzoru se začleněnými dvěma zámeckými rybníky, které ovšem plnily technickou funkci a sloužily jako vodní rezervoár k potřebám parního provozu sobotínských železáren.¹⁵² Friedrich Klein počátkem 20. století svěřil úpravu parku přednímu českému zahradnímu architektovi Františku Thomayerovi, který park zpřehlednil a zredukoval historizující prvky. Poválečné změny se odrazily i v původní koncepci parku, kdy byl spodní zámecký rybník přestavěn na pravoúhlé betonové koupaliště s písčnou pláží určeného k rekreaci horníku z Moravskoslezského kraje.¹⁵³



Obr. 49 Srovnání jižního průčelí se zámeckým rybníkem 20. léta a 70. léta 20. století bez přístavby společenského domu zdroj: Obec Sobotín fotohistorie.cz



Obr. 50 Společenský dům původní objekt ze 70. let 20.stol. rok 2010 zdroj: vlastní fotoarchiv.
vlevo: Stávající stav zdroj: Zámecký resort Sobotín

¹⁵² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 386.

¹⁵³ SPURNÝ, František. Sobotínský zámek. 217 č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1986, s. 1-4.

2.8.3 Mauzoleum sobotínské větve rodiny Kleinů

výstavba: 1881-1885, oprava 1926-1928

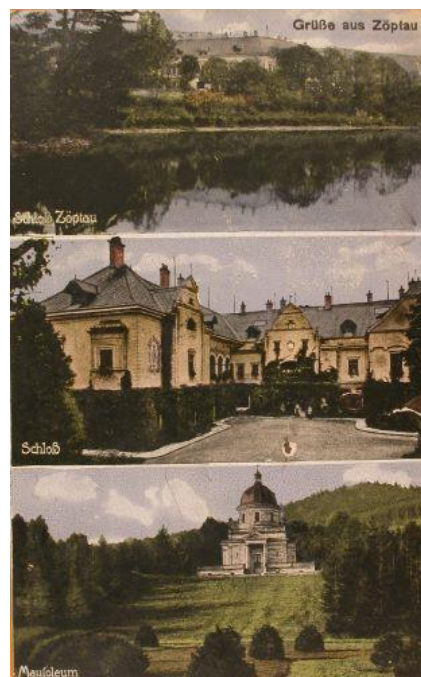
architekt: Wenzel S. Baumheyer

památková ochrana: kulturní památka od 3. 5. 1958¹⁵⁴

* od roku 2018 zahrnuto do Havarijního programu Ministerstva kultury ČR

Podnětem k výstavbě impozantní rodinné hrobky se stalo úmrtí posledního představitele první generace „bratří Kleinů“ Alberta Kleina v roce 1877. Jeho pět dědiců se již v roce 1880 dohodlo na výstavbě monumentálního rodinného mauzolea podle projektu vídeňského architekta **Wenzela S. Baumheyera** inspirovaného prací a dílem italského renesančního architekta Andrey Palladia. Pro realizaci záměru byl vybrán pozemek v protilehlém severním svahu v kompoziční ose se zámkem sever-jih přetínající státní silnici vedoucí na Skřítecké sedlo a pokračující dál na Opavu, kapitola 4.7. Místo posledního odpočinku rodiny Kleinů obklopoval krajinářsky komponovaný park se vstupní branou s dvojicí kamenných soch puttů nesoucích erby rodiny Kleinů, zachován jeden z nich. Vrcholové pozici areálu dominuje **skvost sepulkrální architektury konce 19. století** postavený na kamennou terasu s balustrádou. Lokace severního svahu se záhy po začátku výstavby stala mauzoleu osudnou z důvodů neustálých problémů s vlhkostí spodní stavby a nevhodností k ukládání ostatků, což se stvrdilo posledním vykonaným pohřbem v roce 1919.¹⁵⁵

Během let 1927-1928 došlo k rozsáhlým renovačním pracím, skrz opakované zatékání vody do kaple i krypty. V rámci prováděných úkonů byly obnoveny malby nástropních fresek vídeňským malířem Udo Weithem, které se v kopuly dochovaly dodnes. Horní terasa byla zastřešena. Tragický osud mauzolea po roce 1945 byl popsán na konci úvodu této kapitoly. Vandalové



Obr. 51 historická pohlednice z 20.-30. let 20. století zachycuje dominantu rodinného mauzolea sobotínské větve Kleinů zdroj: archiv VM v Šumperku



Obr. 52 Vstupní brána do areálu Mauzolea vpravo poslední socha putta rok 2010 zdroj: vlastní fotoarchiv

¹⁵⁴ Mauzoleum rodiny Kleinů [online]. Národní památkový ústav, 2011.

¹⁵⁵ POPELKA, Petr. Zrod moderního podnikatelstva. Ostrava 2011, s. 250-252.

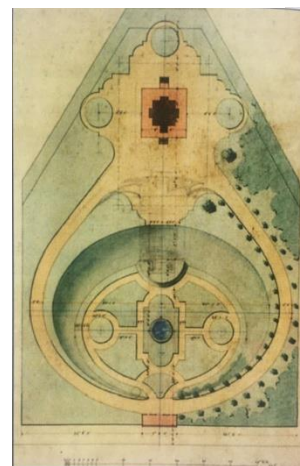
znesvětili nejen uložené ostatky, ale několik let systematicky ničili i cenný interiér a významná sochařská díla například svržení sochy anděla z kararského mramoru od francouzského sochaře Gustava Deloye.¹⁵⁶ Zdokumentováno D. Poláchem v roce 2007. Objekt je v současnosti v majetku obce Sobotín, která nedisponuje dostatečnými finančními prostředky ke generální opravě stavby, jež by si to pro svoji jedinečnost v kraji pod jesenickými vrcholy jistě zasloužila. V roce 2018 byly získány dotace z Havarijního programu Ministerstva kultury ČR k sanování nejkritičtějších míst.¹⁵⁷ Během posledních dvou let došlo k výrazným prořezávkám původních stromů, které vytvářely cennou krajinářskou kompozici centrálně osázenou kolem objektu.



Obr. 54 Mausoleum sobotínské větve rodiny Kleinů stav 2010

Celkový pohled ze severozápadního nároží
Detail korintské hlavice nárožního mělkého pilastru
Pohled do vnitřní kupole, zdroj: fotoarchiv autorky

Obr. 53 Dole: Návrh na parkovou úpravu kolem Mauzolea od W. S. Baumheyera z roku 1880 zdroj: ZAO fond RA Klein-Wisenberg



Kompozice areálu respektuje přísnou symetrii vychází od vstupní brány ve výhledové ose přes monumentální schodiště vedoucí na nízkou terasu po obvodu původně opatřeno kuželkovou balustrádou, pod kterou se nalézá krypta. V každém vnějším rohu horní terasy kolem tamburu se nacházela litinová socha anděla v nadživotní velikosti od vídeňského autora Hanse Rathouského. Na terase je umístěna centrální stavba čtvercového půdorysu s tamburem a kopulí s lucernou. Objekt je zdoben prvky korintského řádu ve vysoce kvalitním řemeslném zpracování. Materiálově se jedná o zděnou stavbu obloženou pískovcovými kvádry. Interiérová výzdoba vznikla mezi lety 1885-1887, z níž se dochovala pouze freska na vnitřní straně kopule zobrazuje výjevy umučení Krista.

¹⁵⁶ POLÁCH, Drahomír. *Historické toulky Šumperskem I*. Štítý 2017, s. 169-176.

¹⁵⁷ *Mauzoleum rodiny Kleinů v Sobotíně* [online]. Národní památkový ústav, 2011.

2.9 Založení společnost „*Gebrüder Klein*“ a jiné podnikatelské subjekty bratří Kleinů

Předkládám **základní výčet společností**, ve kterých figurovali **bratři Kleinové**, posléze jejich **dědicové** ve **druhé a třetí generaci**. Po úmrtí hlavního představitele rodiny **Franze Kleina** v roce 1855 a následné smrti Huberta o rok později, převzal iniciativu nad rodinným podnikem Albert Klein se svým synovcem Franzem II., který jako jediný z druhé generace rodu navázal na tradici otce a byl plně angažovaný na všech frontách rodinného podnikatelského impéria. Ostatní potomci bratří Kleinů se ve druhé a třetí generaci převážně orientovali na správu zděděného majetku, budování společenské prestiže a nikdo z nich na úspěchy první generace v rozmezí 30.-60.let 19. století již nenavázal. Z dat založení společností lze vyčíst, že první generace rodina Kleinů byla nejvíce aktivní v polovině 19. století v období rozmachu výstavby železničních tratí Rakouského císařství. Získaný kapitál investovali do nově budovaných hutních provozů, těžebních společností a parních mlýnů zakládaných se svými společníky na území Čech, Moravy i vzdáleného Sedmihradska, blíže kapitoly č. 5, č. 6, č. 7 a č. 9.

Od 70. let 19. století se ocitá rodinné podnikání ve fázi stagnace, z důvodů krachu vídeňské burzy v roce 1873, pozastavení výstavby železnic na území monarchie a absence pokračovatelské generace. Ačkoliv se Kleinové snaží investovat kapitál do nových perspektivních odvětví jako je například cukrovarnictví či přizpůsobit portfolio výrobků železáren poptávce na trhu, nepodaří se jim odvrátit počínající ekonomický a podnikatelský úpadek.

Závěr 19. století je ve znamení postupného rozprodávání majetku nashromážděného během předchozího půl století. Úmrtí Franze II. v roce 1882 ve Vídni, posledního silného představitele rodu, symbolizuje za oslňující podnikatelskou historií rodiny Kleinů pomyslnou tečku. Dědicové po Albertovi a Franzu II. se kromě Kelčanského cukrovaru a podílů v Rosicko-oslavanské báňské společnosti postupně zbavují vybudovaného průmyslového dědictví svých otců. Druhá a třetí generace se soustředí primárně na správu zděděných panství, rozšiřování pozemkového fondu a společenskou prestiž, která se odráží ve zvučných jménech partnerů pocházejících z předních podnikatelských rodin monarchie **Ringhofferů, Bochnerů, Offermannů**, či šlechtitelských rodů **Nádherných z Borutína, pánů z Pillersdorffu** a dalších. Rodová panství si Kleinové udrželi až do konce druhé světové války, kdy jim byl veškerý majetek na základě tzv. Benešových dekretů zkonfiskován a připadnul do vlastnictví státu.¹⁵⁸

¹⁵⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 386-387.

2.9.1 Soupis společností, v nichž figurovali bratři Kleinové

1816-1828 **Josef Klein** vystupuje v roli rybníkářského mistra „*Teichmeister*“ jménem bratrů Engelberta a Franze k získávání zakázek na zemní práce a stavbu silnic.¹⁵⁹

1828 Společenská smlouva mezi bratry **Josefem** a **Franzem** k převzetí závazků nejstaršího bratra Josefa skrz zhoršující se zdravotní stav.¹⁶⁰

30. léta 19. století ustálená forma užití označení **Bratři Kleinové** „*Gebrüder Klein*“, stavitelé silnic. Rodinného podnikání se v roce 1830 účastní všech šest bratrů.

1844 **Koupě vízberského panství** na základě společenské smlouvy mezi bratry Franzem, Liborem, Albertem a Hubertem v níže stanovených podílech.

podílníci: Franz 2/5, Libor 1/5, Albert 1/5 a Hubert 1/5¹⁶¹

1847 Společenská smlouva mezi bratry o vzájemném vlastnictví nabytého majetku obsahující vízberské panství, nové železářny ve Štěpánově, překladiště v Zábřehu a ostatní společné investice ve jménu rodiny. Při skonu některého z bratří se měl majetek dědit v přímé dědické linii. Celý rodinný majetek byl rozdělen na pět dílů v poměru.

podílníci: Franz 2/5, Libor 1/5, Albert 1/5 a Hubert 1/5¹⁶²

Rodinná stavební společnost „*Gebrüder Klein*“ nebyla oficiálně ustanovena, podnikatelské aktivity byly na základě společenské smlouvy sepsané mezi bratry z roku 1847. K oficiálnímu zápisu firmy došlo až v roce 1853.¹⁶³

1853 **Bratři Kleinové** „*Gebrüder Klein*“

**do té doby podnikali na základě společenské smlouvy mezi bratry v rámci rodinného konsorcia s ustáleným a zažitým pojmenováním „Gebrüder Klein“*

podílníci: Franz, Albert a Hubert Klein, po smrti Franze v roce 1855 podíl ve firmě přešel na Franze II. a dceru Marii, po úmrtí Huberta podíl převeden na bratra Alberta.

První oficiální založení firmy s názvem „*Gebrüder Klein*“ vzniklé podpisem společenské smlouvy mezi třemi výše jmenovanými bratry dne 15. prosince roku 1853 v Brně.

1878 po úmrtí Alberta Kleina v roce 1877 uzavření **nové společenské smlouvy** z důvodů pokračování závazků zavedené stavební firmy „*Gebrüder Klein*.“

podílníci: Franz II. a syn Franz III., synové Alberta Kleina Hubert a Friedrich

¹⁵⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 36-37.

¹⁶⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 91-92.

¹⁶¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 232.

¹⁶² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 277-278.

¹⁶³ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 180.

Ve vedení společnosti stanul Friedrich a jeho zástupcem byl bratr Hubert, tímto aktem byla poprvé porušena klauzule, která stanovovala, že vedení firmy náleží nejstaršímu členovi rodiny Kleinů, v daném případě Franzi II. Dalším zajímavým faktem je, že se ve dvou nejdůležitějších funkcích neobjevují zástupci vízmberské větve, ale obě funkce jsou svěřeny synům Alberta Kleina.

1902 firma aktivní až do roku 1902 v severní Itálii

1908 rozpuštění firmy „*Gebrüder Klein*“, která existovala už jen formálně.¹⁶⁴

1845 Těžařstvo bratří Kleinů „*Gebrüder Klein'sche Gewerkschaft*“

podílníci: Franz I. (28), Albert (40), Hubert (40), Franz II. (10), Marie a JUDr. Urlich (10),

v celkovém součtu 128 podílů.

V roce 1854 došlo k navýšení podílu ku prospěch nejstaršího bratra Franze I. (44), kdy se snížily podíly Alberta a Huberta, každý po 32, podíly Franze II. a JUDr. Urlicha zůstaly ve stejné výši.¹⁶⁵

K další reorganizaci společnosti došlo ve druhé polovině 50. let 19. století zapříčiněné náhlou smrtí Franze I. a Huberta Kleina. Hubertův podíl přešel na bratra Alberta, Franzův byl rozdělen mezi syna Franze II. a dceru Marii.

1865 Sobotínsko-štěpánovské horní a hutní těžařstvo „*Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Eisenhütten Gewerkschaft*“

podílníci: Albert (52), Franz II. (26), Marie Urlichová (26, tudíž dědicové Franze I. drželi stejně velký podíl jako strýc Albert) a dcera a syn Libora Kleina, Julie Bochnerová a Libor Klein ml.

každý po 8 kusech.

Oficiální oddělení hornických a hutních podniků od vízmberského panství a změna organizační struktury Sobotínsko-štěpánovských železáren. Předsedou ředitelství těžařstva byl jmenován Albert Klein, provozním ředitelem těžařstva Alois Scholz. Do té doby byl Alois Scholz ředitelem železáren v Sobotíně a Filip Tobiáš ředitelem železáren ve Štěpánově.

Majetkem těžařstva byly hutní podniky v Sobotíně, Rejhoticích, Štěpánově, strojírna v Petrovicích a 50 železnorudných důlních měř.¹⁶⁶

Společnost zanikla dnem 8.1. 1901 podpisem likvidátory společnosti ustanoveni poslancem Říšské rady ve Vídni Dr. Hubert Klein von Wisenberg a přisedící Zemského výboru v Brně Dr. Eduard Urlich rytíř z Jorndorfu.¹⁶⁷

¹⁶⁴ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 180-193.

¹⁶⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 313.

¹⁶⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 377.

¹⁶⁷ KREJČÍ, Vojtěch. *Sobotínsko-štěpánovské hornictví a železné hutě, akciová společnost, Sobotín (1873) 1880-1940*. Olomouc 2012, s. 30.

1901 Sobotínsko-štěpánovské hornictví a hutě akciová společnost „Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Hütten Aktiengesellschaft“

základní kapitál: 3,0 miliónu korun; 1,6 mil. hodnota nemovitostí, 1,4 mil. majetek movitý¹⁶⁸

Poprvé se česky psaný název společnosti objevuje až na počátku 20. let 20. století.¹⁶⁹

1845 Zsidovarského železářského těžářstvo „Zsidoaurer Eisenwerk Gewerkschaft“

podílníci: Franz, Libor, Albert a Hubert, Franz II, manželé Urlichovi, další synové a dcery rozvětvené rodiny Klinů, Adalbert Lanna, Ferdinand Alois Negrelli, Karl Ghega a profesor Franz X. Laurenz Riepl zastupující vídeňské investory.

Společnost založena z důvodů vybudování nových železáren v Zsidovaru v Uhrách v oblasti Sedmihradska známého jako Transylvánie.

1873 transformováno v akciovou společnost „Nadráger Eisen-Industrie Gessellschaft“

Kleinové figurovali jen jako akcionáři.¹⁷⁰

1848 Kladenské kamenouhelné těžářstvo „Kladnoer Steinkohlgewerkschaft“

podílníci: Franz, Albert a Hubert Klein společně s Adalbertem Lannou a Václavem Novotným
výška podílu: 42 kuksů z celkových 128 kuksů společnosti, odpovídajících jedné třetině a rovným dílem rozděleno mezi Franze, Alberta a Huberta po čtrnácti kuksech.¹⁷¹

1855 Kladenské železářské těžářstvo „Kladnoer Steinkohlunternehmung“

podílníci: Franz, Albert a Hubert Klein společně s Adalbertem Lannou

Důvodem založení společnosti je financování stavby koksových vysokých pecí na Kladně.¹⁷²

1855 Akciová společnost Buštěhradské dráhy

podílníci: Kladenské kamenouhelné těžářstvo a kníže Karl Egon Fürstenberg

Důvodem založení společnosti je vybudování železniční tratě spojující hutní provozy a kamenouhelné doly v kladenském revíru na železnici Severní státní dráhy ve stanici Kralupy nad Vltavou.¹⁷³

¹⁶⁸ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,209.

¹⁶⁹ KREJČÍ, Vojtěch. *Sobotínsko-štěpánovské hornictví a železné hutě, akciová společnost, Sobotín (1873) 1880-1940*. Olomouc, 2012, s. 35.

¹⁷⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.197-198.

¹⁷¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 305.

¹⁷² MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.29.

¹⁷³ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 57.

1857 Pražská železářská průmyslová společnost „Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft“

Spojení Kladenského kamenouhelného těžařstva, Kladenského železářské těžařstva, obchodního vídeňského domu Roberta Florentina a majitele Heřmanovy hutě na Plzeňsku Dietricha Hermanna.¹⁷⁴

1886 – vystoupení ze společnosti předpoklad Z. Gáby a D. Tempírové-Kotrlé¹⁷⁵

1849 Těžařstvo Františka „Franziska Gewerkschaft“

podílníci: brněnský obchodník Ferdinand Lehner, Franz, Albert a Hubert Klein a brněnský notář Adolf Petrzicek

Společnost vznikla z důvodu těžby železné rudy a černého uhlí v Padochově u Oslavan.

1853 ze společnosti vystupuje Ferdinand Lehner a jeho podíly přebírají bratři Johann a Anton Müllerovi.

1865 jsou mezi podílníky uvedeni: Albert, Franz II., manželé Urlichovi, Petrzicek a Mazal jejich podíly jsou převedeny do nové společnosti Rosického kamenouhelného těžařstva.

1858 Rosické hutní těžařstvo „Rositzer Eisenhütten Gewerkschaft“

podílníci: většinový podíl belgičtí investoři kníže Gabriel Alfons Chimay, Jan Debatty a Alfred Davalle¹⁷⁶, Johann Ernst Herring, Theodor Offermann, Julius Ritter a Anna Siebenkeesová, Albert a Franz II. Klein a další¹⁷⁷

Společnost založena z důvodu výstavby a provozu železáren v Rosicích.¹⁷⁸

základní kapitál: 400 000 zlatých

1868 vystupují belgičtí investoři z důvodů nízké ziskovosti, do společnosti vstupují další brněnští textilní podnikatelé Gustav Schooller a Vilém Teubr.

1869 porada těžařstva a rozhodnutí a o změně názvu společnosti na Rosickou báňskou společnost.¹⁷⁹

1865 Rosické kamenouhelné těžařstvo „Rositzer Steinkohlen Gewerkschaft“

podílníci: brněnský velkoobchodník rytíř Johann Ernst Herring, Albert (8,1) a Franz II. (7,3), manželé Urlichovi (5,3) a Petrzickem. Celkový počet kuksů 120, výška podílu Kleinů je uvedena v kulatých závorkách za jménem.

Potomci Kleinů vlastnili podíly v těžařstvu až do 20.let 20. století.¹⁸⁰

¹⁷⁴ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.172.

¹⁷⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 47.

¹⁷⁶ *Historie železáren v Božím Požehnutí* [online]. Obec Zastávka, 1964

¹⁷⁷ *Historie železáren v Božím Požehnutí* [online]. Obec Zastávka, 1964

¹⁷⁸ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 157.

¹⁷⁹ *Historie železáren v Božím Požehnutí* [online]. Obec Zastávka, 1964

¹⁸⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 308-311,

1870 **Rosická báňská společnost** „*Rositzer Bergbau Gesellschaft*“ akciová společnost
Transformace předchozího Rosického kamenouhelného těžářstva a Rosického hutního
těžářstva se sídly v Božím Požehnutí dnes Zastávce u Brna.

Základní jmění společnosti: 3 milióny zlatých.

1870 ředitelem společnosti **Friedrich Klein**, pocházející z hynčické větve rodiny Kleinů, na
doporučení Aloise Scholze. Ve správní radě zasedal Albert Klein i JUDr. Eduard Urlich. Členové
rodiny Kleinů vlastnili podíly v akciové společnosti i ve 20. letech 20. století, v roce 1928 je mezi
podílníky uveden například Franz III.¹⁸¹

1851 **Mechanická přádelna lnu a konopí na panství Vízemberk** „*Wiesenberger mechanische
Flachsspinnerei*“

podílníci: Franz, Albert a Hubert Klein, rodinný právník a manžel Marie Kleinové Eduard Urlich,
hlavní představitelé šumperského textilního průmyslu reprezentované Karlem a Eduardem
Oberleithnerovými, Konstantinem Zephyrescu, Ignácem Seidlem, Johannem Karlem Sieglem,
Antonínem Hönigem, Aloisem Geschaderem

základní kapitál: 290 000 zlatých

Podnik činný až do roku 1929, kdy je odkoupen firmou Agon.¹⁸²

1854 **Sobotínské grafitové těžářstvo Alberti**

podílníci: Albert Klein a Alois Scholz ředitel sobotínských železáren

Společnost založena z důvodu těžby grafitu v oblasti Starého Města pod Kralickým
Sněžníkem¹⁸³

1857 **Krkonošská těžební společnosti** „*Riesengebirge-Bergbaugesellschaft*“

podílníci: Albert Klein, Adalbert Lanna a významným textilní podnikatel ze severovýchodních
Čech Johannem Liebigem

Společnost vznikla z důvodu těžby mědi, železné rudy a břidlice v severovýchodních Čechách.
Albert vystupuje ze společnosti v roce 1873.¹⁸⁴

1862 společnost **Kelčanský cukrovar** „*Keltschaner Zuckerfabrik*“

podílníci: Albertem Kleinem (60000zl), Franz II. (40 000zl), významní šumperští textilní
průmyslníci otec a syn Ignaz Seidl (20000zl), šumperký textilní obchodník Carl Siegl (20000zl),
vrchní inženýr státních drah Vilém Čermák a další. Dohromady společenskou smlouvu tenkrát

¹⁸¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 311.

¹⁸² Výstřižek z novin Sever článek *Mechanická přádelna lnu ve Vizemberku ve 2. polovině 19. století*

¹⁸³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 249.

¹⁸⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 379-380.

v Sobotíně, ne v Kelčanech, podepsalo patnáct společníků.

základní kapitál: 360 000 zlatých.¹⁸⁵

1864 Kelčanský cukrovar Alberta Kleina a spol.

podílníci: Albert Kleina, Ignaz Seidl a Josef Latzel

1868 Kelčanská cukrovarnická společnost akciové společnost „*Keltschaner Zuckerfabrik-Aktiengesellschaft*“.

1869 Akciová společnost pro zemědělství a průmysl ve Ždánicích

podílníci: Albert, Franz II, Ignaz Seidl a Alois Scholz

Společnost vznikla z důvodů dvacetiletého pronájmu místního lichtenštejnského cukrovaru.¹⁸⁶

V roce 1872 společnost odkoupila lignitové doly na jižní Moravě těžarstva Klein, Czermak a bratři Alois a Moritz Scholzové.¹⁸⁷

1869 Stavební společnost bratří Kleinů, A. Schmolla a E. Gaertnera „*Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner*“

Společnost spojila kapitál rodiny Kleinů a odborné znalosti předních vídeňských stavebních inženýrů Adolpha Schmolla a Ernsta Gaertnera. Specializovala se především na realizace mostů, stavbu přístavů a nábřeží.

1887 z firmy vystupují dědicové Alberta a Franze II. Kleina¹⁸⁸

1873 Aradská společnost pro těžbu dřeva Bratří Kleinů a společníků

podílníci: baron Peter Atzéle de Boros Jenö, Albert a Franz II. a společníci

Společnost vznikla z důvodů těžby dřeva v Uhrách v oblasti Sedmihradska známého jako Transylvánie.

1879 zrušení společnosti z důvodů odkoupení panství barona Atzéleho v nucené dražbě členy rodiny Kleinů zastoupeny Franzem II. a začali na statku Boros Jenö podnikat v dřevařském průmyslu sami.¹⁸⁹

1883 prodej statku dědici Kleinů za dva milióny zlatých¹⁹⁰

*Poznámka: nejsou zahrnuty železniční společnosti k provozování dopravy na soukromých železničních tratích, v nichž Kleinové drželi vlastnické podíly.

¹⁸⁵ *Kelčanský cukrovar* [online]. Obec Žádovice,

¹⁸⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.377.

¹⁸⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.375.

¹⁸⁸ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 193.

¹⁸⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 381.

¹⁹⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 192.

3. Odchod na lednické panství a počátky podnikání

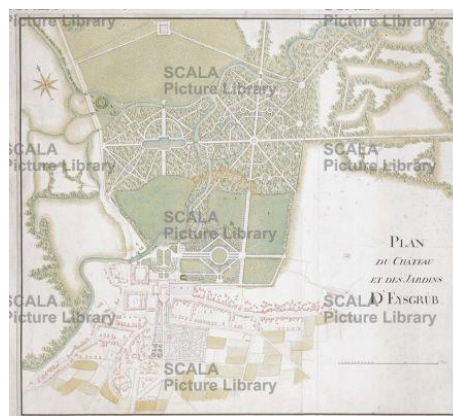
Úvodní kapitola je zasvěcena prvopočátkům podnikání bratří Kleinů, zasazena v historické ose na začátek 19. století mezi roky **1812-1820**. Během krátkého osmiletého období bratři Kleinové, zastoupeni **Josefem, Engelbertem a Franzem**, odešli z rodného vízmberského panství na jižní Moravu, kde se profesně uchytili při budování anglického parku v Lednici „Eisgrub“ a následně sami vedli výkopové a zemní práce v okolí. Je třeba si uvědomit, že v době získání první samostatné zakázky (1816) viz kapitola 3.4 měl nejstarší Josef dvacet čtyři let a Franz pouhých šestnáct. Je obdivuhodné, jak se chlapci z chudé podhorské vesnice ze severu Moravy s vychozenou základní vesnickou školou brzy uchytili v organizaci několik desítek dělníků. Netřeba zmiňovat jednání se zadavateli, vystavení cenových nabídek a znalosti čtení výkresové technické dokumentace.

3.1 Zámecký park v Lednici na přelomu 18. a 19. století

V kapitole chci přiblížit situaci zámeckého parku v Lednici na přelomu 18. a 19. století, abych mohla lépe demonstrovat prostředí, do něhož přišel **Josef Klein (1792-1830)** v roce **1812** a za ním posléze i dva mladší bratři **Engelbert (1797-1830)** a **Franz (1800-1855)**.

Kníže **František Josef I. z Lichtenštejnu (1726-1781)** povolal v 70. letech 18. století do Lednice francouzského architekta nejvyšší rakouské aristokracie **Isidora Ganevala (1730-1786)**¹⁹¹. Koncepce návrhu anglického parku v Lednici je připisována právě Ganevalovi s ohledem na jeho kompoziční podobnost s parkem v Laxenburgu. I navzdory dataci prvního dochovaného plánu parku z roku 1798, který vzniknul dvanáct let po jeho smrti. Autorem plánu byl knížecí architekt **Karel Rudczinský** ve spolupráci s hlavním zahradníkem lednického panství **Ignácem Hollem**.¹⁹²

Na mapě je patrná kombinace geometricky řešené sítě cest a komponovaných průseků za účelem



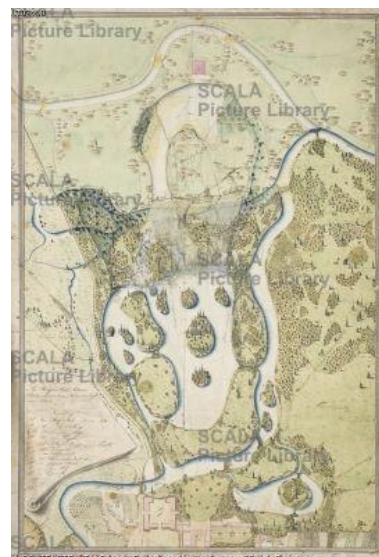
Obr. 55 První dochovaná mapa zámeckého areálu dle Ganevalova konceptu. Autor: Karl Rudczinský a Ignác Holl rok vzniku 1798. Přísně nastavená geometrie parkových cest ve střední části zaniká na počátku 19. století a přechází v rozsáhlou vodní plochu s několika umělými ostrovy
zdroj: uloženo ve sbírkách SCALA Picture Library LIECHTENSTEIN. The Princely Collections, Vaduz-Vienna.

¹⁹¹ **Isidor Ganeval (1730-1786)** architekt francouzského původu jako jeden z prvních Rakouském císařství navrhoval přírodně krajinářské parky dle anglického vzoru. Mezi jeho nejvýznamnější realizace v tomto směru patří přeměna císařských zahrad v Laxenburgu z roku 1780.

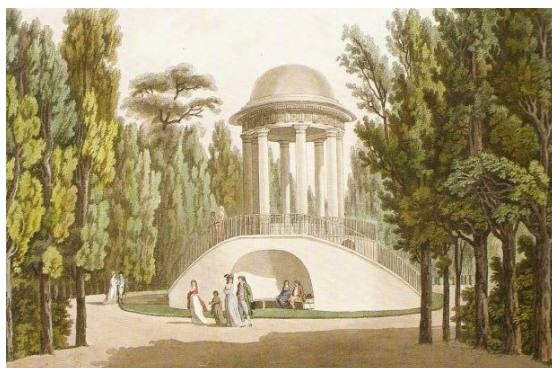
¹⁹² Konečný, Michal. Zámek Lednice. Kroměříž 2017, s.167-169.

průhledu k plánovaným voluptuárním stavbám navazující na volné travnaté plochy, jimiž přirozeně protéká zámecká řeka Dyje.¹⁹³

Mezi první stavby budoucího Lednicko-valtického areálu patřil centrální klasicistní **Chrám Slunce** označován též jako „*Sterntempel*“ z roku 1794 postavený dle předchozího Ganevalova návrhu, nedochováno.¹⁹⁴ Stejný osud potkal i Čínský letohrádek z pera architekta Josefa Hardmutha vybudovaného v roce 1795. Další stavby na sebe nenechaly dlouho čekat například Holandská rybárna (1799), dřevěná roubenka „*Slowakische Bauernzimmer*“, Obelisk z roku 1798. V rozmezí let 1794-1804 byla dle návrhu Josefa Hardmutha postavena Turecká věž v současnosti známá jako Minaret, jedna z nejnáročnějších a opticky nejvýraznější staveb celého nově budovaného anglického parku.¹⁹⁵



Obr. 57 Mapa parku z roku 1808 Rozšíření zámeckého rybníku na počátku 19. století, při níž asistovali Josef, Engelbert a Franz Klein mezi lety 1812-1816
Zdroj: uloženo ve sbírkách SCALA Picture Library LIECHTENSTEIN. The Princely Collections, Vaduz-Vienna



Obr. 58 Chrám Slunce autor: L. Janscha a J. Ziegler kolem roku 1800 zdroj katzelsdorfsky-zamecek.cz Jedna z prvních voluptuárních staveb v zámeckém parku



Obr. 56 Aqueduct 1816 druhá stavební etapa autor: Runk Ferdinand (1764-1834) zdroj: uloženo ve sbírkách SCALA Picture Library LIECHTENSTEIN. The Princely Collections, Vaduz-Vienna. Můžeme sledovat určitou míru inspirace pro budoucí stavbu grotty s vodopádem v zámeckém parku ve Vízemberku



Obr. 59 Návrh Turecké věže se čtyřmi pavilony a koupacím zahradním altánem z roku 1800 autor: Joseph Hardtmuth zdroj: SCALA Picture Library LIECHTENSTEIN. The Princely Collections, Vaduz-Vienna

¹⁹³ KONEČNÝ, Michal. *Zámek Lednice*. Kroměříž 2017, s.167.

¹⁹⁴ *Chrám Slunce* [online]. Spolek pro obnovu Katzelsdorfského zámku, 2009

¹⁹⁵ KONEČNÝ, Michal. *Zámek Lednice*. Kroměříž 2017, s.167-175.

Koncem 18.století a počátkem 19. století byly položeny základy rozsáhlého Lednicko-valtického areálu zapsaného roku 1996 na Seznam světového dědictví UNESCO. Jedná se o největší člověkem komponované území v Evropě rozkládající se na ploše o rozloze cca 300km².¹⁹⁶



Obr. 60 pohled na **Lednicko-valtický areál** z věže Minaretu rok 2016 zdroj: vlastní fotoarchiv

Nutno podotknout, že v době, kdy na lednickém panství působili bratři Kleinové (1812-1816), stála v zámeckém parku již většina architektonicky významných staveb. Konfrontace bohatého lednického panství s chudým prostředím podhorského Vízemberku, musela v chlapcích zanechat hlubokou stopu. Možná právě proto se snažili získané znalosti, co neefektivněji zužítkovat a nastartovat oslnivou životní dráhu. Franz Klein si nesl po zbytek život zálibu v budování parků kolem zámeckých sídel ve Vízemberku a v Sobotíně.

3.2 Příklad bratří Kleinů na lednickém panství

Pouhých šest kilometrů od vízberského panství vzdálené Velké Losiny, v držení sekundogeniturní rodové větve Lichtenštejnů,¹⁹⁷ pravděpodobně ovlivnily rozhodnutí tehdy 20letého Josefova k odchodu z rodného kraje. **Josef** (1792-1830), nejstarší z bratrů, odešel na jih Moravy na lednické panství v roce 1812. Vidina stabilního výdělků na panství pod správou bohatých Lichtenštejnů musela být pro mladého muže z hor velice lákavá. Navíc se v době Josefova příchodu v Lednici již po několik let budoval rozsáhlý krajinářsky komponovaný komplex zámeckého parku v anglickém stylu, kde denně pracovalo 200-700 dělníků.¹⁹⁸

¹⁹⁶ Lednicko-valtický areál [online]. České dědictví UNESCO,

¹⁹⁷ Lichtenštejnů na Velkých Losinách [online]. Velké Losiny, 2018.

¹⁹⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.30.

Dva roky poté následoval Josefa o pět let mladší bratr **Engelbert** (1797-1830). Přesné datum ani rok, kdy na lednické panství směřuje třetí syn Johanna Friedricha Kleina **Franz** (1800-1855) není nikterak doloženo.¹⁹⁹

V několika literárních zdrojích je chybně uváděno, že první odešel na lednické panství v necelých **patnácti letech** právě **Franz** a až po něm starší Josef a Engelbert. Mylně interpretovanou informaci ve své publikaci úspěšně vyvrací M. Krejčířík.²⁰⁰ Svoji hypotézu opírá o vyšetřovací protokol policejního soudu lednického panství z 16. února 1816 uložený v MZA v Brně. Předmětem soudního vyšetřování bylo nařčení bratrů Josefa a Engelberta Kleina chalupníkem Filipem Černým z krádeže padesáti pěti otepí dříví. Cennost archivního soudního záznamu spočívá v doložení pobytu Josefa a Engelberta na knížecím panství rodu Lichtenštejnů na počátku 19. století. Při soudním vyšetřování z kraje roku 1816 Josef uvádí, že v Lednici pobývá již čtyři roky a mladší bratr Engelbert dva. O Franzovi zde není ani zmínka.

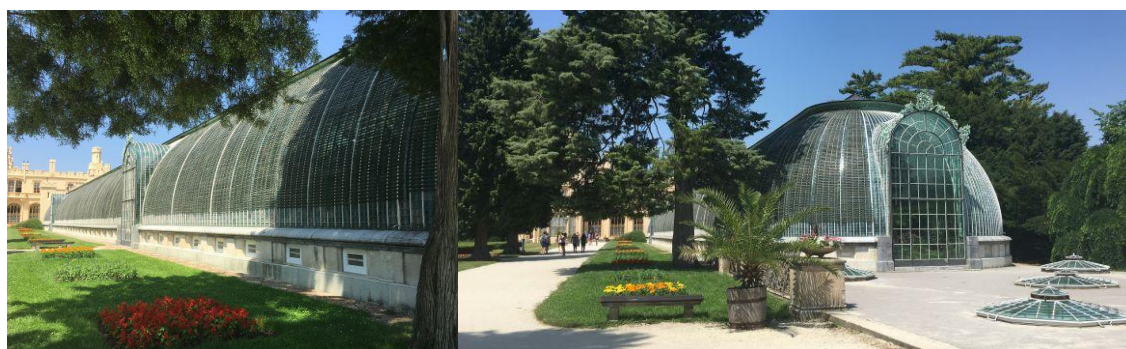
Franz skutečně do Lednice odešel, ale až v průběhu roku 1816. Současně se starší Josef začíná porozhlížet po samostatných zakázkách, nesetrvávat v roli rybníkářského nádeníka a chopit se pracovní příležitosti. Kleinové se na lednické panství vrátili ještě jednou, ale až o několik desítek let později v roce 1844. V tom stejném roce, co koupili vízberské panství i se sobotínskými železárnami. Právě v Sobotíně, kapitola 7.1, byla vyrobena unikátní litinová konstrukce pro nově budovaný palmový skleník²⁰¹ **Příloha č.1.**



Obr. 62 Jedno z prvních zachycení litinové konstrukce zámeckého skleníku rok 1850 zdroj: Österreichische Nationalbibliothek



Obr. 61 Původní litinová konstrukce zámeckého skleníku v Lednici rok 2016, vyrobená v Sobotínských železárnách roku 1844 celkové pohledy a vnitřní prostor zdroj: vlastní fotoarchiv



¹⁹⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.25.

²⁰⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.27.

²⁰¹ KONEČNÝ, Michal. *Zámek Lednice*. Kroměříž 2017, s.154.

Zkušenosti s budováním parků, vodních ploch, regulací toků či vztah k osazování vzácných dřevin zůstala ve Franzi Kleinovi zakořeněná po zbytek jeho života. Za svůj největší koníček považoval zvelebování anglického parku kolem zámku ve Vízंबरku kapitola 2.8.1, kde se zasloužil o jeho rozšíření a výstavbu fontány, vodotrysku, tajemné grotty či inicioval dovoz vzácných dřevin a instalaci několika soch z umělecké litiny. Inspiraci pravděpodobně čerpal ze vzpomínek z raných let strávených právě v Lednici.²⁰²

3.3 Rybníkáři (1812-1816)

V roli rybníkářských nádeníků putovali bratři Kleinové Josef, Engelbert a Franz, za svým rybníkářským mistrem z Lednice Michaelem Hablitschkem pocházejícím z Dolních Rakous. Podíleli i na dalších drobnějších zakázkách v okolí lednického panství, které Hablitschek získal v roce 1815 v Bzenci a ve Veselí.²⁰³

Engelbert Klein se dokonce po čase dostal v Lednici do panské služby na post zahradního pacholka od koní. Je docela možné, že mladší Franz vypomáhal při zahradnických činnostech v roli zahradního nádeníka. Pokud by byl zaměstnán jako zahradnický učeň, musel by o jeho přijetí rozhodnout samotný kníže z Lichtenštejnu, což se v bádání M. Krejčíříkovi nepotvrdilo.²⁰⁴ V mnoha zdrojích je Franz Klein chybně interpretován právě jako zahradnický učeň z Lednice.

Kleinové si brzy osvojili Hablitschkovu pozici a byli přesvědčeni, že zakázku zvládnou sami v lepší kvalitě s vidinou vyššího výdělku pro ně samotné. Josef Klein, v dokumentech označovaný jako „*Teichmeister*“²⁰⁵, se během čtyř let pod vedením Hablitschka osvědčil a získal cenné zkušenosti, s nimiž jako rybníkářský mistr mohl disponovat. Dnes lze pouze spekulovat, jestli na zakázce v Bzenci a ve Veselí Kleinové pracovali samostatně s pomocí několika nádeníků nebo ještě pod záštitou Hablitschka.²⁰⁶ S Hablitschkem se Kleinové nepřímo střetli znovu na konci 40. let 19. století, kdy se oba stavitelé podíleli na realizaci železniční tratě vedoucí přes rakouský Semmering. Za podnikatelství Kleinů řídil vysoutěžené stavební úseky nejmladší bratr Hubert, ale je docela možné, že i Franz jakožto hlavní koordinátor všech zakázek, měl možnost se se svým rybníkářským mistrem znovu setkat podrobněji v kapitole 5.3.

²⁰² MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce. Šumperk 2005, s.61

²⁰³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 31.

²⁰⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 25.

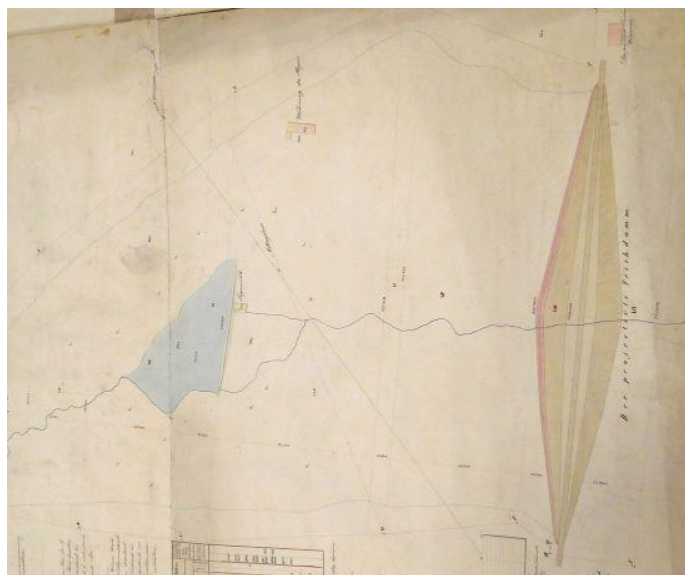
²⁰⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.2.

²⁰⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 34. S Hablitschkem se nepřímo střetnou Kleinové znovu až na konci 40. let 19. století, kdy se podíleli na stavebních pracích železniční tratě vedoucí přes rakouský Semmering. Za podnikatelství Kleinů řídil vysoutěžené stavební úseky nejmladší bratr Hubert, ale je docela možné, že i Franz jakožto hlavní koordinátor všech zakázek měl možnost se s Hablitschem znovu potkat. Blíže kapitola 5.3.

K rybníkaření se podnikatelství bratří Kleinů dostalo okrajově za třicet let znovu. Albert Klein v roce 1849 vysoutěžil jménem firmy „Gebrüder Klein“ v brdských lesích budování nové velké vodní nádrže báňského rybníku příbramských stříbrných dolů. Jednalo se o největší vodní plochu v revíru určenou k zadržení vody pro potřebu parních strojů používaných v příbramských dolech, na něž přešly místní provozy od poloviny 19. století. Stavební práce probíhaly mezi lety 1849-1853. Po protržení hráze v důsledku prudkých dešťů v roce 1854 byla zakázka s celkovou platností dokončena až v roce 1856.²⁰⁷



Obr. 64 **Sophien Teich** výstavba hráze z roku 1853 zdroj: Státní oblastní archiv v Praze



Obr. 65 Projektová dokumentace k **Sophien Teich** zdroj: Státní oblastní archiv v Praze



Obr. 63 Hráz **Pilského rybníku** polovina 20.století zdroj: historickefoto.cz

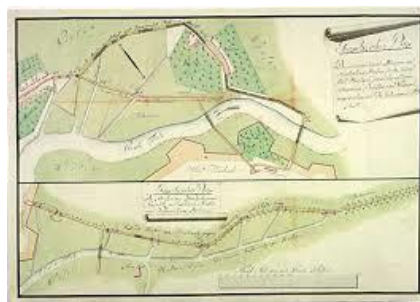
Problémy s průsakem ve spodních partiích hráze přetrvaly až do počátku 60. let 19. století, při opravách Kleinové již nefigurovali. Z daných důvodů bylo rozhodnuto, že voda v rybníce může být napuštěna maximálně do výšky 10 metrů při celkovém objemu zadržené vody kolem 360 000 metrů krychlových. Rybník dříve nesl pojmenování po manželce arcivévody Františka Karla „*Sophien Teich*“ dnes je znám pod jménem Pilský rybník a je jedním ze zdrojů pitné vody pro město Příbram.²⁰⁸

²⁰⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 315-316.

²⁰⁸ *Historie dobývání stříbra, olověných a železných rud na Příbramsku* [online]. Spolek Řimbaba Bohutín, 2019, 1975

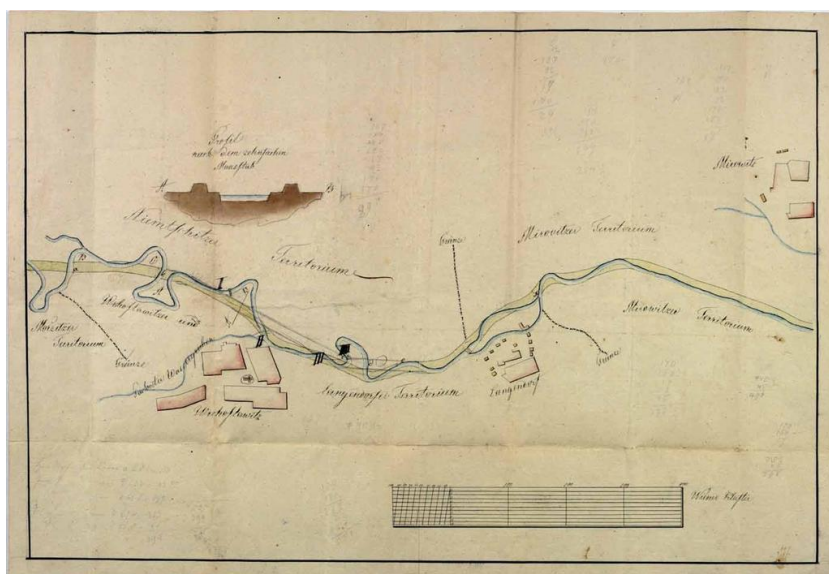
3.4 Regulace řek a první samostatné zakázky v Brně

První samostatnou zakázku získal Josef Klein v červenci roku 1816, v únoru téhož roku je ještě zaznamenán na lednickém panství jako rybníkář. Jednalo se o zhotovení výkopových prací, **stavbu náspu a podkladních vrstev pod nově budovanou státní silnici vedoucí z Hradiště do Starého Města**. Zakázku bratři Kleinové společně s najatými nádeníky dokončili na konci listopadu téhož roku k velké spokojenosti zadavatele. Vysvědčení o solidnosti provedených prací zúročili při získání větších zakázek. Josef se rozhodnul okamžitě část svého výtěžku investovat a ve stejném měsíci koupil tři vinohrady v Mařaticích na uherskohradištsku.²⁰⁹



Obr. 66 Projekt silnice mezi Uherským Hradištěm a Starým Městem z roku 1816. zdroj: Zemský archiv v Brně, Velkostatek Buchlov

Větší pracovní příležitost se naskytla Kleinům na jaře roku 1817, kdy se podíleli na regulaci části toku řeky Hané od Nezamyslic až po ústí řeky do Moravy severozápadně od Kroměříže. Kleinům byl nejprve svěřen referenční úsek Hané u Křenovic. S rozšířením a prohloubením koryta řeky do požadovaného profilu byli ke spokojenosti stavebního ředitele Johanna Konrada Gernratha hotovi dne 22. června roku 1817. Díky této kladné referenci jim byl svěřen navazující úsek v délce 29 kilometrů. Následně i zakázka na odvodnění sklepů v Brně o rok později. S ohledem na složité meandry bylo přistoupeno k vykopání nového koryta o šíři 9,5 metrů a od soutoku s mořickým mlýnským náhonem na šíři 17 metrů s ochrannými hrázemi na každé straně do výšky 2 metrů. Na tak velký rozsah zemních prací bylo potřeba stovek dělníků, Kleinové se svými několika desítkami nádeníků kapacitně nestačili. Najít v letním období v nejurodnější části



Obr. 67 Projekt regulace řeky Hané v úseku mezi Nezamyslicemi a Morkovicemi z roku 1817 zdroj: Moravský zemský archiv v Brně

²⁰⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 38-39.

Hané, kdy vrcholí zemědělské práce na poli, potřebné dělníky a kopáče bylo takřka nemožné. Z tohoto důvodu byla podána výzva do horských oblastí olomouckého a hradištského kraje, odkud přišly stovky lidí i s celými rodinami.²¹⁰

Při realizaci první velké zakázky předvedli bratři Kleinové své organizační schopnosti při, kdy museli koordinovat práci stovek dělníků a orientovat se v zadávací dokumentaci a technických výkresech. Možná právě kladná reference z předchozí zakázky od Gernratha zapříčila, že Kleiny povolal v roce **1818 do Brna**. Gernrathovi byl v Brně zadán projekt k vyřešení častého zaplavování sklepů městských domů. Následovala stavba silničních naspů přes městský hradební příkop, které měly nahradit nevyhovující dřevěné mosty u Židovské a Veselé brány. Josef Klein provedl náspy u Židovské brány pod patronací městského stavebního úřadu, navíc ušetřil z předpokládaného rozpočtu.²¹¹ Od roku 1815 byl moravským zemským hejtmanem hrabě **Antonín Bedřich I. Mitrovský**, který roku **1833 koupil vízberské panství** a po jeho skonu jej od dědiců Mitrovského odkoupili Franz, Libor, Albert a Hubert Klein v roce 1844.²¹²

Mezi další drobné práce v Brně a okolí bylo vyčištění zanesených silničních příkopů na silnici vedoucí do Mikulova v délce 15 km (1822). Čištění silničních příkopů v předměstí Brna v lokalitách Cejl, Nová ulice a Zábrdovice (1823), dláždění struh podél silnice na předměstí Brna (1825) atd. Tohle je pouze krátký výčet drobných zakázek, podrobně se jim věnuje M. Krejčířík ve své publikaci. Je zřejmé, že z předchozího výčtu stavebních akcí se jednalo pouze o doplňkové či drobné udržovací práce, které by nepokryly životní nároky rodiny. Hlavní obživou se jim stala stavba úseků Třebovské silnice vedoucí z Olomouce až k českým hranicím blíže popsaná v následující kapitole.²¹³

²¹⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 41-49.

²¹¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 45-47.

²¹² *Antonín Bedřich Mitrovský* [online]. Internetová encyklopedie dějin Brna, 2016

²¹³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 69-70.

4. Stavitelé silnic

Po drobnějších zakázkách v Brně a v okolí se zaměřili bratři Kleinové na realizaci státních a privátních silnic. Byla to také **jediná podnikatelská oblast**, na níž se **podílelo všech šest bratří**. Kleinové realizovali během třiceti let **1816-1846** silnice na území **Moravy** a **Slezska** v délce několika set kilometrů.²¹⁴

Úspěch bratří Kleinů při získávání veřejných zakázek na stavbu silnic a později i železnic byl zapříčiněn třemi stěžejními faktory:

1. **nejnižší nabídnutá cena**
2. **rychlost a kvalita provedené práce**
3. **sleva při získání zakázky bez veřejné soutěže**

K největším realizacím v oboru silničního stavitelství patřila **Šumperské silnice** podrobněji kapitola 4.7 vedoucí z Opavy přes Šumperk až k české hranici v Červenovodském sedle. Silnice realizovaná mezi lety 1840-1842 v délce 126,3 kilometrů je dnes označena jako Silnice I/11 a je páteřní komunikací vedoucí přes území severní Moravy. I přes četné rekonstrukce a rozšíření vozovky v pozdějších letech je těleso silnice vedeno i dnes po stejné trase vytyčené ve 40. letech 19. století jen s malými odchylkami. Svým výkonem při překonávání horského terénu a taky rekordně nízkým časovým intervalem výstavby dosáhli tehdejšího stavebního vrcholu a obecného uznání.²¹⁵

Detailně se výstavbě silnic i s podrobným popisem technickým, finančním, majetkoprávním, obohacené o překlady osobní korespondence mezi bratry či institucemi Rakouského císařství věnuje M. Krejčířík ve své publikaci, ze které následující kapitola nejvíce obsahově čerpá.²¹⁶ Od výstavby silnic přešli Kleinové v roce 1837 ke stavbě Severní dráhy císaře Ferdinanda více popsané v kapitole 5.1. Budování železniční sítě na území rakouského císařství se stalo hlavní podnikatelskou doménou bratří Kleinů v časovém rozmezí 40.-70. let 19. století.

²¹⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 10.

²¹⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 34.

²¹⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009

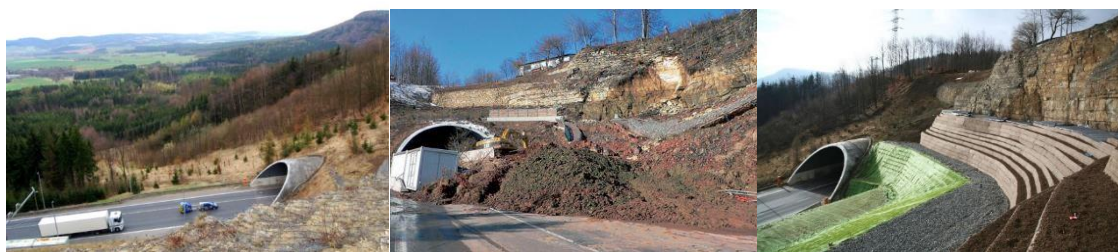
4.1 Třebovská silnice (1821-1833)

Trasa: Olomouc-Litovel-Mohelnice-Moravská Třebová-Svitavy-česká hranice

Celková Délka: 74 km; Kleinové realizovali cca 50km silnice i problematický hřebečský úsek

Výstavba: 1815-1833; Kleinové stavěli mezi lety 1821-1833

Státní silnice vedoucí z Olomouce přes Svitavy, původně plánovaná již v 18. století jako spojnice královehradecké a olomoucké pevnosti, k české hranici byla stavěna dlouhých osmnáct let. Dnes pod označením Silnice pro motorová vozidla I/35 je jednou z páteřních komunikací ČR procházející šesti kraji od Liberce až na státní hranice se Slovenskem v délce přes 300 km. Od roku 1997 v kritickém úseku častých sesuvů půdy při úpatí kopce Hřebečov (623 m.n.m.) mezi Moravskou Třebovou a Svítavami slouží motoristům Hřebečský tunel o délce 352 metrů.²¹⁷



Obr. 68 Hřebečský tunel vybudovaný v letech 1994-1997 firmou Metrostav rakouskou tunelovací metodou
vlevo: celkový pohled na východní ústí tunelu autor: Martin Višňa zdroj: hrebecsko.blogspot.com
uprostřed: sesuvy 15000 m³ zeminy a úlomků skal z 1. 4. 2006. Největší sesuv u dopravní stavby v ČR. zdroj: hrebecsko.blogspot.com
vpravo: sanace sesuvů prováděná firmou SG Geotechnika a.s zdroj: SG Geotechnika

Josef Klein se poprvé pokoušel získat práce na Třebovské silnici už v roce 1817, ale bez úspěchu. O čtyři roky později se k státní zakázce vrátil zpět a účastnil se veřejné licitace v Olomouci konané 28. září 1821, při níž vysoutěžil svůj první úsek a s různě dlouhými přestávkami zde realizovali bratři Kleinové úseky po dobu dvanácti let.²¹⁸

1821-1823 stavba prvního vysoutěženého úseku: Olomouc-Křelov délka 4 km

Franz Klein zaslá žádost silničnímu ředitelství o vystavení vysvědčení o působení na stavbě.

1822 stavba silničního tělesa a příkopů v úseku: Bílá Lhota-Mladeč délka 4 km

1823 stavba silničního tělesa v úseku: Křelov-Neředín

Od roku 1823 se na rodinném podnikání podílí také Libor Klein.

1824 Olomouc

Vydláždění prvního úseku Třebovské silnice podél městského opevnění města Olomouc. V roce 1838 po nadměrném zatížení vozovky proběhla její rekonstrukce a předláždění *Gebrüder Klein*.

1824 stavba silničního tělesa v úseku: Studená Loučka – Karlín délka 2,6 km

²¹⁷ Silnice pro motorová vozidla I/35 [online]. Dálnice-silnice.cz, 2002-2018.

²¹⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 70-71.

Do této chvíle se stále jednalo o realizace staveb menšího rozsahu za několik tisíc zlatých. Nutno podotknout, že bratři Kleinové měli ve stejném časovém období rozpracované až tři zakázky na různých místech najednou jako například stavba úseků při Třebovské silnici, zemní práce na spojení Frýdku a Místku a dláždění předměstí Brna. To svědčí o skvělých organizačních schopnostech i uvážlivém rozdělení pracovních sil.²¹⁹

Ke zlomovému okamžiku došlo 27. července 1825, kdy se veřejně licitovalo o zhotovení silničních staveb několika dlouhých úseků mezi Olomoucí a Mohelnicí. Josef Klein v dražbě o dvě zakázky v nejvyšší hodnotě nenašel přemohitele. Finanční objem vydražených prací se pohyboval kolem 57 000 zlatých a zároveň byl největší zakázkou, kterou do té doby získali.

1825 stavba silničního tělesa v úseku: **Olomouc-Litovel-Mohelnice** délka 33 km
Práce započaty v říjnu roku 1825 a v prosinci téhož roku úspěšně dokončeny. K bleskové realizaci Kleinům pomohl přesun pracovních sil z právě dokončeného dláždění ulic ve Frýdku a Místku, mírná zima i nenáročný terén rovinnaté zemědělsky orientované Hané. Rychlost a nasazení dělníků bylo obrovské a zakázka k obdivu všech dokončena ještě před koncem roku 1825.²²⁰

1825-1826 stavba silnice a vozovky v úseku: Sobačov-Studená Loučka

1826 stavba silnice v úseku: Horní Válce na Podolském kopci

1827 stavba silnice v úseku: Loštice délka 2,4 km

1828 stavba silnice v úseku: Loštice-Studená Loučka přes Mírovský les, délka 2,3 km

1828 stavba silnice v úseku: **Litovel – Moravská Třebová** délka 37,7 km

1828 dokončení silnice v části: Podolský kopec

1829 práce na **Hřebečském úseku** *problematické místo častých sesuvů

Josefovi byla zadaná oprava silnice a odstranění sedmi sesuvů zeminy v délce 130 sáhů ze dne 12. září 1829. Problematické místo, které je v současnosti řešeno Hřebečským tunelem popsaným v úvodu podkapitoly. Geologicky nepříznivé jílovité podloží kopce Hřebeč s mokřými písčými. Sanační práce byly hotové dle projektu již v říjnu téhož roku. Ovšem předem ujednanou částku dostal Josef vyplacenou až 25. července 1830 po několika urgencích a sporech se státní účtárnou. Celou záležitost vnímal jako velkou nespravedlnost vůči své osobě na sklonku života.²²¹

1829-1830 čtyři úseky o délce 8 km, dva dřevěné mosty u Moravské Třebové

1830-1833 **Borušovský kamenný most** o třech zaklenutých polích a světlosti 11,4 m²²²

²¹⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.73-77, 148.

²²⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 78-79.

²²¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 98-101.

²²² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 97-98.

Na jaře 1831 při odbednění oblouků se objevily trhliny a statické problémy u všech tří kamenných kleneb a úřední tahanice ohledně viny z technického stavu mostu se táhly po další dva roky. Konečným řešením realizovaným Kleiny v červnu roku 1833 bylo vyždění nových stabilních kamenných pilířů překlenutých dřevěnou konstrukcí mostu.

Zajímavostí na komplikované situaci při stavbě **Borušovského mostu** je i střídání bratrů Kleinů. Zakázku na stavbu mostu vysoutěžil ještě v roce 1830 **Josef**, který nakonec nebyl skrz svůj zhoršený zdravotní stav schopen zahájit stavbu a předal ji bratru **Liborovi**. Po smrti Josefa (†1830) převzal všechny jeho nově nasmlouvané zakázky na Třebovské silnici bratr **Franz**, tím pádem i dohled nad stavbou mostu, kterou opět svěřil Liborovi. Po problémech s prasklými klenbami a roční úřední patovou situací, novou dřevěnou konstrukci a stavbu mostu dokončil bratr **Albert** ve svých třiaadvaceti letech.²²³

Problémy se sesuvy půdy na hřebečském úseku nastaly i v následujících letech 1833 a 1834. Na sanaci sesuvů se opět podíleli bratři Kleinové. V roce 1835 stavěl Libor 30 metrů dlouhou a 5 metrů vysokou opěrnou kamennou zeď a další stabilizační opatření proti sesuvům dle návrhů předního rakouského inženýra, experta na stavbu silnic v Alpách a budoucího technického ředitele KFNB **Hermenegilda Francesconiho**.²²⁴ Opěrné zdi a odvodnění kritických míst realizované mezi lety 1833-1837 nakonec úsek na kopci Hřebečov stabilizovaly natolik, že se již více k němu Kleinové nemuseli vracet.²²⁵

Detailnější rozpis po sobě jdoucích realizovaných úseků Třebovské silnice dokládá časovou posloupnost zakázek narůstajících na objemu a řešení komplikací při realizaci.

4.2 Silnice spojující Frýdek s Místkem (1822-1825)

Krátký úsek spojoval dvě města ležící na protilehlých březích řeky Ostravice, která je hraniční řekou mezi Moravou a Slezskem. Obě města ležela na frekventované dopravní tepně tehdejšího císařství, kterou byla Tešínská silnice v délce 150 kilometrů vedoucí v trase Olomouc-Lipník nad Bečvou-Hranice-Příbor-Místek-Frýdek-Těšín-Bielsko-Slezsko-haličská hranice.

²²³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 108-113.

²²⁴ **Hermenegild Francesconi** (*9.10.1795-†8.6.1862) absolvent univerzity v Padově a vojenské školy v Modeně. V počátcích kariéry se věnoval nejprve stavbě fortifikačních pevností následně těžkých horských alpských silnic např. mezi lety 1823-1830 realizoval stavbu silnice přes Semmering. Podílel se také na regulaci Dunaje ve Vídni, Bratislavě a v Budapešti. V roce 1836 byl pověřen vedením výstavby první železné dráhy Rakouského císařství pod označením KFNB, kde zastával post technického ředitele společnosti. V roce 1842 se stal dokonce ředitelem rakouských drah. Mezi lety 1846-1862 vykonával funkci stavebního inspektora a s bratry Kleinovými se setkával při stavbách železnice od samotného prvopočátku. *Francesconi, Hermenegild von (1795-1862, Eisenbahnfachmann und Bautechniker* [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

²²⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 146-147.

V roce 1820 byl stav dřevěného mostu pocházejícího z 80. let 18. století přes řeku Ostravici v havarijním stavu. Zakázku na zemní práce vydražil Josef Klein v únoru roku 1822. Nejednalo se o pouhé dosypání břehu či vytvoření náspu, ale bylo zapotřebí razantně snížit sklon silnice na frýdecké straně nábřeží a zvýšení terénu v Místku. Celá akce obsahovala odtěžení velkého objemu zeminy na slezském území naopak na protilehlé moravském břehu v Místku vytvořit víceúrovňové terasové náspy. Zemní práce i stavba mostu, který nestavěli Kleinové, probíhala mezi lety 1822-1825. Josef Klein souběžně s touto zakázkou ještě vydražil vydláždění náměstí a nových ulic v Místku a poté i ve Frýdku. Práce byly dokončeny v říjnu roku 1825, po menší reklamaci ohledně dláždění definitivně dokončeny rok poté 1826.²²⁶

4.3 Krnovská silnice (1826-1832)

Trasa: Opava-Krnov-Město Albrechtice-Bartultovice-pruská hranice

Celková délka: 51,1 km

Výstavby: 1826-1832

Krnovská silnice byla součástí důležité dopravní tepny spojující Vídeň s Pruským Slezskem. Nivelace proběhla v polovině roku 1826 následně započaty první stavební práce. Josef Klein dle podobného scénáře jako u Třebovské silnice vydražil většinu prací díky nejnižší nabídnuté ceně. Jednotlivé oddíly a jejich délka jsou vždy uváděny od předměstí výchozího města k předměstí koncového města. Silnice vedoucí uvnitř měst byla soutěžena samostatně, stejný postup následoval i u zadávání technicky náročnějších mostů.²²⁷

1826-1829	III. oddíl Krnovské silnice: Albrechtice-hranice s Pruskem	délka 12,5 km
1826-1827	Albrechtice-pruská hranice	délka 8,4km

Stavba silničního tělesa, stavba vozovky, úprava příkopů, propustků, kanálů a dřevěných mostů. Na zakázce pracovalo téměř 200 dělníků, ke stavbě zděných prvků a mostů bylo zapotřebí 50 kopáčů, 80 zedníků a tesařů.²²⁸

1827-1828	část silničního tělesa do Albrechtic	délka 4,1 km
	vozovka na dokončené trase k pruské hranici	délka 12,5 km
1829	hraniční most a výstavba 500 m dlouhého příhraničního úseku	
léto 1829	sjízdny celý úsek od Města Albrechtice k pruským hranicím	

²²⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 71-73.

²²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 87-91.

²²⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 88.

V roce 1827 Josef a Franz Klein nabídli silničnímu ředitelství velkorysou nabídku, že dobudují I. a II. oddíl Krnovské silnice s 5% slevou z celkové ceny. Nakonec se obě strany dohodly a Josef, Engelbert a Franz získali I. i II. oddíl Krnovské silnice bez veřejné soutěže za **124 000** zlatých.²²⁹

Jestliže v roce 1825 získal Josef nejvyšší dosavadní zakázku pro rodinnou stavitelství v hodnotě 57000 zlatých na Třebovské silnici, tak o pouhé dva roky později bratři operují s 2,5násobkem.

1828-1831 I. Oddíl Krnovské silnice: **Albrechtice-Krnov** délka 12,7

Vybudování silnice, vozovky, krajnice, silničních objektů v délce 262 m, dodávka kamene, stěrku a štětu.²³⁰

Řízením stavby silnice se ujal **Franz**, za podpory Josefa, Engelberta, Libora a poté i Huberta. Za pouhé dva měsíce byly dokončeny práce, které byly původně plánované na půl roku.²³¹

1828-1831 II. Oddíl Krnovské silnice: **Krnov-Opava** délka 21 km

Úsek budovaný souběžně s I. oddílem obsahující stavbu silnice, 34 objektů v délce 140 m, dodávka kamene, stěrku a štětu.²³²

1832 dodávka a osazení dřevěného zábradlí v nebezpečných úsecích²³³

1831-1832 úprava vozovky a dláždění v centru města Krnova

Součástí zakázky vybudování kamenného mostu přes řeku Opavu v Krnově. Předláždění města Krnova ukončilo šestiletou životní etapu bratří Kleinů při výstavbě Krnovské silnice, která je poznamenala i v osobním životě. Nicméně se jim dostalo takového uznání, že byli informováni o všech veřejných soutěžích týkajících se výstavby silnic na Moravě a ve Slezsku.²³⁴

Vzhledem k pracovnímu vytížení při řízení stavebních prací na Krnovské silnici a časově náročnému dojíždění za rodinou žijící v Brně se rozhodnul **Franz** přesunout do Slezska manželku Franzisku a jejich tři malé děti **Franze**, **Marii** a **Rosalii**. Dle matričních záznamů se jim v Krnově 28. ledna 1830 narodil syn **Wilhelm**, o rok později další syn **Eduard**. Bohužel oba synové zde také umřeli. Poslední syn **Alois** se narodil v roce 1832 opět v Brně.²³⁵ Dalším úmrtím v rodině byla **smrt Engelberta Kleina**, který v Krnově skonal na tuberkulózu v dubnu 1830. Výstavba Krnovské silnice přinesla do života rodiny Kleinů i radostné okamžiky v podobě **svatby Libora Kleina s Jülií Langerovou** pocházející z Damašku v únoru roku 1830. Nevěstina rodina vlastnila svobodný

²²⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 120.

²³⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 90.

²³¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 119.

²³² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 90.

²³³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 123.

²³⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 124.

²³⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 420.

statek v Damašku, část obce Třemešné, která leží při Krnovské silnici necelých 5 kilometrů od Města Albrechtice.²³⁶

Při realizaci Krnovské silnice se rodinného podnikání účastnil i nejmladší z bratrů **Hubert**. Přesné datum odkdy nastupuje a jakou přebírá úlohu není známo. Ovšem jeho podpis, v té době 20letého Huberta, je dochován na plánu mostu z roku 1831. Z čehož je možné usuzovat, že se na stavbě mohl pohybovat i dříve. Vycházíme-li z dat úmrtí Josefa a Engelberta v roce 1830 a možnosti působení Huberta o rok dřív, než je vlastnoruční podpis na výkrese, mohlo se čistě teoreticky na stavbě Krnovské silnice poprvé potkat všech šest bratří najednou.²³⁷

Soupis drobných prací na Krnovské silnici po roce 1835 vysoutěžené Liborem Kleinem.²³⁸

1836 předláždění opavského předměstí Jaktař

1836 vydláždění odtokových struh a rozšíření mostu přes hradební příkop v Krnově

1837 dodávky štěrku k údržbě silnice

1900 nýtovaný most přes Opavu v Krnově

Nová nýtovaná konstrukce vyrobená v sobotínských železárnách slouží svému účelu dodnes více

Příloha č.2.²³⁹



Obr. 69 Nýtovaný most přes řeku Opavu v Krnově z roku 1900 zdroj: TIC Krnov

Most se secesními prvky vyrobený v Sobotínských železárnách bratří Kleinů o rozponu 27 metrů a šířce 11 metrů slouží svému účelu dodnes. V roce 2007 byl prohlášen technickou kulturní památkou ČR.

4.4 Silnice v Rajhradu (1828)

Realizace krátkého úseku silnice mezi Rajhradem a benediktinským klášteřem, která nahradila dosavadní nevyhovující polní cestu. Celková délka úseku pouhých 400 m o šíři 12 m. Josef Klein přijal drobnou zakázku pravděpodobně pouze proto, že byl díky sňatku se Scholastikou Fritzovou v roce 1818 kapitola 2.2 v Rajhradu poddaným a chtěl vyjít vstříc místní vrchnosti.²⁴⁰



Obr. 70 Benediktinský klášter Rajhrad 1868

zdroj: rajhrad.benediktini.cz

vydláždění silnice mezi Rajhradem a klášteřem Josefem Kleinem v roce 1828

²³⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 104-105.

²³⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 113.

²³⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 143.

²³⁹ *Nýtovaný most v Krnově. Před sto lety dopravní dominantu města, dnes jedna z technických památek* [online]. Český rozhlas Ostrava. 2017.

²⁴⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 83.

4.5 Slavkovská „Uherská“ silnice (1834-1836)

Trasa: Brno-Slavkov-Násedlovice-Čejč-uherská hranice u Hodonína

Celková délka: 60 km, Kleinové realizovali cca 30 km

Výstavba: 1782-1836, Kleinové stavěli v letech 1834-1836

Stavba důležité silniční tepny vedoucí z Brna k uherské hranici u Hodonína směřující do bývalého „Pressburgu“, dnešní Bratislava, byla zahájena už v roce 1782. Po pěti letech stavební práce zastaveny skrz válku s Tureckem. V roce 1787 chybělo dostavět nejproblematičtější 30kilometrový úsek, který vedl kolem Hodonína přes písečná pole. Kritickou část realizovali Kleinové až o padesát let později v rekordně krátkém čase. Teprve v roce 1833 po dokončení Třebovské a Krnovské silnice svolil císař František I. k dostavbě Slavkovské silnice.

Kleinové se o záměru dozvěděli prostřednictvím dobrých kontaktů na silničním ředitelství už v roce **1830**. Předběžně poslali finanční nabídku zemskému guberniu o převzetí prací na nedostavěném úseku s nabízenou 5% slevou jako u Krnovské silnice. Žádost byla zamítnuta s odůvodněním, že dostavba bude vydražena formou veřejné dražby, a navíc nejsou hotové všechny technické podklady k realizaci silnice. Rozpočet byl schválen až o dva roky později v roce 1832, z důvodu nedostatku financí stavba odložena na neurčito. Franz, který proslul svojí horlivostí, se opět pokusil získat zakázku bez veřejné soutěže. Chtěl stavbu silnice realizovat za každou cenu, jelikož na Třebovské silnici probíhaly už jen dokončovací práce a s pokládkou kamenné dlažby průjezdem Krnovem byl taky hotov. Jednoduše potřeboval další stavbu, kam přesunout své dělníky a nářadí. Pro průtazích se státním aparátem došlo nakonec až 19. srpna **1834** k veřejné dražbě chybějícího úseku **Násedlovice-Hodonín** vedoucího přes **Čejč** o vyvolávací ceně ve výši **184 981** zlatých. Práce vydražili bratři Kleinové se slevou pouhých 0,25 % z původní ceny. Konkurenční nabídky byly až o dvě desítky procent vyšší, stanovená cena se ostatním účastníkům licitace zdála likvidační. Časový termín dokončení a předání stavebního silničního díla byl stanoven na necelé tři roky, tedy do konce roku 1838.²⁴¹

1834-1836 úsek: **Násedlovice-uherská hranice** za Hodonínem délka 30 km

Kompletní realizace silnice, vozovky, krajnic, bočních příkopů, náspů, svahování a dalších terénní práce, dodávky kamene šterku i štětu. Kleinové na stavbu nasadili všechny své lidi jen pro představu se jednalo o zhruba tisícovku dělníků kopáčů, nádeníků, lamačů kamene, tesařů a zedníků. Takové množství lidské síly bylo nevídané a pracovalo se na celém úseku v délce 30 km souběžně. **Stavbu řídil** sám **Franz**, funkci úsekových vedoucích vykonávali všichni mladší bratři

²⁴¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 128-133.

Libor, Albert i Hubert. Hlavní „stan“ si zřídili ve velkém **zájezdním hostinci v Čejči**, který se nacházel v polovině realizované trasy.²⁴²

Třiceti kilometrový úsek stavěli závratnou rychlostí, na druhou stranu se jim nedostávalo skoro žádných plateb od silničního ředitelství. Franz Klein se nebál domáhat svých finančních nároku ani u samotného císaře, kterému po několika předchozích neúspěšných intervencích o vyrovnání dlužné částky poslal roku 1835 dopis. Stížnost na nejvyšších místech se vyplatila a do měsíce měli Kleinové své pohledávky vyplaceny.²⁴³

Podnikatelského ducha nezapřeli a zemskému guberniu v roce 1835 navrhli, že pokud jim uhradí již nyní slíbenou roční částku i za následující rok 1836, zavážou se dostavět silnici k 30. říjnu 1836 na místo smlouvou stanoveného termínu ke konci března roku 1838.²⁴⁴ Z toho plyne, že bratři Kleinové v čele s Franzem, byli schopni práci zadanou na necelé čtyři roky dle výpočtů silničního ředitelství zvládnout při maximálním nasazení svých lidí za poloviční čas.

4.5.1 Zájezdní hostinec v Čejči

Během výstavby Slavkovské silnice se rozhodli bratři Kleinové **přestěhovat do zájezdního hostince** vedeného rodinou Poduškových. **František Poduška** zakoupil hostinec, pro který se vžilo označení „*Hrubá hospoda*“, v roce **1824** od Správy císařských statků a začal s jeho rozsáhlou rekonstrukcí. Vystavěl maštal pro 34 koní, velkou kočárovnu, taneční sál, osmnáct pokojů pro hosty, zahradu zkrášlil v okrasný lázeňský park a nechal postavit sedmnáct dřevěných koupacích kabin, které byly zásobeny sirným pramenem Heliga vyvěrajícím v nedalekém čejčském jezeře Bezedňáku.²⁴⁵ Sirná voda měla blahodárné léčivé účinky pozitivně se projevující především při léčbě kožních onemocnění. To byl i jeden z důvodů, proč bylo místo při silnici směřující do Uher **oblíbenou zastávkou formanů** při svých dlouhých cestách se zbožím. **Zájezdní hostinec** se těšil dobré pověsti a byl vyhlášený po celém širokém okolí. Platil za **kulturní centrum kraje**, kde se pořádaly plesy, slavnosti i jako cíl víkendových návštěv.²⁴⁶ Zachycení Hrubé hospody na historické pohlednici v kapitole 2.7 věnované Hubertu Kleinovi.

V roce 1831 v pouhých pětatřiceti letech umírá František Poduška a hospodu i s lázněmi zdědil nejstarší 16letý syn František, který nemohl v tak nízkém věku zastat správu nad rozsáhlým ubytovacím a stravovacím zařízením, proto objekt vedla jeho matka s nejstarší dcerou Františkou. V roce 1834 přišli do Čejče Kleinové realizovat Slavkovskou silnici a v Hrubé hospodě

²⁴² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 133-134.

²⁴³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 134-135.

²⁴⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 135.

²⁴⁵ *Velryba v Čejči* [online]. Česká televize, 2011

²⁴⁶ KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha 2009, s.39-40.

si zřídili stavební kancelář. Na Hodonínsku trávili všichni bratři většinu svého času, proto do Čejče přemístili i své letité rodiče z Rajhradu, což dokazuje rok úmrtí 79letého otce Johanna Friedricha Kleina v Čejči v roce 1835.²⁴⁷ I když Kleinové dostavěli Slavkovskou silnici se značným předstihem již v roce 1836, po dvouletém pobytu v zájezdním hostinci mezi Hubertem a nejstarší dcerou po zesnulém Františku Poduškovu Františkou přeskočila jiskra. V roce 1840 si **29letý Hubert Klein** přivedl k oltáři **Františku Poduškovou** více v kapitole 2.7. O rok později prodal dědic hostince František Poduška ml. Hrubou hospodu i s lázněmi Hubertu Kleinovi, který ji vlastnil až do své smrti v roce 1856. Dokonce se v 50. letech 19. století snažil v zahradách neúspěšně experimentovat s chovem bource morušového.²⁴⁸

Nařízené vysoušení Čejčského jezera vrchností a překopnutí pramene Heliga mezi lety 1857-1858 mělo důsledky na provoz lázní, které díky tomuto necitlivě provedenému technickému zásahu zanikly.²⁴⁹ V rámci dědického řízení připadl zájezdní hostinec i s okolními pozemky vdově Františce, která rozsáhlý objekt v roce 1861 prodala zpět svému mladšímu bratrovi. 44letý František Poduška prosperující podnik neudržel a v roce 1864 jej prodal Moritzi Scholzovi, který ve stejném roce od Alberta Kleina odkoupil parní mlýn i čejčskou sklárnu kapitoly 9.2.1 a 9.4.1. Nakonec se František Poduška po svých podnikatelských neúspěších zastřelil.²⁵⁰

4.6 Těšínská silnice (1836)

Rekonstrukce 15 km dlouhého úseku silnice a stavba nového mostu přes řeku Opavu. Kleinové na tuto zakázku nasadili kolem 700 dělníků a zrealizovali ji během pouhých čtyř měsíců.

4.7 Šumperská „Jablonská“ silnice (1840-1842)

Trasa: Opava-Bruntál-Rýmařov-Šumperk-Červená Voda-česká hranice

Celková délka: 126,3 km; Kleinové stavěli celý úsek za pouhých 21 měsíců

Výstavba: 1840-1842

Šumperská silnice byla součástí důležité mezinárodní tranzitní cesty vedoucí z Ruska přes Polsko, Slezsko, Moravu a Čechy do Německa. Na území Rakouského císařství byla vedena z Opavy přes Bruntál, Rýmařov, Šumperk k české hranici v Červenovodském sedle v nadmořské výšce 814 m.n.m. Odtud klesala na české straně do Jablonného, Žamberku, Kostelce nad Orlicí, Třebechovic pod Orebem až Hradce Králové, kde navázala na již existující silnici vedoucí do

²⁴⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 138.

²⁴⁸ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 58-59.

²⁴⁹ KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha 2009, s.40-41.

²⁵⁰ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 58-60.

Prahy. Silnice byla projektovaná s maximálním stoupáním do 4,2 % o šířce tělesa 9,5 metru. S ohledem na trasování při severní hranici císařství bylo nezbytné překonat několik horských lokalit jako např. Sedlo Skřítek v jižní části Hrubého Jeseníku v nadmořské výšce 874 m.n.m. nebo stoupání na Červenovodské sedlo v Orlických horách při zemské hranici. Současné označení silniční komunikace je Silnice I/11, která spojuje Hradec Králové-Šumperk-Opavu-Ostravu až k hranicím se Slovenskem. V úseku mezi Hradcem Králové a Opavou je vedena po téměř stejné trase jako v polovině 19. století. Celková délka silnice 1. třídy je v současné době 308 km.²⁵¹

Mezi lety **1838-1841** byl realizovaný **78 km** dlouhý úsek od české hranice do Hradce Králové financovaný z příspěvků poddaných. Na Moravě a ve Slezsku by příspěvky poddaných pokryly pouze část výstavby, a proto se museli místní stavové podvolit k financování úseku z Opavy k české hranici v hodnotě **432 125** zlatých. Zakázka na stavbu silnice byla svěřena bratřím Kleinům v roce 1840, kteří nabídli slevu 3,4 % a právě dokončovali 60 kilometrů dlouhou železniční trať ze Spytihněvy do Olomouce společnosti KFNB kapitola 5.1, odkud přesunuli potřebný objem pracovních sil.²⁵²

1840-1841	úsek: Opava-Červenovodské sedlo , realizováno 92 km z celkových 126,3 km
1842	silnice dokončena , v polovině roku a předána stavebnímu ředitelství
1846	silnice prohlášena za státní a převzata do erární správy

Kleinové výstavbou Šumperské silnice vedoucí přes Sobotín ležící na území vízmberského panství přiblížili okolnímu světu rodný kraj. Navíc na stavbu patníků a milníku použili krupník těženy pouze v okolí Sobotína více kapitola 6.4.²⁵³ Realizačně stavbu svěřili bratrům Theuerovým, osvědčeným vlastním pracovníkům ze Supíkovice ležících ve slezské části Jeseníků, kteří se později osamostatnili a založili „*Gebrüder Theuer*“ kapitola 5.3.²⁵⁴

Ve druhé polovině 19. století nechali Kleinové postavit v blízkosti Šumperské silnice zděný zájezdní hostinec v Skříteckém sedle „*Berggeist*“ v nadmořské výšce 874 m.n.m. určený primárně formanům mířících z janovického panství se dřevem a dřevěným uhlím do sobotínských železáren. V pozdějších letech se stal hostinec oblíbeným turistickým místem.²⁵⁵



Obr. 71 Hostinec „*Berggeist*“ pohlednice z počátku 20. století zdroj: aukro.cz

²⁵¹ Silnice I/11 [online]. Dálnice-silnice.cz, 2018

²⁵² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 197-198.

²⁵³ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 10.

²⁵⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 48.

²⁵⁵ FILIP, Jiří. Skřítek. 191. č. Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku, 1982, 1-4.

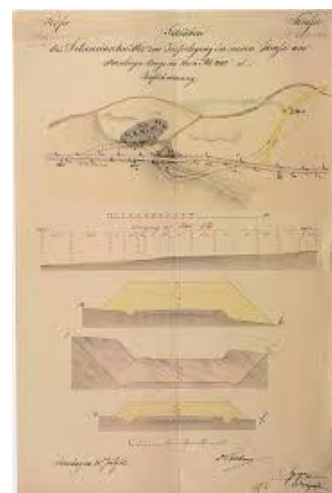
Další zajímavostí spojenou se šumperskou silnicí v katastru vízmberského panství je dochovaná původní **mostní mýtní stanice „Mauthaus“** umístěná nedaleko sobotínských železáren u mostu přes řeku Mertu. První zmínka o mýtnici je z roku 1864, kdy byla zahrnuta do soupisu majetku sobotínských železáren.²⁵⁶



Obr. 72 Mostní mýtní stanice v Sobotíně foto z roku 1934 zdroj: Muzeum silnic ve Víkřovicích

4.8 Přeložka Šternberské silnice (1842-1845)

Součástí tzv. **Dvorecké silnice** vedoucí z **Olomouce do Opavy**. Kritickým úsekem silnice bylo příliš prudké stoupání u Šternberka. Franz Klein ještě s bratrem Josefem podali již v roce 1830 zemskému guberniu nabídku na rekonstrukci problematického úseku, jejich žádosti tehdy nebylo vyhověno. Kleinové opět předstihli státní aparát, jelikož plány na přestavbu silnice byly vyprojektované až v roce 1833. Finální projekt dokonce o další tři roky později.



Obr. 73 Projekt silničního komisaře d'Albona na nové vedení silnice u Šternberka z roku 1842 zdroj: Moravský zemský archiv v Brně, Provinční stavební ředitelství

1842-1845 **přeložka Šternberské silnice**
předláždění Šternberku

Vysoutěžil Franz a Albert Klein v roce 1842. Za zpožděním stály komplikace s výkupem pozemků, zdlouhavé úřední procesy i odklon původní trasy. Stavbu náročného úseku úspěšně dokončili ve stanoveném termínu na podzim roku 1845.²⁵⁷

4.9 Lomnická silnice (1844-1845)

Trasa: Horní Loděnice–Lomnice–Bruntál–Karlovice–Vrbno pod Pradědem–Zlaté Hory–pruská hr.

Celková délka: 72 km, Kleinové stavěli 23 km v Olomouckém kraji

Výstavba: 1841-1845, Kleinové stavěli mezi lety 1844-1845 v zastoupení bratří Theuerů

Lomnická poštovní silnice odbočovala u Horní Loděnice nedaleko Šternberku severně k Bruntálu a dále vedla přes „Zuckmantl“ Zlaté hory až k pruské hranici. Ačkoliv se může zdát, že

²⁵⁶ FICNAROVÁ, Karla. Mýtní stanice v Sobotíně. *Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny*: Obnova kulturního dědictví Desné, 2008, 5, s. 12-14.

²⁵⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 198-204

nebyla toliko významná, propojila sever s jihem Evropy nejkratší silniční trasou od Baltského k Jaderskému moři z Gdaňsku přes Wroclaw-Olomouc-Brno-Vídeň až do Terstu.

Do 40. let 19. století byla trasa Lomnické silnice udržovaná pouze jako nezpevněná cesta, což sebou neslo komplikace při dlouho trvajících deštích nebo v zimním období. Zpevněného povrchu se dočkala až mezi lety 1841-1845. Na výstavbě silnice se podílelo hned několik lokálních stavitelů. Ačkoliv bratři Kleinové projevíli zájem o výstavbu Lomnické silnice už v roce 1831, nakonec z důvodů zdlouhavého administrativního procesu a jejich pracovního vytížení realizovali pouze část silnice vedoucí v Olomouckém kraji v zastoupení bratří Theuerů.²⁵⁸

1844-1845 Horní Loděnice-Tylov-Slezský Kočov délka 23 km

Rekonstrukce silnice a její rozšíření na 9,5 m v úseku Horní Loděnice-Tylov. Novostavba navazujícího úseku až na hranice Olomouckého kraje u Slezského Kočova, úsek vydražil Franz a Libor Klein v roce 1843. Z důvodů pracovního vytížení obou bratří při stavbě železniční trati Severní státní dráhy z Olomouce do Prahy, svěřili Kleinové zakázku Amandu Theuerovi ze Supíkovice na Jesenicku, který ji dokončil pro Kleiny v listopadu roku 1845. Výstavba Lomnické silnice byla **poslední státní silnicí** stavěná na území **Moravy a Slezska**.²⁵⁹

4.10 Silnice přes Červenohorské sedlo (1845-1846)

Trasa: Kouty nad Desnou – Červenohorské sedlo – Jeseník

Celková délka: 26,5 km

Výstavba: 1844-1846

Zcela poslední realizace bratří Kleinů v oblasti silničního stavitelství připadla na krátký 26kilometrový úsek spojující vízmberské panství s panstvím Frývaldov, dnes Jeseník, ležícího ve Slezsku na druhé straně souvislého vrcholového pásu Hrubého Jeseníku. Horská silnice neohromovala svojí délkou ale prudkým stoupáním ve sklonu 16,7-19,4 % údolím Divokého potoka k Červenohorskému sedlu ležícího v nadmořské výšce 1013 m.n.m. Vízmberek, v držení Kleinů od roku 1844, byl přístupný cestou pouze cestou z jihu směrem od Šumperka. Do hor přes Červenohorské sedlo vedla do poloviny 19. století jen úzká stezka pro pěší maximálně jezdců na koni. Silniční spojení s Frývaldovem bylo pro Franze Kleina strategicky důležité skrze formanskou dopravu dřevěného uhlí do sobotínských železáren ze sousedního hustě zalesněného panství.²⁶⁰

²⁵⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 223-227

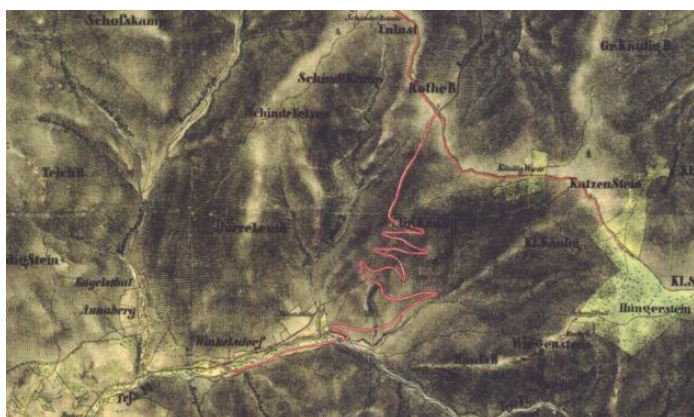
²⁵⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 228-229.

²⁶⁰ FICNAROVÁ, Karla a BEDNÁŘ, Roman. *Historie červenohorské silnice. Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví údolí Desné*, 2006, 2, s. 22-26.

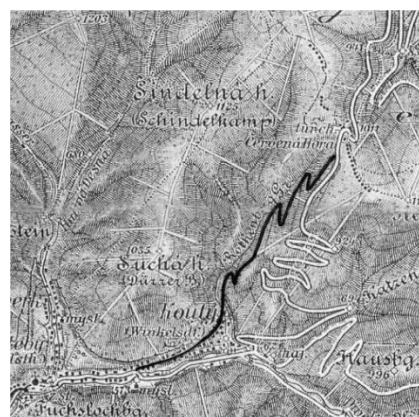
Stavební práce z vízmberské strany započaly v roce 1845. Již na jaře následujícího roku dokončili Kleinové svůj úsek štěrkané silnice v šíři tří metrů vedoucí z „Winkelsdorfu“ dnes Kouty nad Desnou k Červenohorskému sedlu. Slezský úsek silnice z Frývaldova dokončili rovněž Kleinové na požadavek komorního ředitelství v červenci 1846. Horská silnice vedoucí přes Červenohorské sedlo byla posledním počinem v oblasti silničního stavitelství bratří Kleinů, které symbolicky ukončilo téměř třicetiletou historii silničního stavitelství započatou Josefem Kleinem v roce 1816 na svém vlastním panství. Svoji energii Franz, Libor, Albert a Hubert od 40. let 19. století soustřeďovali především k realizacím železnic a rozvoji hutnictví a strojírenství.

S ohledem na vzrůstající dopravu a prudké stoupání byla horská silnice pro formanské vozy za horších povětrnostních podmínek, které panují na Červenohorském sedle prakticky po většinu roku, nesjízdná. Proto bylo rozhodnuto o vyprojektování nové trasy silnice vedoucí v mírnějším sklonu a šířce vozovky pro dva vozy. Realizace nové dopravní tepny probíhala v 70. letech 19. století pod dohledem hlavního stavitele **Václava Knorra** bez účasti stavební firmy „Gebrüder Klein“. Původní příkrá silnice z poloviny 19. století v současné době slouží turistům a běžkařům a vede po ní žlutá turistická značka.²⁶¹

Dle dochovaných záznamů byla silnice vedoucí přes Červenohorské sedlo definitivně dokončena Kleinovy v roce 1846. Zajímavé je, že na mapách II. vojenského mapování probíhajícího mezi lety 1836-1852 je ovšem zaneseno těleso již nově projektované silnice vedoucí v mírnějším sklonu s několika serpentínami, která byla vybudovaná až v 70. letech 19. století, což potvrzuje III. vojenské mapování probíhající mezi lety 1876-1878.



Obr. 75 Silnice vedoucí přes Červenohorské sedlo II. vojenské mapování 1836-1852 „Františkovo“ mapový list O_3_IV zdroj: oldmaps.geolab.cz Zanesení tělesa nově projektované silnice realizované až v 70. letech 19. st. Václavem Knorrem



Obr. 74 III. vojenské mapování 1876-1878 Morava a Slezsko „Františko-josefské“ mapový list 3958 zdroj: oldmaps.geolab.cz S vyznačením staré a nové silnice vedoucí na Červenohorské sedlo.

²⁶¹ KOBZA, Miroslav. *Cestou necestou za tajemstvím Hrubého Jeseníku*. Praha 2015, s.97-98.

Podnikavý **Franz Klein** nechal v roce **1847** naprosto vízberskému zámku postavit hostinec s poštovní stanicí a s přeprahací podjezdovou vozovnou pro formany a poštovní vozy ve dvoře. Dvoupodlažní empírový objekt se středovým mělkým rizalitem zakončený trojúhelníkovým štítem a centrálně umístěnými hodinami situoval při silnici vedoucí nově od roku 1846 ze Šumperku přes Vízberk dále na Červenohorské sedlo až do Jeseníku. Objekt je v částečně pozmněné podobě z průběhu druhé poloviny 20. století dochovaný dodnes. Unikátní je cenná památkově chráněná konstrukce podjezdové vozovny od roku 2007.²⁶² **Příloha č. 3.**



Obr. 76 Hostinec s poštovní stanicí ve Vízberku foto z počátku 20. století zdroj: Obec Loučná nad Desnou. Uprostřed stav v roce 2015 zdroj: vlastní fotoarchiv

Obr. 77 Podjezdová vozovna rok 2016 zdroj: Michaela Halaxová majitelka restaurace a objektu

Na pronajatých pozemcích frývaldovského panství nechal v roce **1853 Franz Klein** postavit dřevěný hostinec na **Červenohorském sedle** primárně určený formanům k odpočinku po zdolání náročného stoupání jak z vízberské, tak i z frývaldovské strany. V roce 1871 stavba do základu vyhořela a o tři roky později byla obnovena Franzem II. Její původní tvar i velikost ze 70. let 19. století se dochoval dodnes.



Obr. 78 Zájezdní hostinec na Červenohorském sedle v nadmořské výšce 1013 m.n.m. historické foto z počátku 20. st. zdroj: ftohistorie.cz, Stávající stav foto z ledna 2020 zdroj: vlastní fotoarchiv

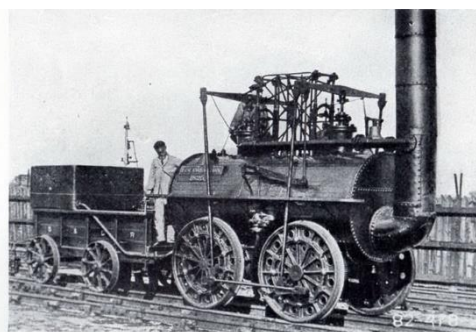
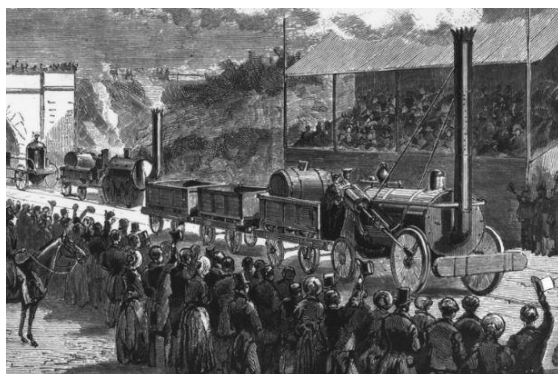
Silnice přes Červenohorské sedlo je nejvýše položenou silnicí I. třídy v České republice. Během let 2008 a 2017 prošla rozsáhlou rekonstrukcí v nákladu zhruba 950 miliónů korun a je vedena ve stejné trase jako ze 70. let 19. století.²⁶³

²⁶² Podjezdová vozovna [online]. Národní památkový ústav, 2015.

²⁶³ Začala oprava silnice přes Červenohorské sedlo. Dopravu řídí stavbaři i semaforey [online]. Česká televize, 2019

5. Stavitelé železnic

Bratři Kleinové se koncem 30. let 19. století přeorientovali z výstavby silnic k realizaci zcela nového dopravního fenoménu šířícího se napříč Evropou – výstavbě železné dráhy. Kolébkou železnice se stala **Anglie** ke konci 18. století, kde se poprvé v historii po železných kolejkách dopravovalo uhlí vytěžené z kamenouhelných dolů. Horní inženýr killingworthských dolů, **George Stephenson**²⁶⁴, projektoval od roku 1817 železnici, která by spojila kamenouhelný darlingtonský revír s uhelnými sklady ve Stocktonu. Uplynulo ještě mnoho let, než se bezpečně přistoupilo k osobní přepravě a za velkolepé slávy 27. září roku 1825 vyjel první osobní vlak na svoji patnácti kilometrovou trať **Stockton-Darlington**. Během slavnostní jízdy bylo přepraveno 450 osob, hmotnost soupravy činila 90 tun a patnácti kilometrový úsek urazila lokomotiva pojmenovaná „*Locomotion*“ za 65 minut.²⁶⁵



Lokomotiva „Locomotion“, postavená G. Stephensonem r. 1825.

Obr. 79 Vlevo: První veřejná železnice v Evropě trať Stockton-Darlington 1825 zdroj: lomyatezba.cz

Vpravo: Lokomotiva Locomotion postavení G. Stephensonem 1825 zdroj: lomyatezba.cz

Nadšení z výstavby železnic v Anglii se brzy rozšířilo napříč starým kontinentem a na počátku 30. let 19. století byla položena první evropská železniční síť. Výstavba prvních železnic v Evropě dle Stephsonova vzoru je níže chronologicky seřazena.

1832 Francie	úsek Givors-Lyon
1835 Belgie	úsek Malines-Brusel
1835 Německo	úsek Norimberk-Fürth
1837 Francie	úsek Paříž-St. Germain
1837 Rakousko	úsek Floridsdorf-Wagram stavěno firmou „ <i>Gebrüder Klein</i> “
1837 Rusko	úsek Petrohrad-Carské Selo*

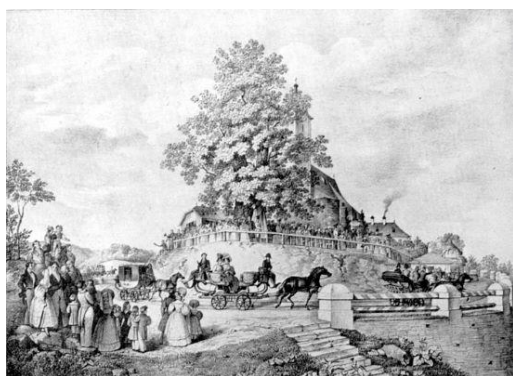
²⁶⁴ **George Stephenson** (*9.6.1781-†12.8.1848) syn horníka, který od dětství musel pracovat v kamenouhelných dolech, se díky své pili, odhodlanosti a technické zručnosti vypracoval na důlního inženýra a hlavního strojníka dolů v Killingworthu, pro které v roce 1814 zkonstruoval svoji první lokomotivu „*Mylord*“. V roce 1817 mu byla svěřena projekce uhelné dráhy mezi městy Darlington a Stockton, která se v polovině 20. let 19. století stala první železnicí určené k osobní přepravě. V roce 1823 založil se svým synem Robertem první továrnu na lokomotivy v Newcastlu v Anglii. Úspěch se brzy dostavil a v roce 1829 vyhráli se svojí lokomotivou „*The Rocket*“ rychlostní závod v Liverpoolu a navždy se zapsali do dějin železniční historie. PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panoráma, 1983, s.24-25, 38-42.

²⁶⁵ PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panoráma, 1983, s.39-42.

*Trať projektovaná od roku 1835 českým inženýrem **Františkem Antonínem Gerstnerem** za účasti Jana Pernera a dalších jedenácti českých inženýrů.²⁶⁶

V mnohých pramenech je mylně uvedeno a dále interpretováno, že se stavby první ruské železnice pod vedením F. A. Gerstnera účastnil i Libor Klein, jeden ze zakladatelů stavební firmy „*Gebrüder Klein*“. F. A. Gerstner odjel v roce 1835 do Petrohradu s dalšími 13 inženýry, z toho 12 inženýrů bylo českého původu, většinou pocházejících z řad vlastních studentů, jako bylo v případě známého **Jana Pernera**. Jednalo se pravděpodobně o shodu jmen, jelikož „náš“ Libor Klein mezi lety 1835-1837 byl nedílnou součástí podnikatelské rodinné firmy a po smrti Josefa Kleina v roce 1830 zástupcem bratra Franze více v kapitole 2.5. Zároveň nedosáhl vyššího odborného vzdělání, to až mladší bratr Albert, tudíž není možné jej považovat za inženýra z pražské techniky. Ke stejnému závěru došli ve svých dílech i M. Krejčířík a P. Popelka, kteří se o působnosti Libora Kleina při stavbě první železnice v Rusku nezmiňují, ale ani ji nevyvrací. M. Krejčířík, který se pečlivě věnoval rodinné historii bratří Kleinů doloženou v mnoha ukázkách překladů osobní korespondence mezi bratry, dopisy psané Liborem z Ruska nedokládá. Pokud by takové dopisy existovaly, jistě by je neopomněl.²⁶⁷

V historii železničního stavitelství v českých zemích nesmíme opomenout přínos českého inženýra **Františka Antonína Gerstnera**²⁶⁸, který v roce 1825 zahájil výstavbu první evropské koněspřežní železnice spojující rakouský Linec s Českými Budějovicemi. F. A. Gerstner pokračoval v odkazu svého otce a zakladatele Českého stavovského polytechnického ústavu v Praze, předchůdce dnešního ČVUT v Praze, Františka Josefa Gerstnera (1756-1832).



Obr. 81 Koněspřežná železnice 1832 autor: F. Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen, Wels 1964, oberegger2.org



Obr. 80 Koněspřežná železnice historická reprodukce zdroj: Eisenbahnarchiv LKP oberegger2.org

²⁶⁶ PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panoráma, 1983, s.26.

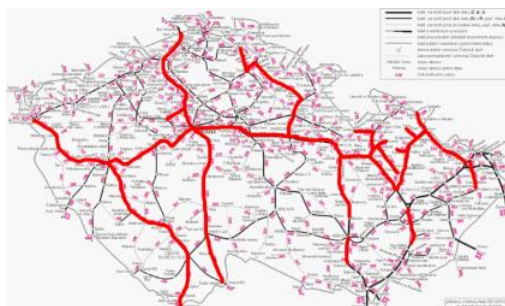
²⁶⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 150-151.

²⁶⁸ **František Antonín Gerstner** (*11.5. 1795-†12.4. 1840) syn zakladatele a prvního ředitele Českého stavovského polytechnického ústavu v Praze Františka Josefa Gerstnera. Po svém otci v roce 1820 převzal projekt první koněspřežné železnice v Evropě realizované v úseku České Budějovice-Linz. Již od počátku, chtěl Gerstner trať stavět vhodnou pro budoucí parní provoz, jak bylo v té době realizováno v Anglii. Nesetkal se u odborné veřejnosti s pochopením, a proto v roce 1826 ze společnosti odešel. Mezi lety 1830-1832 přednášel místo otce na Pražské technice a v roce 1835 je povolán k projektování a následné realizaci první ruské železnice v Petrohradu, kam odchází společně se svými dvanácti nejlepšími studenty mimo jiné i s Janem Pernerem. Budování železnic a vzdělávání se v oboru věnoval zbytek svého života, zahynul při dopravní nehodě ve Philadelphii v USA. *GERSTNER František Antonín 19.4.1796-12.4.1840* [online]. Historický ústav AV ČR, 2019

Se stavbou koněspřežné trati v daném úseku bylo rozhodnuto již v roce 1808, kdy pražská Hydrotechnická společnost z ekonomického hlediska přistoupila na návrh Františka Josefa Gerstnera na místo budování zamýšleného průplavu spojujícího hlavní dvě vodní cesty Rakouského císařství Dunaj s Vltavou.²⁶⁹ Po Vltavě bylo možné plavit zboží a materiál až k soutoku s Labem, odtud vodní cesta pokračovala dál do Hamburgu až k Severnímu moři a poté do celého světa. Obchodního potenciálu plně využil Adalbert Lanna v 50.-60. letech 19. století, kdy na svých lodích dopravoval z jižních Čech sůl, grafit, stavební materiál, kupecké zboží a dřevo.²⁷⁰ S Adalbertem Lannou se dále setkáváme v textu jako s obchodním partnerem bratří Kleinů, mezi první společné stavební realizace lze řadit budovu prvního pražského nádraží dle projektu architekta Antona Jünglinga realizovaného mezi lety 1844-1845²⁷¹.

S ohledem na nesmírně bohatou historii železničního stavitelství, velice dobře zdokumentovanou odborně zaměřenými publikacemi autorů v popředí s vedoucím oddělení dějin 19. století profesorem M. Hlavačkou z Historického ústavu Akademie věd ČR, J. Honsem a jeho *Čtení o Severní dráze Ferdinandově* z roku 1990 nebo trojicí publikací od A. Borovcové vydaných mezi lety 2012-2017 pod Národním památkovým ústavem, územním pracovištěm v Ostravě, v neposlední řadě mnoha tematicky zaměřených publikací M. Krejčířika.

Záměrně jsem přistoupila k obsahové redukci kapitoly, jelikož mým cílem není interpretace historického vývoje, ale dokumentace ikonických staveb, v mnohých případech technických památek, realizovaných stavební firmou „Gebrüder Klein“ mezi 30.-70. lety 19. století, které jsou chronologicky seřazené dle počátku zahájení stavby. Předložený soupis tratí a na nich se nacházejících stavebních objektů vychází z poznatků sepsaných v roce 2000 Z. Gábou a D. Tempírovou-Kotrlou, stavebního inženýra a železničního historika M. Krejčířika a z vlastního bádání mezi lety 2010-2020 dokumentuje obrovský rozsah realizovaných železničních tratí po celém území tehdejšího Rakouského císařství a později i Rakousko-uherské monarchie. Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá dokonce operuje s číslem 3557,7 – 3732,7²⁷² kilometrů železničních tratí vystavěných firmou „Gebrüder Klein“ během 40leté stavební historie rodinného podnikání.



Obr. 82 Železniční tratě na území ČR stavěny mezi lety 1837-1875 společností Gebrüder Klein či v jejich kooperaci zdroj: České dráhy a.s.

²⁶⁹ PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panoráma, 1983, s.8-9.

²⁷⁰ VEITHOVÁ, Kamila. *Vojtěch Adalbert Lanna: Život a dílo osobnosti průmyslové revoluce v 19.století*. Praha 2013. s. 23-24.

²⁷¹ BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 170.

²⁷² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 39.

V jednotlivých kapitolách se soustřeďuji především na nejvýznamnější stavební objekty jako jsou **mosty, tunely, kamenné viadukty a hlavní nádražní budovy** dokumentované dobovými pohlednicemi, nákresy či fotografiemi současného stavu. S ohledem na široký záběr tématu a z pohledu celé práce i nejlépe zdokumentovaného stavitelského odkazu firmy „*Gebrüder Klein*“, kdy každá z níže vyjmenovaných železničních tratí by si zasloužila samostatnou práci. Prezentuji pouze architektonicky a technicky nejzajímavější realizace, které v době vzniku v mnohých případech bořily milníky železničního stavitelství na evropském kontinentě. V kulatých závorkách za označením dráhy je uveden rok zahájení a ukončení výstavby železnice, na které se podílela rodinná firma „*Gebrüder Klein*“.

Přístup k realizaci železničních tratí pod taktovkou bratří Kleinů a později jen Alberta a Franze II. Kleina je možné rozdělit do několika vývojových etap. V počátcích výstavby železničních tratí v období 30.-40. let se firma zaměřovala pouze na stavební činnost spojenou s realizací železničního spodku a nasazení všech bratrů **Franze, Libora, Alberta a Huberta** k přiděleným úsekům na trati pod **generálním vedením Franze** Kleina. Od druhé poloviny 40. let 19. století dochází ke změně strategie díky **zakoupení vízmberského panství** s vlastními železárnami a materiálovou základnou v roce **1844**. Kleinové nejenže sami realizují železniční tratě, ale také **dobávají kolejnice vlastní výroby** a další strojní součásti. Od koncem 40. let staví již ve **spojení silných partnerů** jako byl například **Adalbert Lanna**. Organizačně jsou Franz, Libor, Albert a Hubert, od roku 1853 i Franz ml., rozdělení po tratích a každý vede samostatně vysoutěženou zakázku. Pro představu přikládám základní soupis rozdělení realizací mezi bratry ve druhé polovině 40. let.

1847-1851 **Franz** NStB úsek Kralupy-Lovosice a vrchní řízení celé stavby²⁷³

1845-1849 **Libor** NStB úsek Blansko-Semanín a výstavba druhého brněnského nádraží²⁷⁴
Franz přebírá po Liborovi zakázku v roce 1847

1845-1849 **Albert** NStB úsek Praha-Kralupy a stavba Negrelliho viaduktu

1847-1848 **Hubert** NStB úsek Lovosice-saská hranice

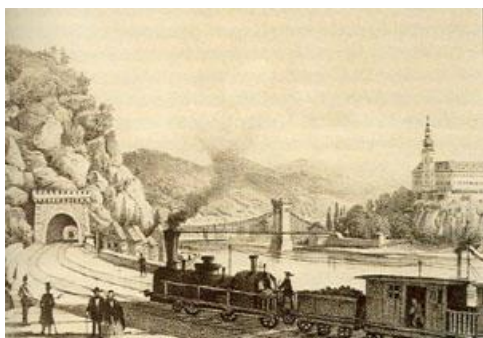
*v roce 1848 přidělení asistenta Franze ml.

*v roce 1849 nastupuje Hubert na Semmeringskou dráhu

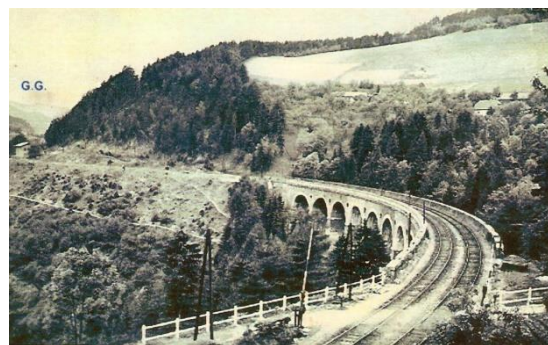
²⁷³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 259.

²⁷⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 268-269.

50. léta 19. století jsou z pohledu rodinné stavitelské historie poznamenány úmrtím tří zakladatelů společnosti „*Gebrüder Klein*“ ze čtyř. Během pouhých osmi let v rozmezí 1848-1856 došlo ke ztrátě **Libora** (†1848), **Franze** (†1855) a **Huberta** (†1856). Nízký věk skonu bratří Kleinů v rozpětí 45-55 let byl způsoben obrovským pracovním nasazením až na hranici lidských možností, v Liborově případě navíc tuberkulózou. Nesmíme opomenout, že mimo výstavbu železničních tratí a objektů, vlastnili dva železářské výrobní podniky, těžili uhlí v několika revírech na území Moravy, Slezska i Čech, realizovali řetězové mosty, zakládali přádelnu Inu, parní mlýny a další. Po studium na vídeňské polytechnice a smrti strýce Libora nastoupil 23letý Franz ml. do rodinné firmy pod vedení strýce Huberta na stavbu NStB z Lovosic do Podmokel. V roce 1850 byl Franz ml. stažen z Pražsko-drážďanské dráhy na rakouský Semmering a po pěti letech intenzivní praxe mu byla svěřena první samostatná realizace Krasové dráhy mezi lety 1853-1856 na území dnešního Slovinska o délce 92 kilometrů více kapitola 5.5.



Obr. 84 Klasicistní portál tunelu pod Pastýřskou stěnou v Děčíně na trati NStB z Prahy k saské hranici ražen 1847-1850 zdroj: Dopravní podnik města Děčín



Obr. 83 Semmering Wagner viadukt výstavba mezi lety 1849-1852 historické foto zdroj: Topothek Breitenstein

Od druhé poloviny 50. let 19. století nebyl Albert s Franzem ml. schopni realizačně pokrýt všechny vysoutěžené zakázky, a proto se spojují se svými obchodními partnery jako byli Adalbert Lanna, bratři Theuerovi, Karel Schwarz či inženýr Schebek. Popis základních historických souvislostí z výstavby železničních tratí je uveden v následujících kapitolách. V případech, že trať měla sekundární význam pro rozvoj průmyslového podniku vlastněného či spoluvlastněného Kleiny je doplněna o širší podnikatelské souvislosti. V železničním stavitelství se Kleinové pohybovali bezmála čtyřicet let. V roce 1877 realizační činnosti v železničním odvětví ukončili, po smrti posledního ze zakládajících členů podnikatelského impéria Alberta Kleina.²⁷⁵

²⁷⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 35-39.

5.1 Severní dráha císaře Ferdinanda KFNB (1837-1847)

Trasa: Vídeň-Floridsdorf-Wagram-Gänserndorf-Břeclav-Staré Město-Přerov-Lipník nad Bečvou-Svinov-Bohumín-Osvětim-Krakov-Bochnia

Odbočné trati: Brno, Olomouc, Opava a Bielsko-Bialé

Celková Délka: přes 400 km

Výstavba: 1837-1842, 1844-1847

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Felice Tallachini, Mikschik jeho úsek převzal Tallachini

Inženýr: vrchní inženýr Hermenegild Francesconi, Franz Breschneider (Vídeň-Břeclav), Carl Ghega (Břeclav-Brno), Alois Negrelli (Břeclav-Přerov), Carl Hummel (Lipník-Hranice)

Hlavní účel trati: spojení Vídně přes území Moravy a Slezska k solným dolům v Bochnii v Haliči

Zkratka názvu tratě: KFNB „*k. k. Kaiser Ferdinands-Nord-bahn*“

Profesor vídeňské polytechniky **Franz X. Laurenz Riepl**²⁷⁶, jeden z největších rakouských odborníků první čtvrtiny 19. století, v roce 1829 představil svůj revoluční koncept vedení železniční tratě z jihu na sever přes hlavní město císařství Vídeň. Velkorysá vize spojení Jadranu a Haliče byla naplněna až o tři dekády později, ale od původního konceptu se tolik nelišila. **První železnice v Rakouském císařství** vznikla koncem **30. let 19. století** díky soukromému kapitálu vídeňského bankéře **Salomona Rothschilda** a udělením císařského privilegia Ferdinandem I. **4. března 1836**. Zároveň byla toho dne ustanovena stejnojmenná akciová společnost nesoucí název **c. k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda** případně jen c. k. Severní dráha císaře Ferdinanda německy označovaná jako „*k. k. Kaiser Ferdinands-Nord-bahn*“, dále v textu pod zkratkou KFNB.²⁷⁷

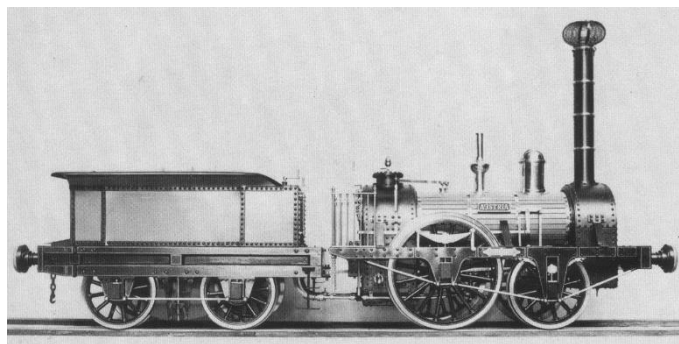
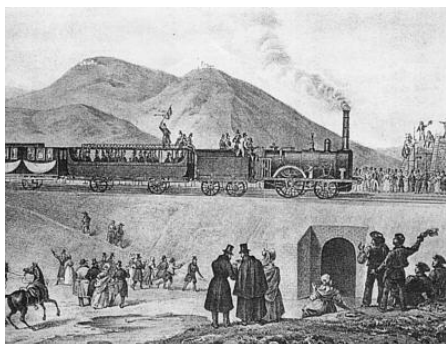
Na podzim téhož roku se započalo se stavebními pracemi na prvním úseku z **Vídně do Gänserndorfu**, který získali **bratři Kleinové**. Nejdříve dokončili třinácti kilometrovou trať z **Floridsdorfu do Wagramu**, na které se dne **17. listopadu 1837** uskutečnila **první zkušební jízda parní lokomotivy** na území **Rakouského císařství**.²⁷⁸ První oficiální jízda parní lokomotivy se konala až **23. listopadu 1837** za nevídaného zájmu široké veřejnosti, které se osobně účastnila

²⁷⁶ **Franz X. Laurenz Riepl** (*29.11.1790-†25.4.1857) rodák z Grazu, absolvent Hornické akademie v Bánské Štiavnici, přední rakouský odborník v mineralogii, hutnictví, profesor vídeňské polytechniky a projektant první rakouské železnice k.k. Kaiser Ferdinands-Nord-Bahn. Počátkem 19. století začínal jako hornický mistr u knížete Fürstenberga v jeho železárnách v Novém Jáchymově na Křivoklátsku. Podílel se na výstavbě Vítkovických železáren, kde dle jeho návrhu z roku 1828 byla sestavena první pudlovací pec na výrobu svářkového železa při použití černého uhlí na území Rakouského císařství a v roce 1830 zapálena. Následující rok zde zahájil výstavbu první koksově vysoké pece, která byly dokončena o pět let později. Riepl podnikl několik studijních cest do Anglie a Belgie, odkud se vrátil nadšen z nově budovaných železnic na parostrojní provoz. Byl duchovním otcem hlavní páteční železniční trati císařství z jihu na sever, z Terstu přes Vídeň do Bochnie v Haliči kapitálově podpořenou bankovním domem Rothschildů. Stal se prvním ředitelem Sobotínských železáren za hraběte Mitrovského a později ve vlastnictví bratří Kleinů. *Riepl, Franz X. Laurenz (1790-1857), Bergbau-und Eisenbahnfachmann* [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

²⁷⁷ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 8, 15-16.

²⁷⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 11.

císařská rodina, rakouská nejvyšší aristokracie a hlavní akcionáři společnosti KFNB. Lokomotiva s pojmenovanou „Austria“ táhla osm vozů první a druhé třídy a třinácti kilometrový úsek zdolala za 26 minut. Vozový park společnosti KFNB v počátku disponoval pouze šesti parními anglickými lokomotivami od George Stephensona, které dostaly jména „Vindobona“, „Austria“ a „Moravia“. Poslední jmenovaná **přivezla první vlak do Brna v roce 1838.**²⁷⁹ Podrobné historii dráhy KFNB se věnuje ve své publikaci *Čtení o Severní dráze Ferdinandově* Václav Hons vydané v roce 1990. Z jeho práce čerpá a z památkového pohledu doplňuje autorka Alena Borovcová svým dílem *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda* vydané v roce 2019. Pro dohledání podrobnějších detailů z pohledu stavební historie a historických souvislostí odkazují na tyto dvě zmíněné publikace. Níže uvádím pouze úseky stavěné na dráze KFNB do roku 1842 firmou „Gebrüder Klein.“ Zbývající úseky vysoutěžil F. Tallachini.



Obr. 85 První historická jízda parní lokomotivy Austria v roce 1837 zdroj: oberegger2.org
Vlevo: Lokomotiva Austria vyrobená v Anglii v továrně George Stephensona zdroj: oberegger2.org

1836-1837	Floridsdorf-Wagram	13,1 km
1836-1838	Severního vídeňského nádraží na předměstí Leopoldstadt obr.86	
1838	Vídeň-Florisdorf	5,1 km
1838	Wagram-Gänserndorf	13,1 km
16. dubna 1838 zahájení jízd mezi Vídní a Gänserndorfem		
1838	Brněnský viadukt délka 637 metrů, stavbu vedl Libor Klein	
1838-1839	Brněnské nádraží koncové	
11. listopadu 1838 lokomotiva Moravia absolvovala první jízdu mezi Rajhradem a Brnem		
1839	Vranovice-Brno*odbočná trať	25,0 km
1841	Břeclav-Staré Město, společně s F.Tallachini	54,8 km
27. března 1841 první jízda zkušebního vlaku v úseku Břeclav-Hradiště		
1841	Staré Město-Přerov	45,4 km
1841	Přerov-Olomouc*odbočná trať	22,7 km
1840-1841	Olomoucké nádraží	

²⁷⁹ RINGES, Vladimír. *Století železnic: Dějiny dopravy na koleji*. Praha: Karel Synek, 1932. s.68.

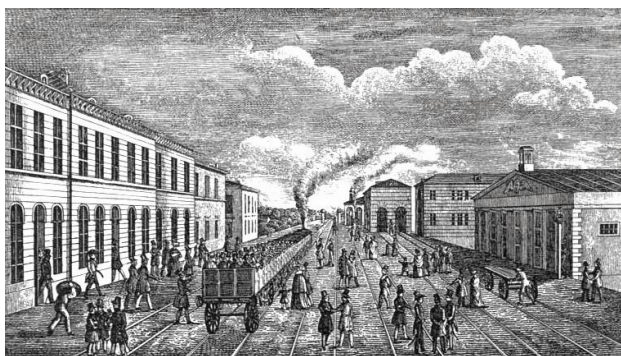
17. října 1841 zahájen provoz mezi Přerovem a Olomoucí

1842 Přerov-Lipník nad Bečvou 15,1 km

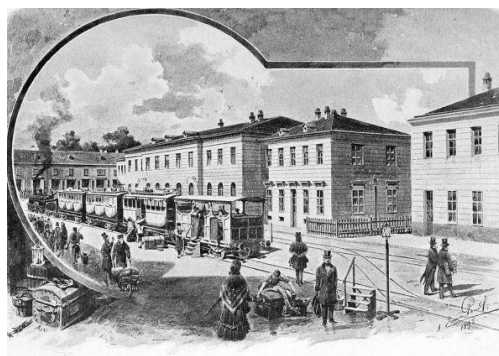
15. srpna 1842 zahájen provoz z Přerova do Lipníku nad Bečvou

1842 práce zastaveny u stanice Lipník nad Bečvou

V roce 1842 v důsledku vyčerpání soukromých finančních zdrojů byly další práce na výstavbě trati od Lipníka nad Bečvou směrem k Bohumínu zastaveny. Trať byla ukončena posledním realizovaným úsekem Přerov-Lipník nad Bečvou a zrak Kleinů se upřel směrem ke státním zakázkám více navazující kapitola.²⁸⁰

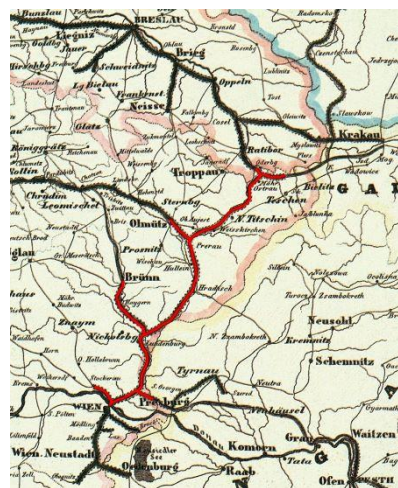


Obr. 87 Vlevo: Vídeňské severní nádraží společnosti KFNB postavené v roce 1836-1838 ve čtvrti Leopoldstadt pohled do kolejiště, přestavěno 1865 zdroj: pratercottage.at



Obr. 86 Vídeňské severní nádraží společnosti KFNB pohled na budovu od kolejiště zdroj: pratercottage.at

Z časové souslednosti dokončených úseků na trati KFNB lze vyčíst rychlé tempo výstavby. Bratři Kleinové měli systematicky mezi sebe přiděleny úseky. **Libor** řídil celou stavbu trati KFNB na moravském území z kanceláře v **Uherském Hradišti**, poté se přesunul k Brnu k realizaci odbočné trati a úseku Rajhrad-Brno s kamenným 637 metrů dlouhým viaduktem vedoucím přes řeku Svatku. **Hubert** převzal jižní část **Hodonín-Spytihněv**, **Albert** severní k **Přerovu** a **Franz** stavěl nádraží v **Olomouci**. Na stavbu bylo nasazeno Kleinů dle M. Krejčíříka až **14000 dělníků** na moravské straně a **10000 dělníků** v **Rakousku**.²⁸¹ Je třeba připomenout, že mezi lety 1840-1842 realizovali ještě



Obr. 88 Mapa železnice KFNB z roku 1849 vyznačena červeně zdroj: DB Mainz Bahnkarte Deutschland 1849 Kaiser Ferdinands-Nordbahn

126kilometrovou Šumperskou silnici vedoucí z Opavy přes Šumperk k české hranici, kapitola 4.7, z níž přesunuli v roce 1842 část pracovních sil na přeložku silnice u Šternberku kapitola 4.8.²⁸²

²⁸⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 204.

²⁸¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 179.

²⁸² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 177-185.

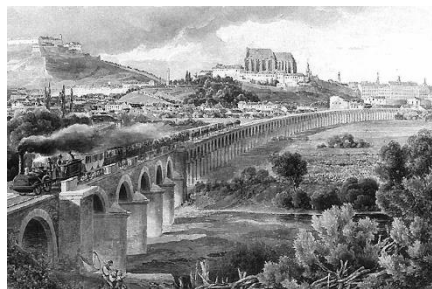
Brněnský viadukt

Výstavba: 1838

Inženýr: Carl Ghega

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Stav: těleso z větší části zasypáno zeminou



Obr. 89 Brněnský viadukt o délce 637 metrů zdroj: mojebrno.cz

Klenutý viadukt o **72 obloucích** a celkové délce **637 metrů** vedoucí přes celé inundační pásmo řeky Svratky byl nejdelším viaduktem severně od Alp.²⁸³ Samotnému **tělesu viaduktu** předchází **klenutý most o pěti obloucích** přes řeku **Svratku** a z druhé strany na viadukt navazuje **most přes silnici** a **svratecký mlýnský náhon** se třemi šikmými klenbami. Výstavba viaduktu a navazujících částí trvala rekordních necelých pět měsíců. Z důvodů urychlení prací se stavělo i v noci, jelikož C. Ghegovi brněnské policejní ředitelství zamítlo provádět stavební práce o svátcích a nedělích. Rychlost výstavby dělníků pod vedením Libora Kleina si pochvaloval i samotný vrchní inženýr Ghega. **První vlak přijel do Brna z Rajhradu** po dokončené železničním tělese firmou „*Gebrüder Klein*“ **dne 11. listopadu 1838.**²⁸⁴ V současnosti je téměř celé těleso původního viaduktu zasypáno zeminou. Patrný je pouze kamenný most přes řeku Svratku a část konstrukce vedena centrem města. V roce 2020 se objevila první architektonické studie na „vykopání“ brněnského viaduktu ze země a začlenit jej do intravilánu pulsující jihomoravské metropole.²⁸⁵



Obr. 91 Kamenný most přes řeku Svratku z roku 1838 zdroj: Encyklopedie mostů v čechách, na Moravě a ve Slezsku Stávající stav zdroj: KAM Brno

Vlevo: stávající stav viaduktu procházející Brnem zdroj: KAM Brno



Obr. 90 Příjezd prvního vlaku do Brna lokomotiva Moravia zdroj: Muzeum silnic v Šumperku



²⁸³ FABIÁNOVÁ, Bohdana. *Památková péče na Moravě: Monumentorum Moraviae tutela: Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží*. Brno: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, 2008.

²⁸⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 179-184.

²⁸⁵ *V Brně chtějí vykopat dávno pohřbený železniční viadukt. Proběhla první měření* [online]. ZDOpravy, 2020

První brněnské nádraží společnosti KFNB

Výstavba: 1838-1839

Inženýr: Anton Jüngling

Stavební firmy: Gebrüder Klein

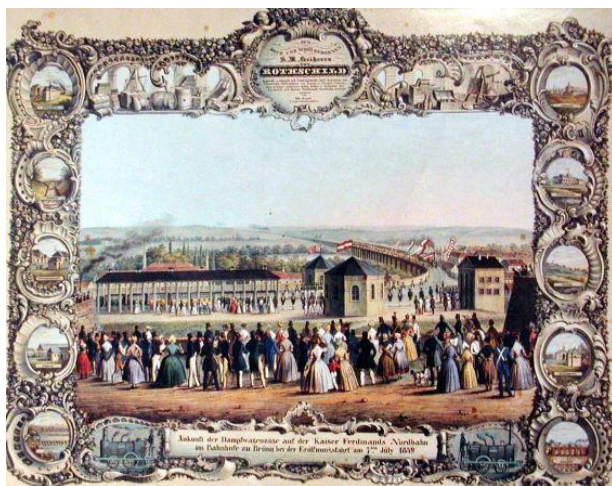
Stav: budova zbořena v polovině 40. let 19. století
z důvodů výstavby nového brněnského nádraží

Koncové nádraží odbočné trati z hlavní tratě KFNB

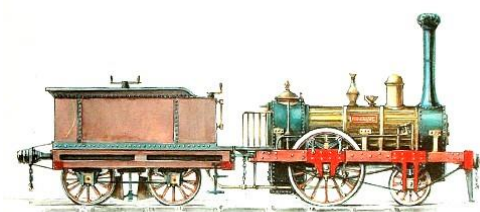
vedoucí do Brna postavené čelně vůči kolejišti. Dvoupodlažní objekt s valbovou střechou respektuje přísnou symetričnost podpořenou pravidelným rytmem okenních otvorů. Jednoduše provedena fasáda v empírovém slohu s bosovaným přízemím je od patra oddělena kordonovou římsou. Budově dominuje mělký středový rizalit s osově umístěnými třemi obloukově zaklenutými vstupy ukončeným trojúhelníkovým štítem s kruhovým otvorem. Okna v přízemí jsou obloukově zaklenuta, v patře již klasická obdélná pravouhla. Zajímavostí prvního brněnského nádraží je i fakt, že bylo jako jedno z prvních nádraží v Rakouském císařství s plynovým osvětlením. Franz Klein byl spoluzakladatelem Brněnské plynárenské osvětlovací společnosti založené v roce 1847.²⁸⁶



Obr. 92 Budova prvního Brněnského nádraží společnosti KFNB z roku 1839
zdroj: Železniční koridory



Obr. 94 Slavnostní příjezd první lokomotivy z Vídně do Brna dne 7. července 1839 autor: L. Müller zdroj: Archiv města Brna



Obr. 93 Nahoře: Kolorovaná kresba Brněnského nádraží z roku 1839 zdroj: Archiv města Brna
Dole: Lokomotiva Moravia vyrobena v Anglii v továrně Georga Stephensona zdroj: steamer.cz

²⁸⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 171.

Pokračovací práce a prodloužení trati KFNB do Bohumína započaly až 5. března 1844 po osobní intervenci **Salomona Rothschilda**. Rothschildovi se podařilo původní privilegium získané 4. března 1836, které zavazovalo dosáhnout vytyčeného cíle Bochnie do deseti let od zahájení stavby, prodloužit o dalších deset let do roku **1856**. S ohledem na odchod hlavních inženýrů společnosti KFNB mezi lety 1841-1842 do státních služeb H. Francesconiho, C. Ghegu, A. Negrelliho, A. Jünglinga a dalších se v KFNB objevují nová jména. Inženýři **Carl Hummel** vedl práce i výstavbu pozemních staveb mezi lety 1844-1848 na dokončené trati do Bohumína s odbočnou tratí směřující do Opavy.²⁸⁷ **Řízením stavby odbočné trati ze Svinova do Opavy a prodloužení páteřní trati z Bohumína do Osvětimi** se ujal **Franz Klein v roce 1853**. Firma „*Gebrüder Klein*“ začala všechny vysoutěžené úseky realizovat současně od roku 1853 a navíc dodávala kolejnice na železniční svršek z vlastních železáren. Ostatní bratři i syn Franz ml. byli vytíženi na stavbách železničních tratí napříč Rakouským císařstvím. **Albert** v Praze dokončoval s **Lannou Buštěhradskou uhelnou dráhu**, kapitola 5.6, a zahájil **trasovací práce** na **Jihoseveroněmecké spojovací dráze**, kapitola 5.8, s inženýrem **J. Schebkem**, který projekčně působil do roku 1853 na Semmeringu, od roku 1853 vedl výstavbu železnice v Osvětimi a v létě roku 1855 zahájil trasovací práce v severovýchodních Čechách.²⁸⁸ **Hubert** byl vytížen na náročné **Semmeringské dráze**, kapitola 5.3, a **Franz ml.** právě začínal výstavbu **Krasové dráhy**, kapitola 5.5, v dnešním Slovinsku. Proto si k sobě Franz „stáhnul“ zkušeného inženýra **Jana Schebka** ze Semmeringu a pověřil jej výstavbou osvětimské dráhy stavební kancelář měla firma zřízenou v Zebrzydowicích. Po dokončení výstavby se Schebek okamžitě přesunul na trať Pardubice-Liberec. Opavskou tratí zaúkoloval Franz **Moritze Scholze**, mladšího bratra ředitele sobotínských železáren. V roce 1854 prodělal Franz těžký úraz v České Třebové a během jeho neschopnosti byl zastoupen bratrem Albertem.²⁸⁹

1853-1855	Svinov-Opava*odbočná trať	31,0 km
27. října 1855 první jízda na trati Opava-Svinov		
1853-1855	Bohumín-Dziedzice	50,7 km
17. prosince 1855 zahájen pravidelný provoz		
1853-1855	Dziedzice-Bielsko Bialé*odbočná trať	10,5 km
1856	Osvětim-Krakov	63,0 km
1856	Trzebinia-Osvětim	25,2 km

²⁸⁷ BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 35.

²⁸⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 356.

²⁸⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 327-328.

Dne **29. srpna roku 1855** nečekaně skonal nejstarší z bratrů **Franz Klein** při inspekci **Bohumínsko-osvětimské dráhy**. Ze stavby byl převezen do zámku v Dolních Zebrzydowicích hraběte Larische-Mönnicha, ani přivolaný přední internista z Vídně, pro kterého Franz ml. nechal vypravit speciální vlak, již otci nedokázal pomoci. Důvodem nečekaného úmrtí mělo být krvácení do mozku. **Pouhý rok poté umírá** na trati Východní státní dráhy u města **Rzeszów** nejmladší z bratrů **Hubert Klein** kapitola 2.7 a 5.7.²⁹⁰

5.2 Severní státní dráha NStB (1842-1851)

Historii vzniku Severní státní dráhy po stavební stránce se dlouhodobě věnuje Alena Borovcová z NPÚ územního odborné pracoviště v Ostravě. Svůj mnohaletý výzkum shrnula do dvou publikací vydaných v letech 2016 a 2017 s názvy *Kulturní dědictví Severní státní dráhy a Z Vídně na sever: dvě páteřní tratě České republiky*. Není mým záměrem vytvářet alternativní obsah k prozkoumaného tématu A. Borovcové, proto opouštím od detailních popisů a historických souvislostí a zaměřuji se pouze na nejvýznamnější úseky trati a stavby, které realizovala firma „*Gebrüder Klein*“. Z důvodů pochopení kontextu výstavby státní dráhy a orientace mezi nejdůležitějšími jmény železniční historie poloviny 19. století připojuji krátké uvedení do tématu.

Na základě nejvyššího rozhodnutí **císaře Ferdinanda I.** z prosince roku **1841** bylo stanoveno, že **výstavbu strategických železničních tratí převezme do své kompetence stát**. Za tímto účelem bylo v roce 1842 zřízeno **Generální ředitelství státních drah** ve Vídni s výkonným ředitelem **Hermenegildem Francesconim**²⁹¹ a třemi hlavními inspektory **Aloisem Negrellim**,²⁹²

²⁹⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 347-351.

²⁹¹ **Hermenegild Francesconi** (*9. 10. 1795-†8. 6. 1862) rodák ze severoitalského Veneta, který po studiích univerzity v Padově a vojenské školy v Modeně nastoupil do rakouské armády sekce fortifikačního stavitelství. Poté se mezi lety 1822-1840 věnoval výstavbě komplikovaných horských silnic a regulaci vodních toků. Vystavěl například horskou silnici vedoucí přes Semmering (1839-1841), reguloval hlavní vodní cestu rakouského císařství Dunaje ve Vídni, Bratislavě a Budapešti. V roce 1836 vstoupil do služeb KFNB, kde zastával funkci ředitele technické sekce společnosti. V roce 1842 byl povolán do státních služeb a stal se Generálním ředitelem pro výstavbu státních železničních tratí v celém rakouském císařství. Mezi lety 1848-1862 vykonával funkci generálního inspektora rakouských drah. *Francesconi, Hermenegild von (1795-1862, Eisenbahnfachmann und Bautechniker* [online]. Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

²⁹² **Alois Negrelli** (*23. 1. 1799-†1. 10. 1858) další významný rodák ze severu Itálie tentokrát z oblasti Trentina. Po studiích univerzity v Padově se stejně jako jeho předchůdce zaměřil na výstavbu horských silnic v oblasti jižního Tyrolska a Vorarlbergu a regulaci vodních toků. Poté se jeho kariéra orientovala k výstavbě velkých kamenných silničních a železničních mostů. Na počátku 40. let 19. století pod jeho vedením vznikl kamenný most ve švýcarském Bernu o rozpětí klenby 46 metrů nad hlubokým údolím. Po Janu Pernerovi převzal projekt kamenného viaduktu v Praze a další kamenný železniční most vystavěl v oblasti Adige u města Verony. V roce 1841 přestoupil stejně jako jeho kolegové ze společnosti KFNB do státních služeb, kde mu byla svěřena funkce hlavního inspektora pro výstavbu severní linie spojující Vídeň s Prahou a Drážďanami. Mezi další Negrelliho významné projekty je třeba zahrnout i projekt Suezského průplavu z roku 1857, který se realizoval mezi lety 1859-1869. Realizace a slavnostního otevření za přítomnosti předních evropských panovníků se už nedožil. *Negrelli von Moldelbe, Alois (1799-1858), Techniker* [online]. Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

Carlem Ghegou²⁹³ a Adalbertem Schmidem. Těžištěm státních železničních tratí měla být samozřejmě Vídeň a z ní vycházet jižní, Vídeň-Terst, a severní linie, Vídeň-Praha-Drážďany.²⁹⁴

Alois Negrelli zodpovídal za vedení **severní linie** a **Carl Ghega** za **jižní směr** k Jaderskému moři. **Nové dvě páteřní železné dráhy** měly za úkol propojit hlavní korunní země Rakouského císařství a důležitá správní centra Prahu-Olomouc-Brno-Vídeň-Graz-Maribor-Lublaň-Terst s dosažení železničního spojení k strategickým přístavům. Vzniklo **sedm trasovacích oddílů** pod vedením zkušených inženýrů pracujících předtím většinou u KFNB. Alois Negrelli, jakožto vedoucí severní linie, měl k dispozici čtyři z nich vedené vrchními inženýry Leopoldem Wöllnerem, českým inženýrem **Friedrichem Schnirchem**²⁹⁵, rakouským architektem **Antonem Jünglingem**²⁹⁶ a absolventem Českého stavovského polytechnického ústavu 27letým **Janem Pernerem**.²⁹⁷

²⁹³ **Carl von Ghega** (*10. 1. 1802-†14. 3. 1860) trojici severoitalských inženýrů uzavírá Carl von Ghega, který se narodil do rodiny rakouského námořního důstojníka balkánského původu v severoitalské provincii Veneto. Po studiích vojenské školy v Benátkách a navazujícím studiu na univerzitě v Padově svoji pozornost a technický talent upřel k silničnímu a vodnímu stavitelství v severoitalské oblasti Veneto. Podílel se například na výstavbě horské silnice vedoucí do Cortiny d'Ampezzo. V roce 1836 nastoupil jako jeden z vrchních inženýrů do nově vzniklé rakouské společnosti KFNB, kde mu byla svěřena výstavba úseku mezi Vídní a Břeclaví, z Břeclavi do Olomouce a odbočka do Brna. Mezi nejvýznamnější autorská díla konce 30. let 19. století můžeme zahrnout projekt 637 metrů dlouhého viaduktu vedoucího do Brna. Podnikl řadu studijních cest do Anglie a Belgie a v roce 1841 byl povolán do státních služeb Generálního ředitelství státních drah ve Vídni do funkce vedoucího výstavby úseku jižní linie spojující město Vídeň s Jadránem v přístavu v Terstu projektovaného jako první železniční přístav. V roce 1842, již jako zaměstnanec státních služeb, podnikl studijní cestu do severní Ameriky státu Ohio města Baltimore, jejichž výstavba horské železnice se stala pro Ghegu velkou inspirací. Poznatky uplatnil následně na jeho neznámějším projektu Semmeringové dráhy vedoucí skrz jihovýchodní úbočí Alp mezi Vídní a Štýrským Hradcem považovaný za vrchol železničního stavitelství poloviny 19. století. V roce 1847 byl nobilitován. *Ghega, Karl von (1802-1860), Techniker* [online]. Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

²⁹⁴ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 10-12.

²⁹⁵ **Ing. Friedrich (Bedřich) Schnirch** (*7.6.1791-†25.11.1868) absolvent vídeňské polytechniky, vrchní inženýr státních drah a významný český odborník na řetězové mosty, jejichž konstrukci studoval v Anglii. Podle jeho návrhu byl ve Strážově přes řeku Moravu v roce 1823-1824 vybudován první železný most na evropské pevnině. Projektoval most císaře Františka I. v Praze, v té době teprve druhý silniční most přes řeku Vltavu v Praze o celkové délce 412,74 metrů. Je mu připisováno autorství řetězového mostu přes Ohři v Lokti a dvou řetězových mostů v Žatci, řetězový most v Postoloprtech a další. Mezi lety 1847-1848 stavba mostu v Podolsku přes řeku Vltavu o rozpětí 91,08m, tento most byl v roce 1960-1974 rozepřán a přemístěn na méně frekventované místo a znovu sestaven. Jedná se o technickou památku Stádleckého mostu přes řeku Lužnici a je to jediný dochovaný empirový most u nás. Od roku 1842 je povolán do služeb státních drah ve Vídni a v roce 1847 staví železnici z Vídně do Grazu. Od roku 1850 je prvním náměstkem ředitele státních drah Carla von Ghegy. Je také autorem prvního řetězového železničního mostu realizovaného v roce 1859 ve Vídni. V roce 1862 oceněn zlatou medailí na světové výstavě v Londýně. *Bedřich Schnirch* [online]. Payne.cz, 2016

²⁹⁶ **Anton Jüngling** (*14.4. 1798-†1888) absolvent vídeňské polytechniky a Akademie výtvarného umění ve Vídni, žák Petera Nobileho stejně jako architekt Ludwig Förster. Do roku 1842 působil jako projektant pozemních staveb společnosti KFNB, od roku 1842 je povolán do státních služeb. Podle jeho návrhu byla realizovaná většina nádražních a doplňkových budov na trati NStB z Olomouce do Prahy, včetně návrhu prvního pražského parostrojního nádraží. Architektura staveb navržených Jünglingem je založena na respektování přísné symetrie v elegantní klasicistním stylu, který přešel volně k empiru, a nakonec je jeho tvorba silně ovlivněna neorenesancí. BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 27.

²⁹⁷ **Jan Perner** (*7. 9. 1815-†10. 9. 1845) netřeba představovat známého českého inženýra, který přivedl železnici do Prahy a poté dále k saské hranici. Ambiciózní mladý muž narozen do rodiny polabských mlynářů nenastoupil dráhu ve jméno rodinné tradice, ale svůj technický talent zasvětil budováním prvních evropských železnic. Jako absolvent Pražského technického učiliště v letech 1831-1833 a žák F. A. Gerstnera se pod dozorem svého profesora vydal do Ruska stavět první ruskou železnici z Petrohradu do Carského Sela budovanou mezi lety 1835-1837. Samotné výstavbě předcházelo několik studijních cest do Německa, Belgie a kolébky železnic Anglie, kde se osobně setkal s G. Stephsonem. Z Ruska odchází v roce 1836 po neshodách s Gerstnerem a vyhroceném konfliktu na stavbě železnice, po kterém byl Perner na dva roky vykázn ze země. 1. 7. 1837 nastoupil do služeb KFNB na základě písemné žádosti určené H. Francesonimu nastoupil do oddílů vedeného C. Ghegou, následně byl pověřen trasovacími pracemi na úseku Ostrava-Osvětim. Od 1. 3. 1842 byl ve 27 letech jmenován vrchním inženýrem c. k. Generálního ředitelství státních drah ve Vídni pod vedením Aloise Negrelliho jako vedoucí 4. trasovací oddílů. Mezi největší Pernerovi životní úspěchy můžeme zapsat vedení železnice z Pardubic do Prahy a dále k saské hranici. 20. 8. 1845 za velkých oslav přijel první oficiální vlak z Pardubic do Prahy, neoficiální jízda proběhla již 4. 8. 1842. Bohužel 9. 9. 1845 se mu trať Severní státní dráhy Olomouc-Praha před stanicí Choceň stala osudnou. Při průjezdu Choceňského tunelu se po výklonu z vlaku udeřil do hlavy o sloup, svému zranění druhý den podlehl v Pardubicích. *O Ing. Janu Pernerovi (7. 9. 1815-10. 9. 1845)* [online]. Institut Jana Pernera, 1999

Z jejich komplexních studií vypracovaných během pouhých sedmi měsíců vyšly vítězně, s ohledem na ekonomickou náročnost výstavby i strategické metropole tři hlavní trasy.²⁹⁸

- **Olomouc-Praha** s využitím KFNB a vybudované odbočné trati do Olomouce
- **Brno-Česká Třebová** s využitím KFNB a vybudované odbočné trati do Brna s napojením na státní dráhu Olomouc-Praha v České Třebové
- **Praha-Podmokly** (Děčín) saská hranice

Bratři Kleinové se účastnili výstavby všech tří výše uvedených tratí Severní státní dráhy v německém originálu psané jako „*k.k. Nördliche Staatsbahn*“, v textu pod zkratkou NStB.

Z podnikatelského hlediska měla u bratří Kleinů nejvyšší prioritu realizace železniční trati z Olomouce směrem na Prahu vedenou v kurzu Olomouc-Štěpánov-Mohelnice-Zábřeh na Moravě a dále ku Praze. Ve stanici Zábřeh na Moravě vybudovali v roce 1846 vlastní **Kleinovo skladiště**²⁹⁹ z důvodů transportu výrobků ze sobotínských železáren, kapitola 7.1, jako kolejnic, remíz, vodáren a dalších. Navíc v roce 1849 Kleinové zprovoznili druhý železářský výrobní podnik ve Štěpánově u Olomouce ležící v těsné blízkosti NStB kapitola 7.4.

5.2.1 Úsek Olomouc-Praha (1842-1845)

Trasa: Olomouc-Štěpánov-Mohelnice-Zábřeh-Česká Třebová-Pardubice-Kolín-Praha

Celková Délka: 249,5 km

Výstavba: 1842-1845

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Inženýři: Karel Keissler Olomouc-Pardubice, Jan Perner Pardubice-Praha

Hlavní účel trati: využití odbočné trati KFNB do Olomouce a zajistit přímého spojení s Prahou

Zkratka názvu tratě: NStB „*k.k. Nördliche Staatsbahn*“

Kleinové realizovali spodní stavbu trati, razili první železniční tunely u nás, pokládali anglické kolejnice o rozchodu 1435 milimetrů na celkové délce necelých **250 kilometrů** během tří let. Dohled nad provedenými pracemi byla svěřena vrchních inženýrům Generálního ředitelství státních drah ve Vídni **Karlu Keisslerovi**, sekce **Olomouc-Pardubice**, a **Janu Pernerovu**, sekce **Pardubice-Praha**. Stavba trati byla zahájena 20. srpna roku 1842 a symbolicky přesně po třech letech **20. srpna roku 1845** přijel za velkých poct a slávy **první oficiální vlak do Prahy**. Neoficiální první zkušební jízda na trati Pardubice-Praha byla uskutečněna již 4. srpna

²⁹⁸ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 12-13.

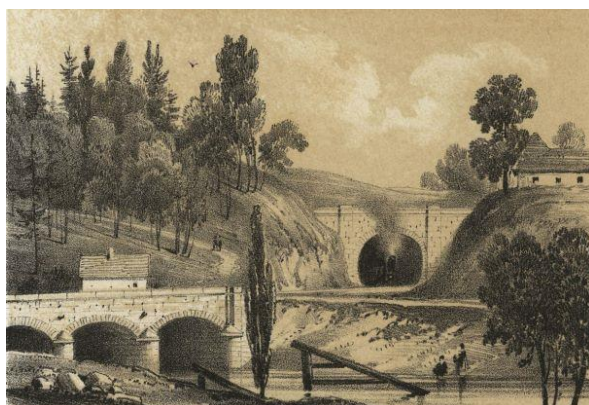
²⁹⁹ BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 199.

téhož roku.³⁰⁰ Od 1. září 1845 byla zahájena osobní doprava mezi Olomoucí a Prahou, cesta trvala necelých osm hodin, po státní dráze napojené v Olomouci na trať KFNB vedoucí do Vídně. Jízda z Vídně do Prahy trvala v roce 1845 šestnáct hodin a patnáct minut.³⁰¹



Obr. 95 Příjezd prvního vlaku do Prahy dne 20. srpna 1845 zdroj: payne.cz

- 1842** **20. srpna 1842** zahájení stavby úsek Olomouc-Zábřeh
- 1842-1843 úsek Zábřeh-Česká Třebová
- 1843-1845 **Tatenický tunel** a zaklenutý zářez u Krasíkova
- 1842-1845 **Třebovický tunel** ražení prvního nejdelšího tunelu u nás o délce 508 metrů
- 1843-1845 úsek Česká Třebová-Praha, rozdělení úseku mezi čtyři bratry
- Hubert** Česká Třebová-Ústí nad Orlicí
- Franz** Ústí nad Orlicí-Choceň
- 1843-1845 **Choceňský tunel** ražení tunelu o délce 248 metrů
- Libor** Choceň-Přelouč
- Albert** Přelouč-Praha
- 1844-1845 výstavba **Nádraží Státní dráhy v Praze**, „Gebrüder Klein“ a A. Lanna
- 1845** **20. srpna roku 1845** první slavnostní jízda na trati Olomouc-Praha
- 1845 **1. září 1845** zahájena pravidelná osobní doprava mezi Vídní a Prahou přes Olomouc, od 1. října 1845 otevřeno také pro nákladní dopravu.³⁰²



Obr. 97 NStB Jižní portál Tatenického tunelu a zaklenutý zářez u Krasíkova 1845 autor: Ludwig Förster a Amédée Demarteau. Beschreibende und malerische Darstellung der k.k. österreichischen Staatseisenbahn von Olmütz bis



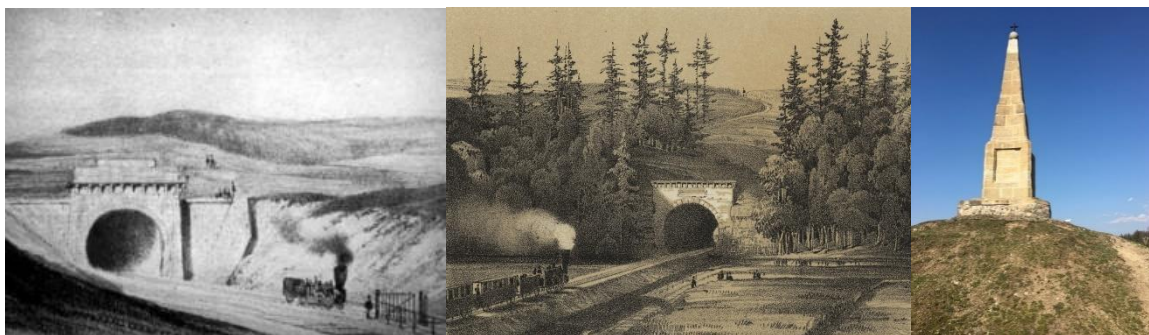
Obr. 96 Jižní portál Tatenického tunelu foto z roku 2008 zdroj: KŽC Putování pod trolejí VI-1 Tatenice

³⁰⁰ PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha 1983, s. 98.

³⁰¹ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 16-17.

³⁰² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 209-210.

Na počátku 40. let 19. století bylo v Rakouském císařství pouze několik málo stavebních podnikatelů, kteří měli potřebné zkušenosti s realizací železničního spodku v takové rozsahu. V konečném rozhodnutí Generálního ředitelství, které stanovilo pouze dva týdny na podání cenových nabídek a garancí, zvítězila nejvýhodnější cenová nabídka od „Gebrüder Klein“ před bratry Fleischmannovými. Dalším vysoce respektovaným stavitelem železničních tratí 40. let byl Ital **Felice Tallachini**, který upřednostnil úseky **Jižní státní dráhy** a na severní části realizoval dvacet kilometrů úsek Maloměřice-Blansko definovaný mnoha tunely na trati Brno-Česká Třebová.³⁰³ Mezi technicky nejnáročnější úseky na Olomoucko-pražské dráze bylo ražení **Třebovického tunelu**, první železniční tunel na území Čech a Moravy o délce 508 metrů, a 248 metrů dlouhého **Choceňského tunelu**.³⁰⁴ Při realizaci úseku Choceň-Česká Třebová nasadili Kleinové obrovské množství dělníků, M. Krejčířík odhaduje číslo mezi 25000-30000 lidmi.³⁰⁵ Do historie výstavby prvních železnic u nás se také zapsala stavba **Státního nádraží v Praze** ve spolupráci s **Adalbertem Lannou**.³⁰⁶ Obrovský rozsah stavebních prací na železničním spodku během 250 kilometrů délky trati byl vyčíslen celkovou částkou **6 600 000 zlatých**.³⁰⁷



Obr. 99 Třebovický tunel a Choceňský tunel z roku 1845 zdroj: L. Förster a A. Demarteau.



Obr. 98 Nahoře: Památník dostavby železnice Praha-Olomouc.

Pískovcový jehlan postavený roku 1847 ze zbylých kamenných kvádrů ze stavby mostu nad obcí Hoštejn zdroj: vlastní fotoarchiv 2020

Vlevo: Opuštěné těleso železničního kamenného mostu z roku 1845 na trati Olomouc-Praha NStB přes Moravskou Sázavu u Obce Hněvkov zdroj: vlastní fotoarchiv 2020

³⁰³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 204-206.

³⁰⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 210-211.

³⁰⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 214.

³⁰⁶ **Adalbert (Vojtěch) Lanna** (*23. 4. 1805-†15. 1. 1866) jihočeský rodák a významná osobnost českého průmyslu 19. století, který je neodmyslitelně spjatý s lodní dopravou po vltavské cestě. Mezi hlavní artikly převáženého zboží na Lannových lodí do Prahy a dále do Saska a po Labi až do Hamburku se stala sůl, grafit, kupecké zboží a stavební materiál. Ve třicátých letech se orientuje především na stavitelskou činnost a dle projektu inženýra Friedricha Schnircha staví Most císaře Františka I., první řetězový most v Praze. Mezi další významné realizace patří společná zakázka s Gebrüder Klein na stavbu prvního pražského nádraží, kterou zrealizovali v rekordně krátkém čase. Svoji pozornost ve 40. letech upře zejména k dolování uhlí na Kladensku, kde společně s bratry Kleinovými zakládá Vojtěšskou huť v Kladně a společně se účastní řady významných projektů při budování železnic na území Čech např. Jiho-severoněmeckou spojovací dráhu či Českou západní dráhu a jiné. Po jeho smrti v roce 1866 přebírá veškeré funkce syn Adalbert Lanna ml., který kráčí ve stopách slavného otce. VEITHOVÁ, Kamila. *Vojtěch Adalbert Lanna: Život a dílo osobnosti průmyslové revoluce v 19. století*. Praha 2013. FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha: Academia 1985, s.55.

³⁰⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 217.

Nádraží Státní dráhy v Praze, dnes Masarykovo nádraží

Výstavba: 1844-1845

Inženýr: Anton Jüngling

Stavební firmy: Gebrüder Klein a Adalbert Lanna

Památková ochrana: od 13. 5. 1958³⁰⁸



Obr. 100 Odjezdová budova Státního nádraží v Praze NSTB z roku 1845 ulice Hyberská

Koncové nádraží NSTB umístěné v centru Prahy bylo prvním významnějším průnikem skrz opevnění

královského města. **Pozici nádraží** navrhnul vrchní inženýr **Jan Perner** pro tratě Olomouc-Praha a Praha-Podmokly, **architektura staveb** byla svěřena vrchnímu inženýrovi **Antonu Jünglingovi**.³⁰⁹ První pražské nádraží parostrojní železnice bylo stavěno za rekordně krátkou dobu necelého jednoho roku, povolení ke stavbě bylo vydáno až 4. října 1844 a 20. srpna 1845 přijel první vlak do Prahy. Z důvodů extrémně krátkého časového intervalu k realizaci dvou třípodlažních objektů příjezdové a odjezdové budovy se spojily dvě stavební firmy „Gebrüder Klein“ a Adalbert Lanna.³¹⁰



Obr. 102 Státní nádraží v Praze dnes Masarykovo nádraží zdroj: Odbor památkové péče Praha.eu

Dvě třípodlažní budovy s odjezdovou a příjezdovou halou v elegantním uměřeném klasicistním stylu založeném na respektování přísné symetrie. Ikonické stavby prvních evropských parostrojních nádražích umístěných na uvolněných pozemcích uvnitř městského opevnění. Situované na nároží ulic Hyberská a Jezdecká, dnes Havlíčkova.



Obr. 101 Masarykovo nádraží rok 1945 zdroj architectureweek.cz



Obr. 103 Příjezdová i odjezdová budova Státního nádraží v Praze litografie z roku 1845 autor: L. Förster zdroj: Muzeum hl. m. Prahy

³⁰⁸ Masarykovo nádraží [online]. Národní památkový ústav, 2011.

³⁰⁹ BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 170.

³¹⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 219-220.

Dominantní budova s odjezdovou halou a vystupujícími dvěma čtyřhrannými hodinovými věžemi při ulici Hyberská.³¹¹ Součástí komplexu jsou i objekty železničních dílen umístěné podél kolejí.³¹²

Albert Klein, který zastupoval zájmy rodinné firmy v Praze, **vedl výstavbu nádražních budov a navazující stavbu Pražsko-drážďanské dráhy**, začal v roce 1845 stavět vlastní sídlo v blízkosti nově postaveného vlakového nádraží v ulici Na Florenci dle návrhu architekta Jana Nevoleho, který se účastnil výstavby pražského nádraží. Objekt dnes známý jako **Desfourský palác** je popsán v kapitole 10.1. Koncem 50. let 19. století si na protilehlé nárožní parcele příjezdové haly nechal Adalbert Lanna postavit rozlehlé reprezentativní rodinné sídlo známé jako Lannův palác v neogotickém stylu od architekta Jana Ripota s pozdější úpravou od architekta Vojtěcha Ignáce Ullmanna.³¹³

Kleinovo skladiště ve stanici Zábřeh na Moravě

Výstavba: 1843-1845

Inženýr: předpoklad Anton Jüngling

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Památková ochrana: od 3. 5. 1958³¹⁴



Obr. 104 Kleinovo skladiště ve stanici Zábřeh na Moravě historické foto zdroj: fotohistorie.cz

V blízkosti výpravní empírové staniční budovy v Zábřehu na Moravě byl současně vystavěn v totožném architektonickém

stylu i objekt skladiště sobotínských železáren známý pod dnešním názvem Kleinovo skladiště. S ohledem na vysokou vypovídající architektonickou hodnotu, autenticky dochovanou do dnešních dnů, se přikláním k názoru, že autorem reprezentativního objektu byl některý z inženýrů státních drah například Anton Jüngling.³¹⁵ Jedná se o dvoupodlažní objekt, ze severovýchodní strany od příjezdové komunikace, s valbovou střechou v mírném sklonu



Obr. 105 Rekonstrukce z let 2004-2006 zdroj: msd-doprava.eu

³¹¹ BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*. Praha 2009, s. 27-28

³¹² BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 172.

³¹³ *Lannův palác* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

³¹⁴ *Výpravní budova železniční stanice a Kleinovo skladiště* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

³¹⁵ BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 199.

vystavěný na pražské straně výpravní budovy železniční stanice Zábřeh na Moravě. Objekt je zasazen do vysokého náspu z důvodu vyrovnání terénního zlomu směrem ke kolejišti. Ze strany kolejiště je budova pouze přízemní s manipulační rampou a s trojicí dvoukřídlých dřevěných dveří obloukově zakončených umístěných v ose objektu. Budově dominuje přísná symetrie ze severní strany členěna mělkým rizalitem se čtveřicí plochých pilastrů. Devítiosé uspořádání oken, která jsou v přízemí ze severní strany obloukově zaklenuta, v patře již klasická pravoúhlá. Fasáda je po delší straně členěna průběžnou mělkou drážkou v hladké omítce ukončena korunovou profilovanou římsou po celém obvodu stavby.



Obr. 106 Kleinovo skladiště stav v roce 2012 vlevo: Jižní průčelí pohled od pražského nástupiště vpravo: Severní průčelí od příjezdové komunikace a vyrovnání terénu ke kolejišti zdroj: vlastní fotoarchiv

Skladiště v těsné blízkosti procházející trati NStB bylo strategicky důležité pro export výrobků ze sobotínských železáren blíže popsáno v kapitole 7.1. Mezi železárnami a skladištěm byla zavedena nepřetržitá kyvadlová formanská doprava, jejíž provoz se šplhal do několik tisíců zlatých měsíčně. Železářny v Sobotíně byly napojeny na síť rakouských železnic až počátkem 70. let 19. století více kapitola 5.18.

5.2.2 Úsek Brno-Česká Třebová (1843-1849)

Trasa: Brno-Adamov-Blansko-Svitavy-Česká Třebová

Celková Délka: 90 km, 70 km trati postaveno Kleiny

Výstavba: 1843-1849

Stavební firmy: Gebrüder Klein a Felice Tallachini

Inženýr: Ferdinand Boháč

Hlavní účel trati: využití odbočné trati KFNB do Brna a odtud vést spojovací dráhu do České Třebové na trať NStB Olomouc-Praha. Přímé železniční spojení Vídeň-Brno-Praha.

Stavba náročné trati, již v počátku navrhovaná pro dvoukolejný provoz, vedené údolím řeky Svitavy severně od Brna přes železářské podniky situované v Adamově a v Blansku. Stavba prvního úseku mezi Maloměřicemi a Blanskem byla zahájena 21. června 1843 a vysoutěžil ji

F. Talachini. **Druhý úsek z Blanska do Semanína u České Třebové** o délce necelých 70 kilometrů získali **bratři Kleinové 12. března 1845** díky nejvyšší nabídnuté slevě, ostatní nabídky byly od F. Talachiniho a bratrů Fleischmannových daleko za jejich slevou. Stavbu za „*Gebrüder Klein*“ vedl **Libor Klein** a v Březové si zřídil pracovní kancelář stejně jako **stavební státní dozorce** inženýr **Josef Steffleur**.³¹⁶ Po jeho úmrtí v roce 1848 vedení prací převzal bratr Franz včetně výstavby brněnského nádraží.³¹⁷ Na trati se vyskytuje celkem deset tunelů a několik opěrných masivních zdí například 142 metrů dlouhá a 8 metrů vysoká kamenná zeď u Adamova a 151 metrů dlouhá opěrná zeď u Blanska.³¹⁸ Součástí výstavby železniční tratě začínající v Brně byla realizace nové nádražní budovy pro obě společnosti KFNB a NStB místo nevyhovujícího původního koncového brněnského nádraží společnosti KFNB z roku 1839, kapitola 5.1. Složitá situace způsobená pozicí nádražní uvnitř města způsobuje i v dnešní době vášnivě diskuze.³¹⁹

- 1843** zahájení stavby úseku Maloměřice-Blansko, Felice Talachini
- 1845** zahájení stavby úseku Blansko-Semanín, „*Gebrüder Klein*“
- 1847** začátek výstavby **nového brněnského nádraží** firmou „*Gebrüder Klein*“
- 1847** realizace úseku Brno-Maloměřice, „*Gebrüder Klein*“
- 1849** 1. 1. 1849 zahájení provozu na trati Brno-Česká Třebová

Jízda vlakem z Vídně přes Brno a Českou Třebovou do Prahy trvala 15 hodin a 20 minut o hodinu zkrátila jízdu mezi Vídní a Prahou vedenou přes Olomouc.³²⁰



Obr. 107 Nádražní budova Blansko historická pohlednice z roku 1910
zdroj: blansko.cz

³¹⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 268-269.

³¹⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 259.

³¹⁸ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 16.

³¹⁹ FABIÁNOVÁ, Bohdana. *Památková péče na Moravě: Monumentorum Moraviae tutela: Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží*. Brno: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, 2008. č. 14.

³²⁰ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, 17.

Spojené Nádraží KFNB a NStB v Brně

Výstavba: 1847-1848

Inženýr: Anton Jüngling

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Památková ochrana: od 3. 5. 1958³²¹



Obr. 110 Brněnské nové nádraží společností KFNB a NStB z roku 1848 pohled od kolejiště. Výřez z historické pohlednice z konce 19. st. zdroj: aukro.cz

Původní objekt nádražní budovy společnosti KFNB postavený jako koncové nádraží z roku 1839,³²² realizováno rovněž Kleiny kapitola 5.1, musel ustoupit novým výpravním budovám společností KFNB a NStB. Projektové práce na nové společné výpravní budově započaly již v roce 1843 a i dnes je umístění Brněnského nádraží z pohledu moderního železničního uzlu velice problematické.³²³ Rozsáhlá stavba skládající se **ze tří částí** dle návrhu státního vrchního inženýra **Antona Jünglinga** byla projektována rovnoběžně s procházejícími kolejemi vyhovující oběma dotčeným společnostem. Dva identické třípodlažní objekty v empírovém slohu zastřešené valbovými střechami jsou spojeny nižším patrovým traktem vestibulu s dominantní čtyřhrannou hodinovou věží. Budovy byly na počátku 20. století upraveny dvojicí architektů F. Uhla a J. Oehma s historizujícími prvky a také s nově nastupující secesí. Nejvíce viditelný zásah se projevil při přestavbě středního nízkého traktu na reprezentativní předsazený vestibul s vytvořenou dominantní pohledovou osou.³²⁴



Obr. 108 Spojené Brněnské nádraží společností KFNB a NStB severní průčelí z centra města. Zachycena původní empírová podoba od arch. A. Jünglinga na počátku 20. st. zdroj: zeleznicnikorydory.cz



Obr. 109 Historizující fasáda a dostavba zvýšeného vestibulu z počátku 20. st. od dvojice architektů F. Uhla a J. Oehma. Podoba zachována dodnes. zdroj: zeleznicnikorydory.cz



Obr. 111 První koncové Brněnské nádraží společnosti KFNBz roku 1839 zdroj: Archiv města Brna

³²¹ Hlavní vlakové nádraží [online]. Národní památkový ústav, 2015.

³²² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 298.

³²³ FABIÁNOVÁ, Bohdana. *Památková péče na Moravě: Monumentorum Moraviae tutela: Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží*. Brno: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, 2008. č. 14.

³²⁴ BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava 2017, s. 66.

5.2.3 Úsek Praha-Podmokly (1845-1851)

Trasa: Praha-Kralupy-Lovosice-Ústí nad Labem-Podmokly (Děčín) saská hranice

Celková Délka: 140 km

Výstavba: 1845-1851

Stavební firmy: Gebrüder Klein a Adalbert Lanna

Inženýr: Jan Perner, Alois Negrelli

Hlavní účel trati: spojení Vídně přes Prahu do Drážďan a odtud vodní labskou cestou do Hamburku ležícího u břehu Severního moře

Čtvrtý trasovací oddíl pod vedením **Jana Pernera** s inženýry Františkem Kazdou a Františkem Golzem a jejich asistenty v roce 1842 vypracovali několik variant vedení železniční tratě z **Prahy do Drážďan**, respektive k saské hranici. Z předložených variant řešení vyšlo nakonec vítězně vedení železnice údolím Labe po jejím levém břehu. Trať o celkové délce **140 kilometrů** z Prahy k saské hranici, do Drážďan celkově 190 kilometrů, byla rozdělena do tří hlavních úseků **Praha-Kralupy**, **Kralupy-Lovosice** a **Lovosice-Podmokly**. V prvním **pražském úseku** bylo zapotřebí zrealizovat **1111³²⁵ metrů dlouhý kamenný viadukt přes ramena Vltavy** vycházející z pražského nádraží společného také pro trať Olomoucko-pražskou. Dalším náročným místem bylo ražení drážního tělesa přes skalní stěnu mezi Podbabou a Roztokami. Druhý úsek **Kralupy-Lovosice** obnášel proražení několika tunelů v pískovcové skále za Kralupami a stavbu kamenného viaduktu u Bohušovic přes záplavové území. Ve třetím úseku **Lovosice-Podmokly** bylo nezbytně nutné odstřelit několik skalních masivů a razit dva tunely za stanicí Podmokly směrem k saské hranici. Z důvodů technické náročnosti bylo se stavbou trati započato až v roce 1845 a výstavba trvala šest let, i přes nepokoje v revolučním roce 1848.³²⁶

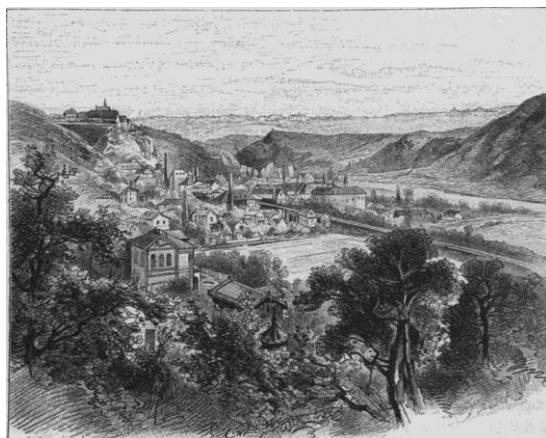
Celý český úsek o délce 140 kilometrů byl realizován konsorciem dvou firem „*Gebrüder Klein*“ a Adalbert Lanna. Práce započaly po ničivých povodních v Praze roku 1845 výstavbou Negrelliho viaduktu. Na prvním úseku z Prahy do Kralup pracovalo v počátku stavby během podzimu roku 1845 na 4000 dělníků jejich počet během půl roku vzrostl na 20000 dělníků. **Pražský úsek** až do Kralup měl na starost **Albert Klein** včetně výstavby **Negrelliho viaduktu** přes ramena Vltavy. Druhý úsek **Kralupy-Lovosice** měl z realizačního pohledu na starost nejstarší **Franz**, který po Liborově smrti v roce 1848 vedl souběžně dokončovací práce na trati Blansko-Semanín, předchozí kapitola, a dostavbu brněnského nádraží. Poslední úsek z **Kralup k saské hranici** vedl nejmladší z bratří 36letý **Hubert** za asistence synovce **Franze ml.**, který se podílel na

³²⁵ Přesná délka Negrelliho viaduktu je napříč studovanou literaturou uváděna 1110 metrů J. Fišer anebo 1111 metrů Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá, M. Krejčířík, A. Borovcová, Památkový katalog NPÚ a další.

³²⁶ HLAVAČKA, Milan a kolektiv. České země v 19. století: proměny společnosti v moderní době II. Praha 2014, s.258-257.

rodinném podnikání od svých 20 let.³²⁷ Z chronologického soupisu realizovaných tratí můžeme vyčíst časové překryvy výstavby vysoutěžených tratí a úseků na území Čech, Moravy a Rakouska. To dosvědčuje i stažení Huberta z Pražsko-dráždánské dráhy na rakouský Semmering v roce 1849 a nedlouho poté za strýcem přichází i Franz ml. Provoz na trati Praha-Dráždany započal **6. dubna roku 1851.**³²⁸

1845	1. září 1845 započato se stavbou 1. úseku Praha-Kralupy	Albert
1845-1849	výstavba Negrelliho viaduktu v Praze	
1847	8. srpna 1847 započato se stavbou 2. úseku Kralupy-Lovosice	Franz
1847	8. srpna 1847 započato se stavbou 3. úseku Lovosice-Podmokly	Hubert
	* 8. srpna 1847 zřízena stavební kancelář Franzem Kleinem v Ústí nad Labem v hotelu „U Arcivévodý Štěpána“, tímto aktem oficiálně započala stavba Podmokelské dráhy	
	* v roce 1848 přidělen Hubertovi asistent Franz ml.	
1847	započato se stavbou 10 km úseku Podmokly-saská hranice	Hubert
	* vedení stavby se ujal Hubert společně s inženýrem Janem Schebkem. Odstřel několik skal a ražba obou tunelů za stanicí Podmokly	
1847-1850	ražba tunelu pod Pastýřskou stěnou o délce 276 metrů	
1847-1850	ražba tunelu pod Špičákem o délce 143 metrů	
1851	6. duben 1851 zahájení provozu na trati Praha-Dráždany ³²⁹	



Obr. 113 Trať NStB v **Roztokách u Prahy** vedena podél řeky Vltavy historická kresba datováno 1880 zdroj: ftohistorie.cz



Obr. 112 Trať NStB v **Podmolech, Děčín**, historická reprodukce. Pohled na portál tunelu u Děčína s řetězovým silničním mostem v pozadí, na který dodávaly železné součásti sobotínské železárny bratří Kleinů, realizováno 1853-1855 zdroj: Mayers Universeum (1833-1861)

³²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 259-260.

³²⁸ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, s. 17-19.

³²⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 258-267.

Negrelliho viadukt v Praze

Výstavba: 1845-1849

Inženýr: Jan Perner a Alois Negrelli

Stavební firmy: Gebrüder Klein a

Adalbert Lanna

Památková ochrana: od 3. 5. 1958³³⁰

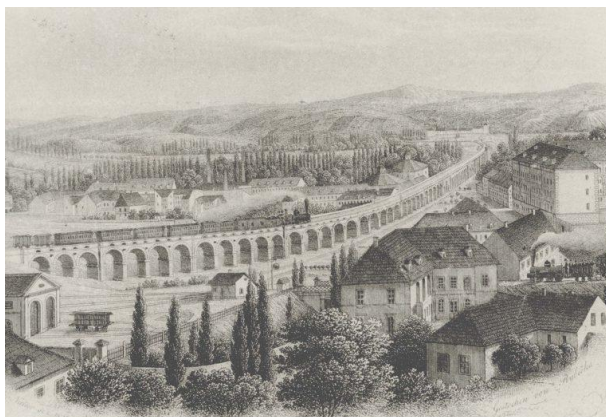
Projekt překročení čtyř mlýnských ramen

Vltavy, překročení několika ostrovů a

Královské třídy započal **Jan Perner**. Po

jeho náhlé smrti v roce 1845 se projektu

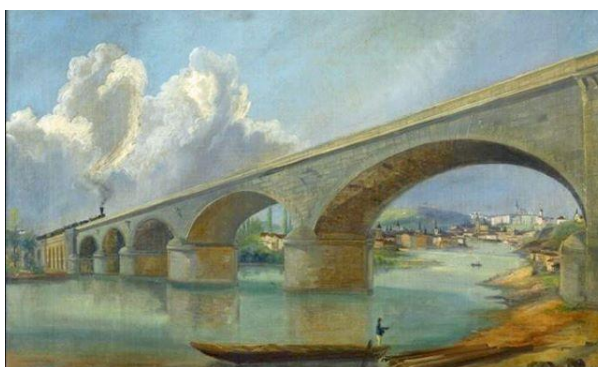
ujal inspektor Generálního ředitelství ve Vídni a vedoucí severní linie **Alois Negrelli**. Jedna z největších železničních staveb v Evropě své doby o délce **1111 metrů** je tvořená tělesem **kamenného viaduktu o 87 klenutých obloucích**, z nichž 76 oblouků bylo polokruhových a zbývající segmentově zaklenuty. Segmentových oblouků, o rozpětích 25 metrů, bylo užito nad neregulovanou řekou Vltavou, zbývající půlkruhové nad karlínským předmostím, ostrově Štvanice a Bubenským nábřežím. Od počátku byl most stavěn pro dvoukolejný parostrojní provoz a mostní zábradlí bylo vyvedeno formou průběžně procházejících kamenných parapetů, později nahrazeno kovovým.³³¹ Viadukt vyniká čistotou architektonické formy zobrazenou ve vysoce řemeslném opracování pískovcových a žulových kamenných kvádrů a zdobně vyskládaných klenáků v čele oblouků. Samotné těleso Negrelliho viaduktu bylo rozšířeno dostavbou z roku 1871 na spojovací trati Hrabovka navazující na nádraží KFJB Františka Josefa I. více kapitola 5.14.³³²



Obr. 116 **Negrelliho viadukt** o délce 1111 metrů postavený mezi lety 1845-1849 stavební firmou „Gebrüder Klein“ a Lanna zobrazení rok 1848 zdroj: Klub Za starou Prahu



Obr. 114 Trať NStB akvarel z roku 1848 z výstavby **Negrelliho viaduktu** autor: Carl Gustav Croll zdroj: cenovamapa.org



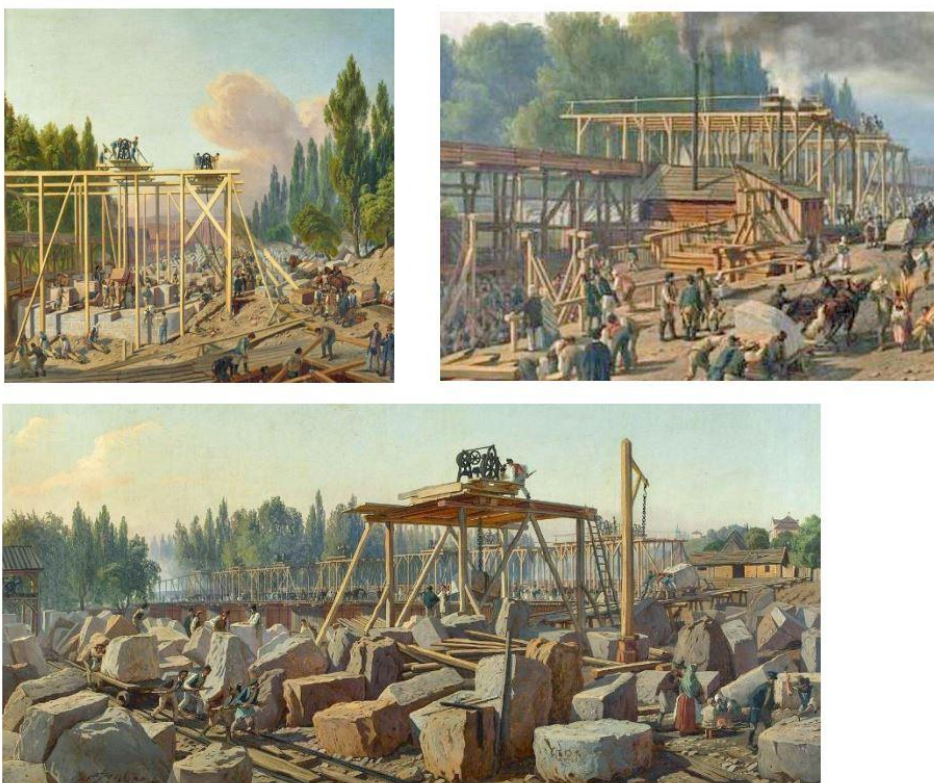
Obr. 115 Trať NStB **kamenný most přes Vltavu** v Praze se segmentovými oblouky z roku 1850 Olejomalba autor: Ferdinand Lepie zdroj: cenovamapa.org

³³⁰ *Negrelliho viadukt s viaduktem v královské oboře a hradlem* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

³³¹ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 29-32.

³³² *Negrelliho viadukt s viaduktem v královské oboře a hradlem* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Albert Klein zřídil v lokalitě Praha-Bubny na břehu Vltavy rozsáhlé staveniště pro potřeby výstavby nejdelšího zaklenutého železničního tělesa Rakouského císařství poloviny 19. století. Realizační proces měl na starost inženýr Karel Schwarz ve službách Kleinů, který se postupem let osamostatnil a Kleinové s ním často spolupracovali v 60. letech 19. století. Mimo samotné staveniště zde byly vystavěny dílny pro kameníky, zedníky, tesaře a další stavební odborníky. Hlavním dopravním koridorem pro transport stavebního materiálu se stala řeka Vltava, po které lodě A. Lanny vozily kamenné kvádry o hmotnosti 1,5 tuny. Na stavbu bylo nasazeno nejdříve 3000 dělníků, jejichž počet se vyšplhal až na dvojnásobek.³³³



Obr. 117 Olejomalby zachycující výstavbu Negrelliho viaduktu a ruční manipulaci s tunovými kamennými kvádry s minimální mechanizací autor: Carl Gustav Croll 1845-1848 zdroj: cenovamapa.org

Po Karlově mostu je Negrelliho viadukt druhým nejstarším dochovaným mostem v Praze. První železniční pražský most prošel po 160 letech intenzivního provozu generální rekonstrukcí započatou v roce 2017 s plánovaným dokončením v roce 2021 v nákladu 1 443 478 260 Kč.³³⁴

³³³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 260-261.

³³⁴ *Rekonstrukce Negrelliho viaduktu* [online]. Městská část Praha 8, 2019

5.3 Semmeringská dráha-Jižní státní dráha (1850-1854)

Trasa: Gloggnitz-Semmering-Mürzzuschlagen

Celková Délka: 41,8 km, z toho Kleinové realizovali 7,5 km

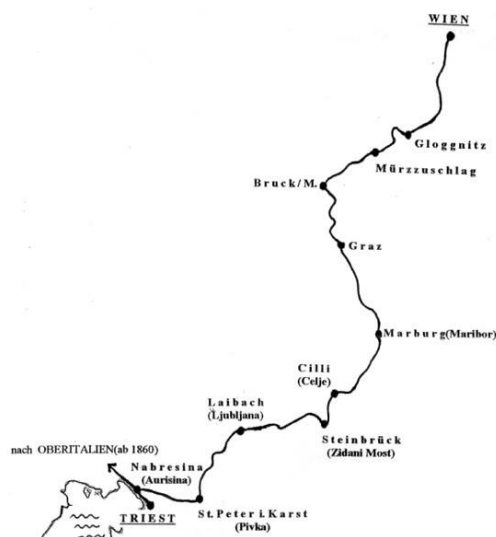
Výstavba: 1850-1854

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Gebrüder Theuer, M. Hablitschek³³⁵, F. Tallachini, bratři Fleischmannové³³⁶, L. Blühdornen, ustanovení Reiter-Frösl-Aigner, M. Schönerer³³⁷, W. Eichler

Inženýr: Carl von Ghega

Hlavní účel trati: realizace jižního úseku železnice vedoucí přes Rakouské císařství z jihu na sever dle koncepce profesora Riepla z roku 1829. Propojit Vídeň přes horský alpský masiv se Štýrskem a Grazem a dále na jih k Lublaně a přístavu u Jaderského moře v Terstu.³³⁸

Výstavbu Jižní státní dráhy vedl jeden ze tří hlavních inspektorů Generálního ředitelství státních drah ve Vídni **Carl Ghega**, který byl ustanoven v roce 1842 vedoucím jižní linie.³³⁹ Z Vídně započala výstavba prvního úseku **Vídeň-Gloggnitz** již v roce 1839 dokončená o tři roky později. Podobná situace byla i na jižní straně alpského pohoří. Úsek **Graz-Mürzzuschlag** byl zprovozněn již v roce 1844 a o dva roky později prodloužen o navazující trať **Graz-Maribor-Celje** dokončenou v roce 1846. Tudíž v roce **1845** nastala situace, kdy scházel propojovací nejnáročnější úsek vedený přes jihovýchodní úbočí Alp z dolnorakouského Gloggnitzu přes horskou vesnici Semmering do štýrského Mürzzuschlagu.³⁴⁰



Obr. 118 Trasa Jižní dráhy vedoucí z Vídně k přístavu v Terstu z roku 1857

autor: Elmar Oberegger zdroj: oberegger2.org
Semmeringská železnice je část mezi Gloggnitz-Mürzzuschlag jižně od Vídně. Dokončený úsek Krasové dráhy, kterou stavěl Franz ml. mezi lety 1853-1856 je zachycen jižně od Lublaně směřující k Terstu u Jaderského moře.

³³⁵ Pod vedením **Michaela Hablitschka** začínali Josef, Engelbert a Franz Klein zemní výkopové práce v zámeckém parku v Lednici více kapitola 3.2 Pro Franze Kleina to bylo setkání se svým prvním mistrem po třiceti letech.

³³⁶ **Bratři Fleischmannové** původem z Úsova a nájemci bruntálského pivovaru stavěli v roce 1841 Lomnickou silnici, kterou Kleinové dokončili v polovině 40. let 19. století více kapitola 4.10 KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 205.

³³⁷ **Ing. Matthias Schönerer** (*1807-1882) stavitel první koněspřežní železnice v úseku České Budějovice-Dolní Dvořiště v roce 1827 dle projektu otce a syna Gerstnerových. III: *Die „Erste eisenbahn“ von Budweis via Trojern nach Urfahr-Linz – letzten endes eine technische missgeburt!* [online]. Elmar Oberegger, 2006

³³⁸ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava 2012, s. 8.

³³⁹ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, s.11-13.

³⁴⁰ *Erzherzog Johann-Bahn* [online]. Elmar Oberegger, 2006

Spojující extrémně technicky náročný úseku je znám jako **Semmeringská dráha** a stala se mezníkem v dějinách železničního stavitelství poloviny 19. století.³⁴¹ Carl von Ghega v úseku Gloggnitz-Mürzzuschlag vyprojektoval první evropskou horskou železnici. Polovina délky trati je vedena ve sklonu až 25 % z důvodu nutnosti vystoupení o 457 výškových metrů do nejvýše položené stanice na trati s názvem Semmering, nacházející se uprostřed úseku, ležící v nadmořské výšce 950 m.n.m. Celkově zde bylo vybudováno 15 tunelů, 118 klenutých kamenných mostů, 11 železných mostů, 16 kamenných viaduktů, několik z nich bylo i dvoupatrových jako například ikonický viadukt přes **Kalte Rinne**, a nesčetně opěrných stěn a galerií.³⁴² O stavitelském umu našich předků vypovídá i zápis Semmeringské železnice na seznam světového dědictví UNESCO v roce 1986.³⁴³



Obr. 119 Historická mapa Státní Jižní dráhy vedoucí přes rakouský Semmering zdroj: alamy.com
Trasa železnice vyznačena plnou černou čarou

Kleinové při realizaci prestižní zakázky nemohli chybět, jak píše M. Krejčířík: „*Prohlášení „Stavěli jsme Semmeringskou dráhu“ platilo více než vysvědčení z jakýchkoliv jiných staveb*“.³⁴⁴ Na trati realizovali, respektive jejich firma „*Gebrüder Klein*“, celkem **tři úseky**. Mezi nimi i nejdelší **hlavní 1430 metrů dlouhý tunel**, který stavěli ve vlastní režii. Druhý a třetí úsek realizovali již v kooperaci se stavebními firmami **M. Schönerera** a **W. Eichlera**³⁴⁵.

³⁴¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 12.

³⁴² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 298.

³⁴³ *Světové dědictví UNESCO* [online]. Steiermark, 2019

³⁴⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 298.

³⁴⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 300.

Je třeba zmínit i kamenný viadukt u **Payerbachu**,³⁴⁶ celé těleso svěřili Kleinové osvědčeným bratrům **Theuerovým** ze Supíkovic.³⁴⁷ Zde se názorově rozchází M. Krejčířík a Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá. Krejčířík uvádí bratry Theuerovy poprvé jako samostatnou realizační firmu, zatímco druhá dvojice autorů jako jejich subdodavatelé. Nicméně předpokládám, že inženýrskou činnost zaštiťovala firma „*Gebrüder Klein*“ s ohledem na dlouhodobé dobré pracovní vztahy mezi oběma subjekty a zázemí vídeňské projekční kanceláře.



Obr. 120 Payerbach viadukt na Semmeringské dráze
kolorovaná litografie z roku 1855 zdroj aukro.cz
Stavěna firmou **Gebrüder Theuer** v pol. 19. století

Výstavbu vysoutěžených úseku na **Semmeringské železnici** vedl za firmu „*Gebrüder Klein*“ **Hubert z Vídně**. Asistentem mu byl teprve 25letý synovec Franz ml. Ten se přestěhoval i s manželkou Leopoldine a s dcerou do města Schottwien v Dolním Rakousku vzdáleného sedm kilometrů od začátku Semmeringské dráhy v městě Gloggnitz. V blízkosti stavby si zřídil pracovní kancelář kolem roku 1850, jelikož již v roce 1851 se jim zde narodil syn Franz (*29.5.1851 Schottwien), zatímco nejstarší dcera Leopoldine (*22.11. 1849 Wien) je narozená ještě ve Vídni.³⁴⁸ Následně se **Franz ml.** v roce **1853** přesunul na stavbu **Krasové dráhy** mezi Lublaní a Terstem blíže v kapitole 5.5.

1849-1855 **Hlavní tunel** délka 1430 metrů **1.úsek**

Při ražení tunelu nemohla být použita zaběhnutá rakouská tunelovací metoda, skrz obrovské tlaky ve skalním masivu. Inženýři ve službách Kleinů, zejména český inženýr **Jan Schebek** a důlní mistr Weimann, museli přizpůsobit tunelovací metodu ztíženým geologickým podmínkám. Na stavbě tunelu pracovalo až 4000 dělníků společnosti „*Gebrüder Klein*“ a M. Krejčířík uvádí čtyři milióny odpracovaných hodin.³⁴⁹

³⁴⁶ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 36.

³⁴⁷ **Bratři Theuerové Josef, Franz, Amand a Andreas** ze Supíkovic na Jesenícku byli nejdříve zaměstnanci Kleinů a poté jejich společníci. U Kleinů pracovali již při stavbě Šumperské silnice, realizovali s nimi první tratě KFNB. Účastnili se výstavby na Semmeringské dráze zejména samostatně realizace viaduktu u Payersbachu už jako samostatný podnikatelský subjekt. Založili vlastní firmu Gebrüder Theuer, s níž společně s Kleinym Albertem a Franzem II. stavěli Dráhu císařovny Alžběty. Zde se M. Krejčířík a Z. Gába a D. Tempírová Kotrlá rozcházejí, zatímco Krejčířík uvádí bratry Theuerovi jako samostatný podnikatelský subjekt, druzí je vedou jako zplnomocněnce Kleinů a začleňují je do zakázek vysoutěžených stavitelstvím Gebrüder Klein. GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 48. KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 300.

³⁴⁸ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.156.

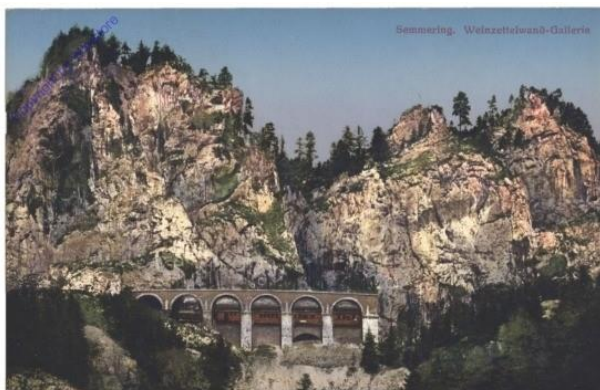
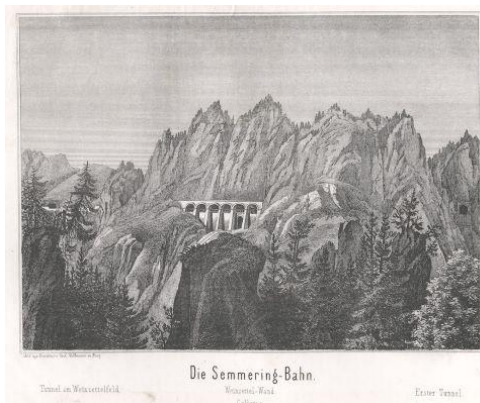
³⁴⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 300.

1854 **zřícení části klenby Hlavního tunelu**

1855 **kolaudace Hlavního tunelu**

1849-1852 **Weinzettelská stěna** délka 2300 metrů 3.úsek

Realizace společně s E. Schönerer a W. Eichlerem jeden z neoblížnějších úseků na trati situovaný mezi viaduktem přes roklinu Rumplergraben a železniční stanicí Breitenstein. Těleso železné dráhy je vedeno po úbočí nesoudržné a kolmé skály, kterou bylo nutné vylámat o délce 1200 metrů navíc nad Adlitzskou roklí ve výšce 250 metrů. Během realizace 2,3kilometrového úseku bylo nutné prorazit dva tunely a vybudovat řadu opěrných galerií. Výstavba se neobešla bez obětí na životech, v roce 1850 zahynulo na tomto úseku 15 dělníků pod kamenným sesuvem. O náročnosti výstavby se dochovalo několik osobních dopisů psaných Hubertem Kleinem adresované Franzi ml. do Planiny, které publikoval ve své práci M. Krejčířík: „Dne 16. 6. 1854: Byl jsem na Semmeringu a jeden z objektů byl zastižen nehodou, totiž křídlo u Weinzettelské stěny. Násep pod první kolejí se utrhnu, takže jízdy s lokomotivami³⁵⁰ musely být zastaveny a pouze vozy projíždějí po jedné kolejí. Nadělalo to hodně rozruchu, a i když nám nelze nic vyčítat, práce bylo až nad hlavu a ví Bůh, jakým způsobem se bude hradit škoda. Dnes tam znovu jedu a zůstanu do neděle“³⁵¹



Obr. 121 Weinzettelská galerie s opěrnými pilíři vlevo: litografie z 1850 zdroj: antikvariát Bretschneider vpravo: kolorovaná pohlednice počátek přelom století zdroj: wimstore.com

Úsek byl pro lokomotivy zprovozněn již za pouhý měsíc a opravy dokončeny během následujících tří měsíců. Extrémní zátěž, která byla na stavební podnikatele Semmeringské dráhy vyvíjena z horních pater c.k. Generálního ředitelství je popsána v další korespondenci z díla M. Krejčíříka: „Dne 2. 7. 1854...Nemohu za tebou při nejlepší vůli před polovinou srpna přijet, nezažil jsem v životě takovou námahu jako teď, nemám ani jeden den volno, buď jsem v Schottwienu nebo ve Vídni, pracuje se strašným tempem, aby stavba byla včas dokončena“³⁵²

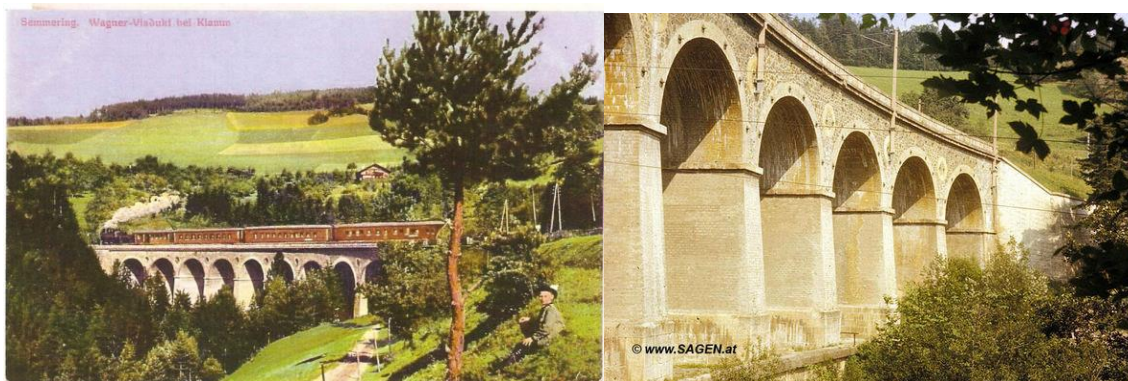
³⁵⁰ 23. 10. 1853 začaly jízdy provizorní nákladní dopravy přes Semmering o rok později 15. 5. 1854 byla trať pro pravidelnou nákladní dopravu otevřena v celé délce. KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 303.

³⁵¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 303-304.

³⁵² KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 304.

Hubert si dále stěžuje, že na první jízdu plánovanou přes Semmering na 17. 7. 1854 nebyl pozván nikdo ze stavebních podnikatelů, kteří čelili extrémním technickým a realizačním výzvám s ohledem na tehdejší základní mechanizaci.

1849-1852 **Geyeregský tunel-Viadukt Rumperlgraben** necelých 6 kilometrů **2.úsek Druhý úsek** realizován společně s E. Schönererem a W. Eichlerem, který navazoval na předchozí Weinzettelskou stěnu. **2.úsek začíná Geyereggerský tunelem**, jehož portál se nachází za stanicí Eichberg, a **končí překlenutím rokliny Rumpelgraben**. Po celé délce trati necelých šesti kilometrů byly raženy **3 tunely** a postaveny **3 kamenné viadukty**, z nichž je nejvýznamnější klenutý dvoupatrový **Wagner viadukt** nad roklí **Wagnergraben** a zároveň je po viaduktu Kalte Rinne druhým největším viaduktem Semmeringské dráze.³⁵³ Z historických fotografií je patrná podobnost s dvoupatrovým kamenným viaduktem u Sychrova nacházejícího se na trati Jihoševeroněmecké spojovací dráhy. Tu stavěli mezi lety 1856-1859 Kleinové společně s Adalbertem Lannou dle projektu **inženýra Jana Schebka**, hlavního projektanta Kleinů na Semmeringské dráze více kapitola 5.8.



Obr. 122 Dvoupatrový **Wagner viadukt** zdroj: Topothek Breitenstein
vpravo: Detail kleneb viaduktu nad roklí Wagnergraben 80. léta 20. století zdroj: sagen.at

V letech 1853-1856 realizovalo podnikatelství „*Gebrüder Klein*“ pod vedením Franze ml. Krasovou dráhu, která je součástí hlavní Jižní dráhy, o délce 92 kilometrů mezi Lublaní a Terstem blíže v kapitole 5.5. Celková délka Jižní dráhy i s přípojnými větvemi dosahovala v roce 1900 úctyhodných 500 kilometrů.³⁵⁴ Když zohledníme, jak náročným terénem byla vedena v úsecích mezi horskými masivy. Jižní státní dráha propojila v druhé polovině 50. let 19. století Vídeň a Alpské země s Jadranem a definitivně zhotovila po 27 letech vize otce rakouské železnice profesora Franze Laurenze Riepla.³⁵⁵



Obr. 123 Rumpelgraben viadukt foto z roku 2018
zdroj: rad-forum.de

³⁵³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 298-302.

³⁵⁴ *Südbahn-gesellschaft* [online]. Elmar Oberegger, 2006

³⁵⁵ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava 2012, s. 8.

5.4 Vídeňská spojovací dráha (1848, 1850-1854, 1859)

Trasa: Jižní nádraží ve Vídni-Hlavní celní úřad-Severní nádraží ve Vídni

Celková Délka: 3,1 a 1,9 km

Výstavba: 1850-1857, 1859 dokončena již bez přítomnosti Kleinů

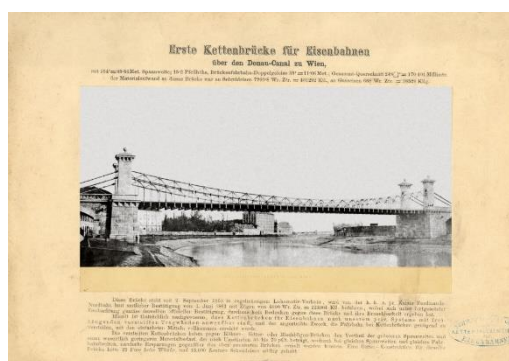
Stavební firmy: Gebrüder Klein, Christian Ludwig Förster

Hlavní účel trati: propojení vídeňských železničních tratí a nádraží situovaných na protilehlých březích Dunaje s Hlavním celním skladem³⁵⁶

Úsek: Jižní nádraží „Vídeňské-glognitzké“ k budově Hlavního celního skladu

Kleinové získali zakázku formou veřejné soutěže na podzim roku 1847 k realizaci úseku v délce 3,1 kilometrů z Jižního nádraží k Hlavnímu celnímu úřadu. Součástí zakázky byly obrovské zemní práce a zhotovení třech železných mostů přes kanály ve Vídni. Na jaře roku 1848 byly zahájeny zemní práce, za společnost „Gebrüder Klein“ vystupoval **zplnomocněný Josef Theuer**, a stavbu **řídil architekt Ch. L. Förster**, s nímž právě Franz Klein dokončoval svůj palác na Velkém náměstí v Brně blíže v kapitole 10.2. Jenže stavba trati byla z důvodů snížení nákladů plánovaná jako koněspřežní, a to se v roce 1848 během probíhajících revolučních událostí změnilo. Navíc musely být zohledněny požadavky císaře, aby železnice nevedla skrz hlavní alej v Prateru a vyhnula se jí. Proto bylo přistoupeno k variantě projektu vedení trati pro parostrojní provoz po kamenném viaduktu a tím se realizace Vídeňské spojovací dráhy zkomplikovala. Stavba byla nakonec znovu zahájena na podzim roku 1850 a první jižní úsek dokončen až v roce 1854. Výstavby severního úseku už se Kleinové neúčastnili³⁵⁷

Kdo se ale s jistotou výstavby druhé etapy účastnil byl známý český inženýr **Friedrich Schnirch** blíže kapitola 8.1, který pro Vídeňskou spojovací dráhu vyprojektoval v roce 1859 **první železniční řetězový most v Evropě** vedoucí přes rameno Dunaje realizován 1860, snesen 1899.³⁵⁸ Kleinové se Schnirchem spolupracovali na výrobě řetězových součástí mostů přes Ohři v Postoloprtech 1853 i mostu přes Labe v Děčíně z roku 1855 kapitola 8.1.



Obr. 124 Vídeňská spojovací dráha 1. železniční řetězový most přes Dunajský kanál projektoval Ing. Friedrich Schnirch v roce 1859 zdroj www.payne.cz

³⁵⁶ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 36.

³⁵⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 297-298.

³⁵⁸ *Bedřich Schnirch* [online]. Payne.cz, 2016

5.5 Krasová dráha-Jižní státní dráha (1853-1856)

Trasa: Lublaň-Terst, Kleinové úsek Logatce-Sežana

Celková Délka: 144 km, 92 km mezi Logatce-Sežana

Výstavba: 1853-1856

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Inženýr: Josef Schnirch

Hlavní účel trati: prodloužení trasy Jižní dráhy k přístavu v Terstu a získání přístupu k

Jaderskému moři po železnici. Dostavbou státní dráhy k Jadranu se splnily cíle vytyčené v roce 1842 c. k. Generálním ředitelstvím státních drah ve Vídni.³⁵⁹ Navíc se zhmotnila vize propojení jihu a severu Rakouského císařství plánovaná profesorem F. L. Rieplem již v roce 1829.³⁶⁰

Zakázku na realizaci 92kilometrového úseku železničního spodku a strážních domků na trati mezi stanicemi **Logatce** „*Loitsch*“ a **Sežana** „*Sessana*“ získali bratři Kleinové Franz, Albert a Hubert již v roce 1852. Začátkem nového roku **1853** zplnomocnili teprve **28letého Franze ml.** k řízení trati a zastupování zájmů firmy „*Gebrüder Klein*“. Ve svém nízkém věku měl za sebou Franz ml. již bohaté zkušenosti ze stavby třetího úseku NStB Praha-Podmokly části Kralupy-saská hranice, kterou řídil jeho strýc Hubert. Tak i ze Semmeringské dráhy, na níž působil v letech 1850-1853 také pod dohledem strýce Huberta. Hypotéční kauci při získání zakázky ve výši 230 724 zlatých nechali Kleinové zapsat na vízmberské panství. M. Krejčířík vytěžil z archivních rešerší ze ZAO-OI. fond RA Klein-Wisenberg obsáhlou korespondenci mezi Hubertem a synovcem Franzem ml. Mladého Kleina neinstruoval při první samostatně vedené realizaci otec Franz, nýbrž strýc Hubert z Vídně, který vedl dokončovací práce na Semmeringu. Vrchním státním inženýrem na trati byl jmenován Čech **Josef Schnirch**, synovec známého **Friedricha Schnircha**.³⁶¹ Kleinové dodávali ze svých železáren v Sobotíně a Rejhoticích železné řetězové součásti na několik řetězových mostů dle Schnirchova projektu více kapitola 8.1.³⁶²

Franz ml. se do Planiny ležící v dnešním Slovinsku, odkud řídil stavbu trati, přestěhoval s manželkou Leopoldine, 4letou dcerou Franziskou a 2letým synem Franzem v průběhu dokončovacích prací Semmeringské dráhy z dolnorakouského Schottwien. Během výstavby

³⁵⁹ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, s. 10-12.

³⁶⁰ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava 2012, s. 8.

³⁶¹ **Friedrich** (Bedřich) **Schnirch** byl od roku 1842 vedoucím druhého trasovacího oddílu c.k. Generálního ředitelství státních drah ve Vídni, který měl za úkol trasování a vyhodnocení neoptimálnějších tratí spojující Vídeň s Prahou vedené jižní linií přes rakouský Stockerau a poté buď do Gmündu a jižních Čech nebo Znojma a Kolína ku Praze. BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, s. 12.

³⁶² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 329-333.

Krasové dráhy se Franzi ml. a Leopoldine narodily v Planině další dvě dcery, Franziska Elizabeth (*29.8. 1853 Planina, Slovinsko) a Friderica Rosalia (*31.3. 1855 Planina, Slovinsko) kap. 2.4.1.³⁶³

5.6 Bustěhradská uhelná dráha (1854-1856)

Trasa: Kladno-Dubí-Buštěhrad-Kralupy nad Vltavou

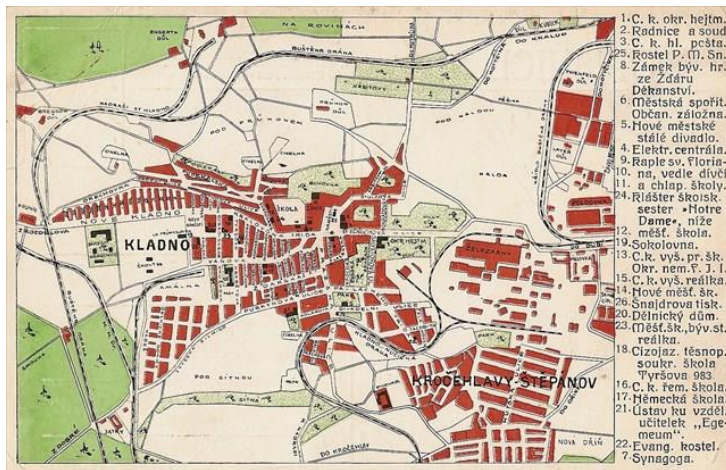
Celková Délka: 20,8 km

Výstavba: 1854-1856

Stavební firmy: Gebrüder Klein těleso železnice, Adalbert Lanna objekty

Hlavní účel trati: propojení Vojtěžské huti a kamenouhelných dolů v kladenském a vrapickém revíru na trať NStB ve stanici Kralupy nad Labem

Vystavěna ve druhé polovině 50. let 19. století v lokalitě kladenského uhelného revíru, při jejíž realizaci se **spojil kapitál** a záměr **Kladenského kamenouhelného těžářstva** (V. Novotný³⁶⁴, A. Lanna a bratři Kleinové) a **knížete Karla Egona Fürstenberga**³⁶⁵, který od roku 1834 provozoval koněspřežnou železnici z Lánské obory do stanice Bruska v Praze. Hlavním účelem trati bylo vybudování odboček a propojení kamenouhelných dolů a Vojtěžské hutě s doly v okolí Buštěhradu na trať Severní Státní dráhy kapitola 5.2 se stanicí v Kralupech nad Vltavou. Stavba železniční tratě byla realizovaná firmou „*Gebrüder Klein*“.³⁶⁶ Objekty na trati realizované společně s firmou Adalberta Lanny.³⁶⁷



Obr. 125 Mapa železničních tratí v okolí Vojtěžské huti v Kladně. **Buštěhradská dráha** vedena po vnějším obvodu Kladna. V pravém dolním rohu viditelná trasa **Kladensko-nučické dráhy** postavené v letech 1857-1858 z důvodu transportu vytěžené železné rudy v okolí ložiska Nučice a vápence z Tuchlovic k zefektivnění dopravy strategických primárních surovin k tabě surového železa ve Vojtěžské huti v Kladně
zdroj: geocaching.com

³⁶³ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.156-157.

³⁶⁴ **Václav Novotný** pražský mlynář a majitel Slovanského ostrova, kde v polovině 30. let vybudoval společenské a kulturní centrum v neorenesančním stylu dle návrhu architekta Carla Pollaka. Jeden z prvních zakladatelů uhelné společnosti Pražské doly na Kladně z důvodů dolování černého uhlí. V roce 1847 se spojil s ekonomicky silným Lannou a o rok později i s bratry Kleinovými. Ze společnosti odstoupil po necelých dvaceti letech v roce 1863. MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 169

³⁶⁵ **Karl Egon II. Fürstenberg** (*26.1. 1796-†14.9. 1854) pocházel z německého knížecího rodu Fürstenbergů, od roku 1756 majitel panství Křivoklát s železárnami v Novém Jáchymově. V roce 1834 odkoupil Pražskou koněspřežnou dráhu, která měla dle původních plánů z 30. let 19. století pokračovat až do Plzně, ale dočkala se pouze výstavby z Prahy ze stanice Bruska do Lánské obory. V roce 1853 se spojil s Kladenským kamenouhelným těžářstvem a Robertem Florentinem a společně založili Pražskou průmyslovou železářskou společnost, jež iniciovala výstavbu Buštěhradské dráhy, které následně svoji koněspřežku z roku 1834 prodal. MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 164.

³⁶⁶ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.57.

³⁶⁷ *Posel Buštěhradské dráhy* [online]. Posel Buštěhradské dráhy, 2011, s.7.

Výstavbu uhelné železniční dráhy za firmu „*Gebrüder Klein*“ řídil **Albert Klein**, v osobní korespondenci bratří Kleinů přeloženou M. Krejčíříkem o trati hovoří jako o Kralupské či Kladenské dráze, který stavbu rozdělil na celkem šest úseků a v průběhu výstavby realizoval jeden železniční most, 64 propustků, tři velké železniční stanice společně s Lannou Kladno, Buštěhrad, Kralupy nad Vltavou, tři menší staniční budovy a šest malých strážních domků.³⁶⁸ Na dodávky kolejnic byla vypsaná samostatná veřejná soutěž, z níž byly vybrány dvě nejnižší nabídky Kleinů a D. H. Lindheima. Na trati pracovalo celkem 1200 dělníků, na každém z šesti úseků po dvou stovkách mužů, žen i dětí.³⁶⁹

1854-1856 výstavba vedena přes stanice **Kladno-Dubí-Buštěhrad-Kralupy nad Vltavou**

1854-1855 stavba úseku: **Kladno** (dnes Staré Kladno) - **Dubí**

První dokončený úseku trati v bezprostřední blízkosti Vojtěšské hutě označeno jako výchozí stanice Kladno s odbočkou k dolu František. Železniční trať ze stanice Kladno vedena kolem dolů Layer, Thinnfeld a dolu Kübeck do stanice Dubí.

1855 stavba úseku: **Dubí – Buštěhrad**

Ze stanice Dubí vedena odbočná trať k dolu Marie Anna a Prokop.

Hlavní trasa pokračovala kolem dolu Kateřina a Ludvík do stanice Buštěhrad ležící ve vrapickém kamenouhelném revíru. Vedeno několik odbočných vleček k vrapickým dolům Vítek, Václav a Marie Antonie.



Obr. 127 Nákladová stanice **Staré Kladno** stávající stav zdroj: NPÚ Památkový Katalog



Obr. 126 Železniční stanice **Dubí** stávající stav zdroj: NPÚ Památkový katalog

1855 stavba úseku: **Buštěhrad – Kralupy nad Vltavou**

Ze stanice Buštěhrad trať vedena kolem dolu Michael-Layer v Brandýsku, v této stanici byla vystavěna výpravní budova, uhelná rampa a skladiště.

1855 dokončena koncová výpravní budova železniční stanice Kralupy nad Vltavou společnosti Buštěhradské dráhy a.s., zbořena v 80. letech 20. století.³⁷⁰

³⁶⁸ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 57.

³⁶⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 336.

³⁷⁰ *Staré nádraží železniční stanice Kralupy nad Vltavou* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

1856 počátkem roku zahájen provoz na trati Kladno-Kralupy nad Vltavou i pro osobní dopravu **1863** přestavba **koněspřežní železnice z Prahy ze stanice Bruska do Lán na parostrojní trať** ve stanici Kladno, dříve Wejhybka název z důvodů vyhýbání se vozů koněspřežní železnice v trase Praha Bruska-Lánská obora, napojenou na Buštěhradskou uhelnou dráhu.³⁷¹ Železniční trať realizovaná akciovou společností Buštěhradské dráhy. V soupisu majetku z úmrtních spisů z 80. let 19. století Alberta a Franze II. zpracovaných P. Popelkou se podíly na Buštěhradské dráze ani u jednoho z nich neobjevují.³⁷²



Obr. 128 Železniční stanice **Buštěhrad**
zdroj: muzeumzatec.cz



Obr. 129 Koncová stanice **Kralupy nad Vltavou**
Buštěhradské dráhy zdroj: NPÚ
Objekt zbořen v 80. letech 20. století

Mezi přední odborníky historie Buštěhradské dráhy patří zakladatel a bývalý ředitel Železničního muzea NTM absolvent Fakulty Strojní ČVUT v Praze **Ing. Karel Zeithammer, CSc.** V roce 2017 vydal obsáhlou knihu s názvem Kladensko-nučická dráha: Lokomotivy kladenských železáren.³⁷³ Detailně se stavební historii i problematice spojené s kladenskou průmyslovou aglomerací věnuje také M. Matěj a kolektiv v knize Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace vydané v roce 2017 NPÚ územním pracovištěm v Ostravě.

³⁷¹ Posel Buštěhradské dráhy [online]. Posel Buštěhradské dráhy, 2011

³⁷² POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 45-77.

³⁷³ Kladensko-nučická dráha: Lokomotivy kladenských železáren [online]. Sládečkovo Vlastivědné muzeum v Kladně, 2018

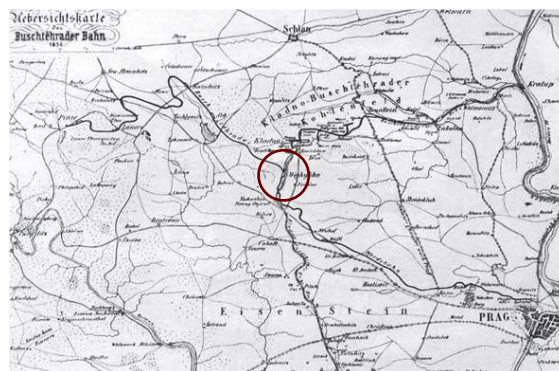
5.6.1 Přestavba koněspřežní železnice Praha-Lány (1863-1869)

Trasa: Praha stanice Bruska (Praha-Dejvice) – Vejhybka/Wejhybka (dnes Kladno) – Lánská obora (Stochov)

Celková Délka: 57 km

Výstavba: 1863-1869

V roce 1853 kníže Karl Egon Fürstenberg odprodal koněspřežní železnici i s obdrženými privilegii akciové společnosti Buštěhradské dráhy (Václav Novotný, Adalbert Lanna, bratři Kleinové, Robert Florentin a kníže Karl Egon Fürstenberg)³⁷⁴, za účelem přestavby koněspřežky na parostrojní železnici. Původní koněspřežní trať uvedená do provozu v roce 1831 vedena v kurzu ze stanice Bruska v Praze do stanice Vejhybka. V roce 1834 byla prodloužena novým majitelem knížetem Fürstenbergem až k hájovně v Píni v Lánské oboře a dále měla pokračovat směrem k Plzni, k čemuž nikdy nedošlo.



Obr. 130 Mapa z roku 1856 s vedením **Buštěhradské uhelné dráhy** napojené ve stanici **Wejhybka** (zvýrazněno červeným kruhem) na **konešpřežnou dráhu vedoucí z Lán do Prahy** zdroj: sumavak.anafra.net

1863 přestavěn úsek ze stanice **Praha-Bruska** s prodloužením tratě do nově postaveného nádraží Buštěhradské dráhy Praha-Bubny až do stanice Vejhybka (Kladno). Zde se trať připojila na předchozí již existující Buštěhradskou dráhu spojující kladenské a vrapické kamenouhelné doly na nádraží NStB v Kralupech nad Vltavou.

1869 dokončena přestavba úseku stanice **Vejhybka „Wejhybka“ - Lánská obora**

Pod společností Buštěhradské dráhy byla v roce 1871 slavnostně otevřena prodloužená železniční trať o **83 kilometrů vedoucí z Lán do Chomutova** a tím dostal Chomutov přímé železniční spojení s Prahou.



Obr. 131 Nádraží Praha Bubny rok 2007 zdroj: vrbecky.estranky.cz

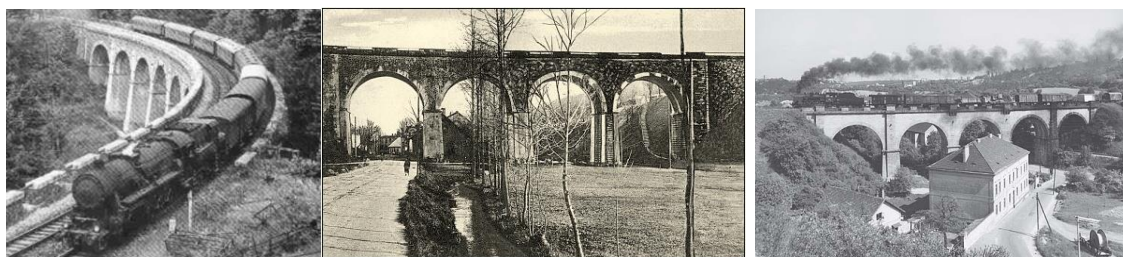


Obr. 132 Nádraží Chomutov s kolejištěm Buštěhradské dráhy z roku 1871 zdroj: ustti.cz

³⁷⁴ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 159.

Z Chomutova byly soukromé tratě společnosti Buštěhradské dráhy rozšiřovány do oblasti západního Krušnohoří až do roku 1891, kdy dosáhly svého maxima celkem 465 kilometrů. Trať pokračovala směrem do Karlových Varů, Chebu, Františkových Lázní s odbočkami například do Vejprtu.³⁷⁵

M. Krejčířík ani Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá ve svých publikacích neuvádí daný úsek mezi realizace firmy „*Gebrüder Klein*“. P. Popelka ve své studii věnované rozboru pozůstalostních spisů hlavních představitelů rodiny Kleinů v soupisu majetku Franze II., který skončil v roce 1882, cenné papíry či aktiva vložena do akcií Buštěhradské dráhy rovněž nezmiňuje. Přesné určení data, kdy Kleinové ze společnosti vystupují by bylo součástí rozsáhlé archivní rešerše.³⁷⁶ To je důvod, proč nezahrnuji výstavbu „*Pražského Semmeringu*“ za realizaci firmy „*Gebrüder Klein*“. Samozřejmě po zkušenostech z výstavby Semmeringové dráhy v Rakousku a Jihoseveroněmecké dráhy z Pardubic do Liberce měli potřebné know-how a nelze vyvrátit podobné stavební styly viaduktů a větších dopravních těles, které jsou si architektonicky velice blízké. Autorství kamenných viaduktů na *Pražském Semmeringu* není známo, je pouze uvedena inženýrská kancelář akciové společnosti Buštěhradské dráhy, která dostala povolení ke stavbě již 27. dubna roku 1865. Z důvodu podobnosti stavebních objektů jak na rakouském *Semmeringu*, tak i na trati Pardubice-Liberec, se přikláním k autorství inženýra Jana Schebka.³⁷⁷ Schebek byl vrchním inženýrem firmy „*Gebrüder Klein*“ při stavbě *Semmeringové dráhy*. Trasoval a navrhoval viadukty a tělesa *Jihoseveroněmecké spojovací dráhy* z Pardubic do Liberce z let 1856-1859 a od 60. let 19. století spolupracoval na zakázkách výhradně s A. Lannou.³⁷⁸



Obr. 133 Vlevo: **Wagnergraben viadukt** na *Semmeringové dráze* v Rakousku zdroj: nanet.at
Uprostřed: **Viadukt u Staré Paky** na *Jihoseveroněmecké spojovací dráze* od Jana Schebka zdroj: vrchlabsko.info
Vpravo: **Viadukt v Hlubočepích** na trati *Pražského Semmeringu* foto: Zdeněk Bauer zdroj: Klub za starou Prahu

³⁷⁵ *Buštěhradská dráha* [online]. Regionální muzeum K.A. Polánka v Žatci, 2012

³⁷⁶ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 66-68.

³⁷⁷ **Jan Schebek** (*25.1.1815-†18.3.1889) český inženýr absolvent polytechnického ústavu v Praze a stavitel železničních tratí. Vrchní inženýr Státní severní dráhy společně s Janem Pernerem a projekčně se podílel zejména na úseku Praha-Pardubice, stavěného firmou *Gebrüder Klein*. Účastnil se projekčních prací i na prodloužení trati z Prahy k saské hranici. Spolupracoval s Kleinými při výstavbě železnice z Pardubic do Liberce, provedl trasovací práce České západní dráhy a při řešení výše odměny se názorově s Albertem Kleinem rozešli. Následně založil s **Adalbertem Lannou ml.** vlastní společnost určenou k realizaci železničních tratí a vodních cest Lanna Schebek, která v 60.-70. letech 19. století realizovala *Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhu*, jež měla vlastní nádražní budovu naproti později vzniklému nádraží Františka Josefa. S Lannou stavěli železniční a vodní cesty a při několika dalších zakázkách se opět spojili s firmou *Gebrüder Klein*, jak už bylo zmíněno v příspěvku o Adalbertu Lannovi ml. KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 356-359.

³⁷⁸ *Posel Buštěhradské dráhy* [online]. Posel Buštěhradské dráhy, 2011 s. 35.

Souběžně se stavbou tratě stoupající z pražského Smíchova přes Hlubočepy a Dívčí Hrad směřem k Hostivicím bylo postaveno dvoj nádraží v blízkosti nádražní budovy České západní dráhy a Buštěhradské dráhy v katastru Smíchova. Celé trasa byla uvedena do provozu až v roce 1872 ještě před zprovozněním Pražské spojovací dráhy kapitola 5.14. Stavební firma „Gebrüder Klein“ v 70. letech 19. století postupně utlumila stavební činnost týkající se realizací železničních tratí, mezi jedny z posledních ve stejném časovém období spadají tři moravské železniční tratě postavené mezi lety 1869-1874 popsané v závěru této kapitoly.

5.7 Dráha arcivévody Karla Ludvíka „Haličská“ (1856-1861)

Trasa: Krakov-Debica-Rzeszów-Przemysl-Lvov

Celková Délka: 255, 6 km

Výstavba: 1856-1861, nádražní budovy Przemysl-Lvov dokončené až v roce 1864

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Hlavní účel trati: východní státní dráha z Krakova směřující do Haliče s hlavním správním městem Lvov „Lemberg“

Společnost Státní dráhy začala za pomoci vojska stavět spodek železniční stavby Východní státní dráhy v úseku Krakov-Debica. Navazující úseky již svěřila do kompetence firmy „Gebrüder Klein“, která se vyrovnávala se ztrátou vůdčí osobnosti Franze Kleina z roku 1855. V roce 1856 byl Hubert ještě stále vytížen stavbou Semmeringské dráhy, Franz II. dokončoval Krasovou dráhu 5.5, Albert finišoval na Buštěhradské uhelné dráze 5.6 a začínal s přípravami tratě z Pardubic do Liberce 5.8. Stavbu Východní dráhy proto Hubert svěřil po realizační stránce **Josefu Theuerovi**³⁷⁹, poté 40letému **Janu Shebkovi**, s nímž spolupracovali již na Semmeringu, a hlavně Albert na Jiho-severoněmecké spojovací dráze.



Obr. 134 Mapa Halič, Uhry a okolní země. Rok vydání 1879 zdroj: Městské muzeum v Hořicích Virtuální mapová sbírka projektu NAKI Kartografické zdroje jako kulturní dědictví, rok 2015 Namapě vyznačena Města Bochnia-Debica-Przemysl-Lwov

³⁷⁹ **Bratři Theuerové** pocházející ze Supíkovice ležících na opačné straně Jeseníků než rodný Kociánov bratří Kleinů. Blíže popsáno v kapitole 5.9.

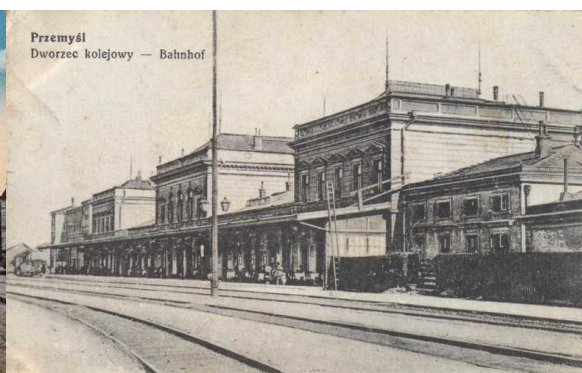
V průběhu výstavby došlo k zastavení financování trati, a proto Schebek do roku **1856 dokončil jen spodní stavbu** v úseku **Debica-Rzeszow**. Stát se rozhodl státní dráhu prodat z důvodu nedostatku financí nově ustanovené společnosti **Haličské dráhy Karla Ludvíka a. s.**, která obnovila započaté práce a v roce 1860 Kleinům svěřila dostavbu trati až do Lvova. Dokončení trati bylo ve velmi rychlém sledu. Kleinové zastoupeni již jen Albertem a Franz ml. převzali zakázku v říjnu roku 1860 a za 13 měsíců v listopadu 1861 ji dokončili.³⁸⁰

1856	Krakov-Debica	110,5 km
1858	Debica-Rzeszów	46,9 km
1860-1861	Przemysl-Lvov	98,2 km

* Nádrazní budovy na trati byly dostavěny až v roce 1864.³⁸¹



Obr. 136 Centrální nádraží ve Lvově „Lemberg“ po přestavbě na počátku 20. století
zdroj: deutsche-schutzgebiete.de



Obr. 135 Nádraží ve stanici Przemysl z roku 1915
zdroj: smirice.eu Dochováno ve své původní podobě dodnes. Jistá podobnost s nádražní budovou v Šumperku na trati Zábřeh-Šumperk-Sobotín stavěnou firmou Gebrüder Klein na počátku 70. let 19. století

Výstavba Haličské dráhy se smutně zapsala do rodinné historie Kleinů. Při návratu z inspekce ve stanici Rzeszów **skonala Hubert Klein**, nejmladší ze zakládajících členů rodinného podnikání, ve věku **pouhých 45 let**.³⁸² Během krátkého osmiletého období přišlo rodinné stavební impérium o tři ze čtyř bratří **Libora, Franze a Huberta**. Libor i Hubert skonali v pouhých 45 letech, Franz měl v době úmrtí o deset let více. Nízký věk vypovídá o vysokém pracovním nasazení, špatné životosprávě a neustálému stresu při realizaci železničních drah napříč celým Rakouským císařstvím.

³⁸⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 334.

³⁸¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 37.

³⁸² POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 165.

5.8 Jihoseveroněmecká spojovací dráha SNDVB (1856-1859)

Trasa: Pardubice-Josefov-Horka u Staré Paky-Turnov-Liberec; odbočka Josefov-Svatoňovice

Celková Délka: 195, 5 km

Výstavba: 1856-1859

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Adalbert Lanna st., Adalbert Lanna ml.³⁸³

Inženýr: Jan Schebek

Hlavní účel trati: soukromá trať vedena v podkrkonoší za účelem napojení průmyslově se rozvíjejícího Liberce na železniční trať NStB v Pardubicích spojena s těžbou nerostných surovin. Dalším faktorem bylo železniční spojení vojenských pevností Josefov-Hradec Králové-Olomouc při potřebě přesunu vojsk během válečného konfliktu.

Zkratka názvu tratě: SNDVB „k. k. privilegiert Süd-norddeutsche Verbindungsbahn“

Albert Klein během závěrečných prací na Buštěhradské uhelné dráze podepsal smlouvu jménem rodinné firmy s Adalbertem Lannou a **Johannem Liebigem** za účelem založení společnosti k výstavbě nové železniční tratě, která by propojila Pardubice, stanice NStB, s Libercem, který v té době byl druhým největším českým městem a potřeboval vyrobené průmyslové zboží a stroje levně přepravit po železnici.³⁸⁴



Obr. 137 Mapa Jihoseveroněmecké spojovací dráha
zdroj: hermanicka.wz.cz

Technicky náročná trať překonávající hluboká údolí vedena skrz skalní masivy. Celkem bylo na trati raženo 8 tunelů, kdy nejdelší tunel u Sychrova dosahoval délky 635 metrů³⁸⁵. Realizováno několik kamenných viaduktů sychrovský, rychnovský nebo v Horkách u Staré Paky. Za zmínku stojí především 32 metrů vysoký **dvoupatrový kamenný viadukt** o osmi obloucích u **Sychrova** nad řekou Mohelkou, který je



Obr. 138 Jihoseveroněmecká spojovací dráha procházející krajem
zdroj: C.K. Podžalské museum

³⁸³ **Adalbert Lanna ml.** (*29.5. 1836-†31.12.1909) syn Adalberta Lanny st. podnikatelsky propojeného s bratry Kleinovými jako v případě založení Vojtěšské hutě v Kladně s Franzem Kleinem a bratry Albertem a Hubertem. Ještě za otcova života zastával funkci stavbyvedoucího (1857-1858) železniční vlečky z Kladna do Nučic, jejíž výstavbu obstarával Albert Klein. Také se účastnil jménem firmy Lanna první větší společné realizaci s bratry Kleinovými, a to výstavbu náročné železniční tratě jihoseveroněmecké spojovací dráhy vedené z Pardubic do Liberce v letech 1857-1859. Při ní se seznámil s inženýrem Janem Schebkem, v té době ve službách Kleinů. Schebek od Kleinů odešel po trasování České západní dráhy a s Lannou založil vlastní stavební společnost Lanna Schebek, která dále spolupracovala na několika realizacích s firmou Gebrüder Klein. Ve druhé polovině 60. let 19. století stavěl Lanna se Schebkem a Kleinovými symbolicky nejdůležitější železniční trať pro rodinu Lannů. Vedenou rodným krajem jižních Čech realizovanou až po otcově smrti v roce 1866. Dráha císaře Františka Josefa propojila Vídeň s Českými Budějovicemi a Prahou. Po smrti Adalberta Lanny st. v roce 1866 nastoupil na jeho pozici a pokračoval v rodinném podnikání, v tomhle ohledu byl svojí rolí totožný s pozicí Franze II. Kleina. Poslední společná realizace železniční trati Lanna Schebek a Kleinové je vybudování Pražské spojovací trati. *Vojtěch Lanna mladší (1836-1909)* [online]. Akademický bulletin: Oficiální časopis Akademie věd ČR, 2010

³⁸⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 356.

³⁸⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 36.

dokladem vrcholu železničního stavitelství 50. let 19. století inspirovaný patrovými viadukty z rakouského Semmeringu.³⁸⁶

Jihoseveroněmecká spojovací dráha si nese prvenství v podobě použití **Schifkornových nosníků** poprvé na území Čech. V roce 1858 byl sestaven příhradový most tohoto typu v **Rakousích u Turnova**. Jednalo se o jednoduché příhradové nosníky, které bylo možné skládat až do délky 57 metrů v jednom poli. Velice oblíbený první rakouský prefabrikovaný systém druhé poloviny 19. století více popsáno v kapitole 8.2. Oblíbenost si získal pro svoji jednoduchou výrobu a montáž, což se zamlouvalo především Kleinům, kteří je vyráběli ve vlastních sobotínských železárnách. Navíc od roku 1857 v nově specializovaném objektu mostárny. Schifkornův nosník měl nedostatky v použití materiálu, litiny, v horních částech nosníku a šroubovaného spoje. V roce 1868 došlo u města Czernowitz v Haliči ke zřícení mostní konstrukce,³⁸⁷ a proto bylo rozhodnuto všechny Schifkornovy nosníky postupně vyměnit a nahradit za nýtované příhradové konstrukce.

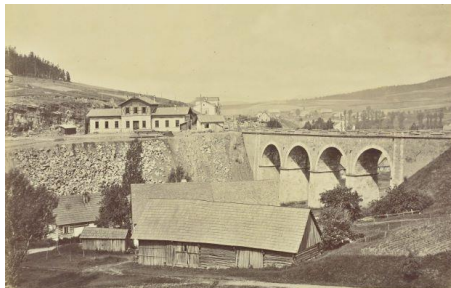
Náročná stavba s ohromným nasazením lidských zdrojů. Na trati pracovalo údajně až 17 000 dělníků, tunely byly raženy specializovanými dělníky z Itálie. Oficiální první příjezd vlaku do Liberce byl 1. května 1859, paradoxně se po dráze jezdilo v úseku Liberec-Turnov již od ledna 1859, z tohoto důvodu se žádné velkolepé oslavy nekonaly.³⁸⁸ Kleinové a Lanna společně s libereckým podnikatelem Liebigem spolupracovali i při těžbě nerostných surovin popsanych v kapitole 6.1.4.



Obr. 140 Sychrovský dvoupatrový viadukt
historické foto zdroj: vrchlabsko.info
Dole: stávající stav zdroj: Encyklopedie mostů
v Čechách, na Moravě a ve Slezsku



Obr. 139 Skalní tunely u Semilan Železný
Brod zdroj: vrchlabsko.info

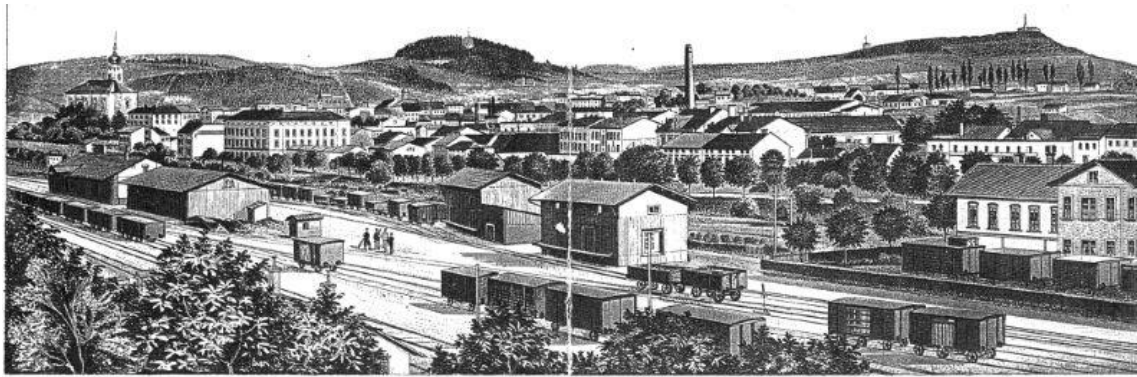


Obr. 141 Viadukt u Staré Páky
historické foto zdroj: Vlakregion Jičín

³⁸⁶ Sychrov: Sychrov (Liberec) – patrový železniční viadukt [online]. Encyklopedie mostů, v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 2014

³⁸⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 40.

³⁸⁸ *Před 160 lety dorazil do Liberce první vlak, trať byla hotová za tři roky* [online]. iDnes/zpravodajství, 2019



TRAUTENAU.

Kresba zachycující část železniční stanice Trutnov a část výtopny Trutnov z období konce 19. století.

Obr. 142 Železniční stanice Trutnov s kolejištěm Jihoseveroněmecké spojovací dráhy zdroj: id-trutnov.cz

5.9 Dráha císařovny Alžběty KEB (1858-1860)

Trasa: Vídeň-Linz-Wels-bavorská hranice Passau-Wels-Salzburg

Celková Délka: 291,4 km

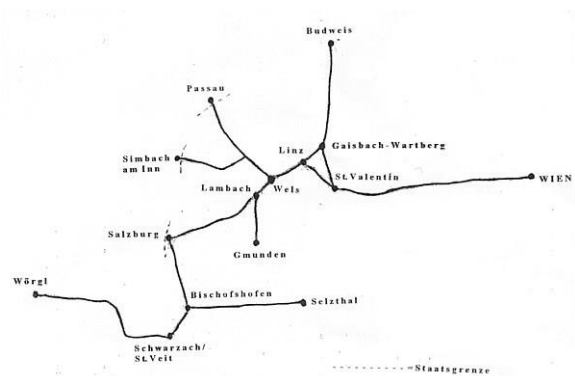
Výstavba: 1858-1860

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Gebrüder Theuer, Thomas Brassey

Hlavní účel trati: přímé spojení Vídně s Bavorskem

Zkratka názvu tratě: KEB „k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn“

Společnost „k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn“ získala koncesi na stavbu tratě vedené z Vídně údolím Dunaje na západ již v roce 1856 a okamžitě započala trasovací práce k uskutečnění propojení rakouské metropole s bavorskou hranicí a návazností na koněspřežnou železnici z Lince do Českých Budějovic. Nejdříve byl zrealizován úsek **Salzburg-Wels-Linz-Wien** a otevřen již po



Obr. 143 Trasa Dráhy císařovny Alžběty zdroj: Elmar Oberegger oberegger2.org

dvou letech výstavby v roce **1858**. Úsek trati z Melku do Lince byl zadán anglické společnosti pod vedením T. Brassey, s nímž Kleinové dále spolupracovali při výstavbě rakouských drah například Vorarlberské dráhy v kapitole 5.15.³⁸⁹ V roce **1857** společnost **KEB odkoupila koněspřežnou dráhu vedoucí z Lince do Českých Budějovic** a po čtrnácti letech ji přestavěla na parostrojní provoz. Díky vystavěným spojovacím tratím vybudovaných v další dekádě byla dráha KEB propojena s KFJB a následně s Dráhou korunního prince Rudolfa vedoucí k jaderskému moři více

³⁸⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 364.

kapitoly 5.12 a 5.13. Jako jedna z prvních privátních železničních společností byla z důvodů finančních problémů zestátněna společně s dráhou Korunního prince Rudolfa v roce 1884.³⁹⁰

1856-1858	Vídeň-Melk	85,0 km
1858-1859	Melk-Linz	stavěno Thomasem Brassey
1858-1860	Linz-Salzburg	127,0 km
1860	Wels-bavorská hranice	79,4 km ³⁹¹

Kleinové se při realizaci železničních tratí od konce 50. let 19. století spojili s ostatními stavebníky, z dnešního pohledu smluvně uzavírají dodavatelské subdodávky, kteří pro ně stavebně realizují železniční tratě. Mezi lety 1856-1861 spolupracovali například s Karlem Schwarzem či bratry Theuerovými.³⁹² Albert s Franzem II. vykonávají řídicí a administrativní funkci, zajišťují financování stavby a vystrojení tratí. Realizaci železničních staveb již neorganizují přímo na trati, jak to bylo v počátcích za Franze I., ale soustředí se na finanční stránku projektu a komplexní vedení zakázky.³⁹³

5.10 Česká západní dráha BWB (1860-1863)

Trasa: Praha Smíchov-Beroun-Zdice-Plzeň-bavorská hranice Furth im Wald
odbočka Chrást-Radnice

Celková Délka: 194,0 km

Výstavba: 1860-1863

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Adalbert Lanna st.,

Inženýr: Jan Schebek

Hlavní účel trati: strategicky důležitá trať propojující Prahu s Plzní a bavorskou hranicí. Pro Kleiny a Pražskou železářskou společnost měla nedožrnný dopad skrz přepravu materiálu mezi válcovnami v Heřmanově huti na Plzeňsku a Vojtěšskou hutí v Kladně.

Zkratka názvu tratě: BWB „*k.k. privilegierte Böhmishe Westbahn*“

Téměř dvě stě kilometrů dlouhá soukromá železnice společnosti „*k.k. privilegierte Böhmishe Westbahn*“ vedoucí z pražského Smíchova údolím řeky Berounky přes Beroun a Zbiroh do Plzně a poté k bavorské hranici. Trať začala neobvykle výstavbou od německé hranice ku Praze, jelikož železnice z Mnichova směřující k českým hranicím byla už ve výstavbě. Z tohoto

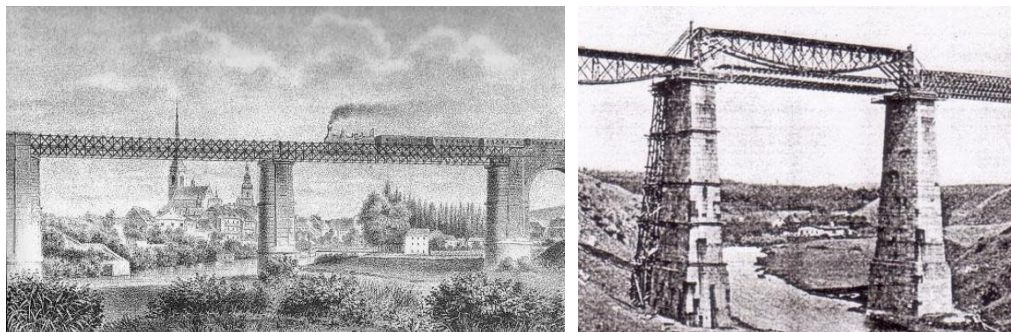
³⁹⁰ *Kaiserin Elisabeth-bahn* [online]. Elmar Oberegger, 2006

³⁹¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 37.

³⁹² **Bratři Theuerové Josef, Franz, Amand a Andreas** ze Supíkovic na Jesenicku při stavbě Dráhy císařovny Alžběty již nebyli zaměstnanci firmy Gebrüder Klein, ale samostatná stavební firma s podobným názvem Gebrüder Theuer. GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 48.

³⁹³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 364.

důvodu byl úsek **Plzeň-Domažlice-Furth im Wald** dokončen jako první v říjnu roku **1861**. Navazující úsek **Plzeň-Praha Smíchov** od Berouna vedený údolím řeky Berounky byl dokončen v létě roku **1862**. Odbočná trať z Chrástu do Radnice zrealizovaná o rok později i s technicky nejnáročnější pasáží v podobě železného viaduktu přes řeku Klabavu u Chrástu.³⁹⁴



Obr. 144 Vlevo: Železniční most z roku 1865 přes Radbuzu u Plzně s původním systémem s použitím Schifkornových nosníků zdroj: kolejova.cz
Vpravo: Výměna Schifkornova nosníku za nýtovanou obloukovou konstrukci v Chrástu u Plzně v roce 1892 zdroj: kolejova.cz

Trať je v několika technicky náročných pasážích definována překlenutím velkých říčních toků Berounky, Klabavy a Radbuzu a zvlněnou krajinou západních Čech. Bylo zde realizováno celkem pět velkých mostních konstrukcí Schifkornových nosníků vyrobených v sobotínských železárnách Kleinů.³⁹⁵ Kolejnice na trať dodala Pražská železářská společnost, v níž Albert a Franz II. drželi nemalé podíly, z válcovny v Heřmanově huti. Kolejnice pro úsek ze Smíchova do Berouna dodaly sobotínské železářny.³⁹⁶ Problematiku Schifkornova systému jsem zmiňovala v předchozí kapitole věnované Jihoseveroněmecké dráze. Na České západní dráze se v důsledku ničivé povodně podemlel v roce 1872 kamenný mostní pilíř, což mělo za následek **zřícení** jednoho pole **mostu Schifkornova nosníku vedoucího přes řeku Berounku u Mokropes**.³⁹⁷

Mezi významné stavby České západní dráhy patřila i elegantní neokázalá budova nádraží na Smíchově s dominantní hodinovou věží, objekt byl zbořen počátkem 50.let 20. století.³⁹⁸ Na pražskou železniční síť byla Česká západní dráha připojena až v roce 1872 rovných deset let o zahájení provozu mezi Smíchovem a bavorskou hranicí více kapitola 5.14.



Obr. 145 Smíchov nádražní budova České západní dráhy
vlevo: pohled od kolejiště
vpravo: pohled od příjezdové komunikace
zdroj: Městská část Praha 5

³⁹⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 37.

³⁹⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 371.

³⁹⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 360-361.

³⁹⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 40.

³⁹⁸ BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*. Praha 2009, s. 74.

Dne 14. června roku 1862 byla **trať slavnostně otevřena** za přítomnosti mnoha pozvaných hostů, **Albert a Franz II.**, byli v dobovém tisku označováni za stavitele spojnice Prahy s Německem. Původními koncesionáři společnosti pro stavbu trati byli Kleinové, Adalbert Lanna, Hermann Lindheim, Franz Richter, Pražská železářská společnost, František Ringhoffer a další.³⁹⁹ Během výstavby zažili Kleinové i těžké chvíle, kdy vystoupilo z akciové společnosti hned několik členů a ke konci zůstala koncese téměř výhradně ve vlastnictví Kleinů.⁴⁰⁰ Jan Schebek, osvědčený inženýr ve službách Kleinů, rozvázal po názorovém rozkolu s Albertem při realizaci BWB další spolupráci pod hlavičkou jejich inženýrské kanceláře. Koordinační práce a výstavbu trati musel po Schebkovi převzít Franz II. a odvolat bratry Theuerovy z dokončovacích prací na souběžně stavěné Dráze císařovny Alžběty. Albert Klein zasedal ve správní radě České západní dráhy až do konce druhé poloviny 70. let 19. století, po jeho smrti v roce 1877 povinnosti převzal syn Dr. Hubert Klein a post viceprezidenta zastával **Johann von Schimke**, manžel nejmladší dcery Josefa Kleina Adolfiny kapitola 2.2.4.⁴⁰¹

Historii České západní dráhy zpracoval Maurenz Jiří a kolektiv v knize **150 let železniční trati Praha-Smíchov-Plzeň-Furth im Wald** vydané v roce 2012 v historických fotografiích a dokumentech.

5. 11 První sedmihradská dráha (1867-1870)

Trasa: Arad-Simeria „Piski“-Alba Iulia „Karlsburg“-Teius „Tövis“ s odbočkou v Simeria „Piski“-Petrosani horská trať

Celková Délka: 227, 9 km, odbočka 78,7 km

Výstavba: 1867-1870, 1874-1877

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Johann Sepper

Inženýr trati: Theodor Rodler

Hlavní účel trati: napojit odlehlý horský kraj ležící

v Sedmihradsku se zásobami dřeva a nerostného

bohatství na rakouskou železniční síť z Aradu do Budapeště



Obr. 146 Mapa První sedmihradské dráhy
autor: Elmar Oberegger zdroj: oberegger2.org

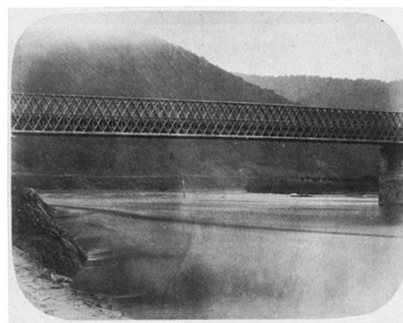
Výstavbu železniční trati společnosti „*k.k. priv. Erste Siebenbürger Eisenbahn*“ vedenou údolím řeky Mures mezi vysokými pohořími po obou stranách toku měl v kompetenci Vídeňák

³⁹⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 359.

⁴⁰⁰ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah*. Praha 2009, s. 136.

⁴⁰¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 360.

Johann Sepper. Součástí realizace byla i odbočná horská trať o délce téměř 80 kilometrů k železnorudným dolům a železárnám v Petrosani ve výšce 600 m.n.m.⁴⁰² Sobotínské železárny dodaly na stavbu několik konstrukcí mostů ještě ze Schiffkornových nosníků, jelikož kolaps mostu v Bukovině u města Czernowitz v roce 1868 se stal až během výstavby trati.⁴⁰³ Kolejnice skrz extrémní poptávku na konci 60. let nebyli schopni Kleinové vyrobit ani s pronajatými provozy v Železné a v Bedřichově, kapitola

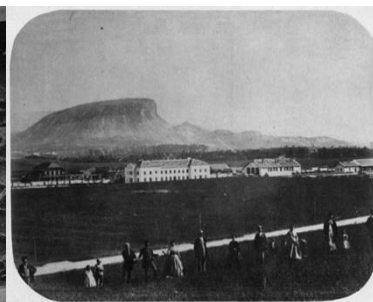


Obr. 147 Most přes řeku Mures foto z roku 1870 zdroj: mek.oszk.hu
Použito Schiffkornových nosníků vyrobených v Sobotínských železárnách

7.7. Nakonec nakoupili kolejnice u místních železáren v Sedmihradsku Hutní a báňské v Brašově „Kronstadt“. Po kolapsu mostu v Bukovině u Czernowitz, byla nařízena kompletní výměna všech mostních konstrukcí tohoto typu na náklady společnosti, což přivodilo Kleinům nemalé finanční ztráty a náhrady konstrukcí trvaly až do 90. let 19. století.⁴⁰⁴



Obr. 148 První sedmihradská dráha vedení trati u města Sztána rok 1870 autor: Ferenc Veress zdroj: mek.oszk.hu



Obr. 149 Nádraží v Piski rok 1870 zdroj: mek.oszk.hu

Výstavba První sedmihradské dráhy na sklonku 60. let 19. století přivedla **Alberta a Franze II.** do Aradu v Sedmihradsku. Dřevo na stavbu železnice dodával ze svých statků baron Peter Atzéle de Boros Jenö, s nimž Kleinové založili v roce 1873 Aradskou společnost pro těžbu dřeva Bratří Kleinů a společníků více kapitola 9.6. Se vzájemného podnikání vznikla v pozdějších letech 1874-1875 dvacet kilometrů dlouhá lesní dráha dopravující vytěžené dřevo z oblasti Csermö k pilám v Boros Jenö. V roce 1875 získala Těžební Aradská společnost oprávnění ke stavbě železnice z Aradu do Boros Jenö. Dráha byla dokončena o dva roky později v roce 1877, Sobotínsko-štěpánovské těžárstvo dodalo na budovanou železnici kolejnice v hodnotě půl miliónů zlatých. Obě tratě projektoval vrchní inženýr podnikatelství Bratří Kleinů Johann Jahn.⁴⁰⁵

⁴⁰² *Siebenbürger-bahn* [online]. Elmar Oberegger, 2006

⁴⁰³ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 59.

⁴⁰⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 364.

⁴⁰⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 381.

5.12 Dráha korunního prince Rudolfa (1868-1870)

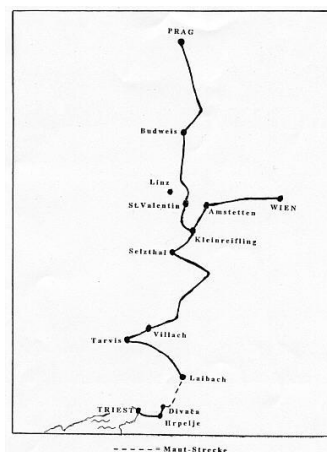
Trasa: St. Valentin-Steyer-Kleinreifling-Hieflau-Seltzhal-St. Michael-Villach-Terst-Ljubljana

Celková Délka: na území Rakouska dráha dosahovala délky přes 450km, délka navazující trati od rakouské hranice do Terstu a Ljubljany odhadnuta na 375 km, Kleinové realizovali 297 km.

Výstavba: 1868-1870

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Karel Schwarz, Angličan Thomas Brassey

Hlavní účel trati: železniční trať spojující železářské podniky ležící v oblastech Horní Rakouska, Štýrska a Korutan s napojením do přístavního města Terst a dále do Lublani. Dalším důvodem bylo přímé železniční spojení s Prahou přes trať KFJB a Dráhou Solné komory.



Obr. 150 Mapa trasy Dráhy Korunního prince Rudolfa po spojení se Salzkammergutbahn a KFJB
autor: Elmar Oberegger
zdroj: oberegger2.org

Soukromá společnost „k.k.priv. Kronprinz Rudolf-Bahn“, která získala koncesi ke stavbě trati označované jako „Kronprinz Rudolfsbahn“ v roce 1866, ihned započala s trasovacími pracemi. Velice obtížná stavebně technická trať vedena přes alpské průsmyky k přístavnímu městu Terstu u Jaderského moře s prodloužením trati do slovinské Lublani. Firma Gebrüder Klein stavěla níže uvedené úseky.

1868	St. Valentin–Steyer	20,3 km
1868	St. Michgael-Villach	175 km
1870	Terst-Lublaň	102 km ⁴⁰⁶

Trať měla být alternativou k Jižní státní dráze stavěné s podílem bratří Kleinů v polovině 19. století více kapitola 5.3 a 5.5. Po napojení tratě na Dráhu císařovny Alžběty KEB a KFJB, byla připojena i *Salzkammergutbahn*. Po propojení tratí dostala Praha přímé železniční spojení s Jaderským mořem bez nutnosti zajíždět do Vídně. Trať pro svoji náročnost a finanční potíže byla zestátněna jako jedna z prvních v roce 1884 společně s KEB a KFJB.⁴⁰⁷



Obr. 151 Torza původních železných nýtovaných konstrukcí na trati Prince Rudolfa ve Slovinsku
autor: Elmar Oberegger
zdroj: oberegger2.org

⁴⁰⁶ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 36.

⁴⁰⁷ *Kronprinz Rudolf-Bahn* [online]. Elmar Oberegger, 2010

5.13 Dráha císaře Františka Josefa KFJB (1868-1874)

Trasa 1: Vídeň-Gmünd-České Budějovice-Plzeň-Cheb

Trasa 2: Gmünd-České Velenice-Veselé nad Lužnicí-Tábor-Benešov-Praha

Celková Délka: 641,7 km z Vídně

466,3 km na území Čech,

Výstavba: 1868-1874

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Adalbert Lanna, Jan Schebek, Moritz Gröbe

Hlavní účel trati: přímé spojení Plzně a Chebu

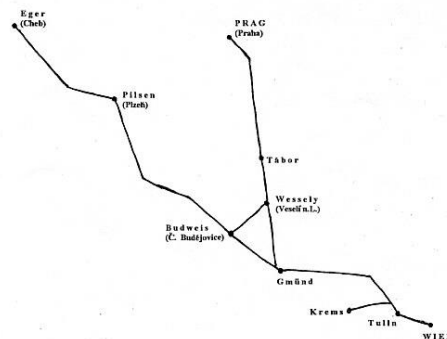
s Vídní přes území jižních Čech bez nutnosti využití

německé železnice. Primárně trať určena k nákladní

dopravě uhlí z plzeňské kamenouhelné pánve,

dřeva, průmyslového zboží a v opačném směru soli z Horního Rakouska.

Zkratka názvu tratě: KFJB „*k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn*“



Obr. 152 Mapa trasy KFJB
autor: Elmar Oberegger zdroj: oberegger2.org

Privátní železnice vybudovaná na přelomu 60.-70. let 19. století společností „*k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn*“. Třetí železniční trať spojující Vídeň s Prahou vedena jižním směrem přes Rakousko do Gmündu a dále dvěma větvemi přes jižní Čechy na sever do Plzně a Prahy. Realizovaná **Albertem** a **Franzem II.** za účasti firmy **Lanna-Schebek** v celkové délce **641,7 km z Vídně**. Na výstavbě trati měl z pohledu propagátora a akcionáře obrovský podíl kníže **Jan Adolf II. Schwarzenberg**. Lanna propojil rodný kraj páteří železniční sítí vedoucí z Vídně přes České Budějovice do Plzně s prodloužením do Chebu, druhá větev trati směřovala z jihu Čech na sever do Prahy. Trať měla pro rodinu Lannů stejný ekonomický přínos jako železniční trať KFNB a NStB pro Kleiny. Rozdělení výstavby úseku na rakouské straně není dohledán, proto uvádím celkovou délku tratě směřující z Vídně a z důvodu dvou větví z rakouského Gmündu přikládám soupis realizací jednotlivých úseků.⁴⁰⁸

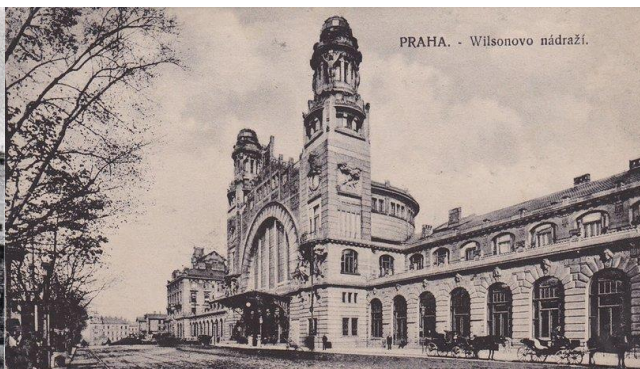
1868	České Budějovice-Plzeň	135,8 km
1869	České Budějovice-České Velenice-rakouská hranice-Gmünd	52 km
1871	Gmünd-Veselí nad Lužnicí-Tábor-Benešov-Čerčany-Praha	183,5 km
* s nádražní budovou Františka Josefa v Praze stavěné v letech 1869-1871		
1872	Plzeň-Cheb	106,0 km
1874	České Budějovice-Veselí nad Lužnicí	39 km

⁴⁰⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 38.

Z chronologického soupisu je patrné neuvěřitelná rychlost výstavby úseků přesahující délku 100 kilometrů během jediného roku. Chloubou společnosti KFJB se stala výstavní novorenesanční budova s dvěma věžemi a arkádovou chodbou **Nádraží Františka Josefa v Praze** postavená **v roce 1871** dle návrhů architektů **Vojtěcha Ignáce Ullmana a Antonína Barvitiua**.⁴⁰⁹ Objekt postaven na protější straně poměrně malého pozemku sousedícího se střídmou budovou koncového nádraží Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, kterou realizovala firma Lanna-Schebek na přelomu 60.-70. let 19. století.



Obr. 153 Historická budova Nádraží Františka Josefa z roku 1871 Zdroj: vagony.cz
Původní neorenesanční budova s dvojicí věží dle návrhu architekta **Antonína Barvitiuse** sloužila svému účelu 30let, kdy přestala kapacitně stačit.



Obr. 154 Nová monumentální budova Wilsonova nádraží z počátku 20. století vybudovaná v letech 1901-1909 dle projektu **Josefa Fanty** si svoji charakteristickou podobu dochovala dodnes i přes výrazné změny parteru ve druhé polovině 20. století

Stavba trati byla uskutečněna i s kompletním vyzbrojením za předem stanovenou paušální cenu. Podíl na zisku a ztrátách rozdělen dle poměru 45 % Albert a Franz II. Klein, 45 % Lanna Schebek (22,5 % Adalbert Lanna, 22,5 % Jan Schebek), 10% Moritz Gröbe. Jeden z prvních případů, kdy byla trať po technické a stavební stránce realizovaná a řízená obchodními partnery. V tomto případě inženýrem Schebkem z jeho projekční kanceláře v Praze a finančním úředníkem Gröbem za předem smlouvenou odměnu. Schebek navíc souběžně s dráhou vedenou z jižních Čech vykonával projekční práce a dozor na stavbě Pražské spojovací dráhy.⁴¹⁰ Mezi nejvýznamnější stavby na trati bylo Nádraží společnosti KFJB v Praze, dnes Praha hlavní nádraží.

Trať byla jako jedna z prvních zestátněna v roce 1884 společně s tratí KEB a Dráhou korunního prince Rudolfa.⁴¹¹

Obr. 155 Kolejiště nádraží Františka Josefa historická fotografie konec 19. století
zdroj: Klub za Starou Prahu



⁴⁰⁹ BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*. Praha 2009, s. 80-83

⁴¹⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 363-364.

⁴¹¹ *Kaiser Franz Joseph-Bahn* [online]. Elmar Oberegger, 2006

5.14 Pražská spojovací dráha (1869-1872)

Trasa: Hrabovka-nádraží Františka Josefa (Praha hlavní nádraží) -Smíchov

Celková Délka: 5,8 km

Výstavba: 1869-1872, 15.8. 1872 zahájení provozu

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Adalbert Lanna,

inženýr: Jan Schebek

Hlavní účel trati: spojení železničních tratí různých železničních společností na území Prahy do jednoho spojovacího uzlu. Přeprava osob umožněna až od 1.10. 1888, prioritou bylo propojení nákladní dopravy ze západních Čech na síť rakouských železnic přes Prahu.⁴¹²

Do konce 60. let 19. století na území Prahy podnikalo několik privátních železničních společností a Státní dráha. Situaci komplikovalo, že vzájemně nebyly propojeny a každá z nich užívala vlastní nádražní budovu. Níže pro zjednodušení situace přikládám jmenovitý seznam železničních tratí působících na území Prahy koncem 60. let a lokaci nádražních budov.

Severní státní dráha (1842-1845)	První pražské nádraží , dnes Praha-Masarykovo nádraží
Česká západní dráha (1860-1863)	Nádraží České západní dráhy, dnes Praha-Smíchov
Česká severní dráha (1867-1872)	Nádraží naproti budově KFJB Františka Josefa
Buštěhradská dráha (1869-1872)	Nádraží Bruska, dnes Praha-Dejvice
Severozápadní dráha	Severozápadní nádraží , poté Praha-Těšnov (zbouráno)
Dráha císaře Františka Josefa	Nádraží Františka Josefa, dnes Praha-Hlavní nádraží

Tučně jsou vyznačena nádraží v centrální pozici města, která se stala nádražími takzvaného pražského železničního uzlu. Z důvodu optimální polohy trati směřující z jižních Čech a vyhovující i státní trati z Olomouce, bylo rozhodnuto vytvořit z nádraží **Františka Josefa** dráhy společnosti KFJB centrální nádraží pražského železničního uzlu. Pražské nádraží Severní státní dráhy účelu tranzitní dopravy nevyhovovalo, jelikož bylo ve 40. letech projektované Janem Pernerem a architektem Antonem Jünglingem jako koncové.⁴¹³

Technicky náročná realizace uprostřed města Prahy, která se skládala z Hrabovské spojky, vinohradského tunelu pod Vítkovem a vyšehradského viaduktu v prodloužení překonání řeky Vltavy na protější smíchovský břeh. Nejdříve bylo nutné vést spojovací trať z nádraží Františka

⁴¹² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 38.

⁴¹³ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava 2016, s. 24-25.

Josefa k nádraží Severní státní dráhy takzvanou **Malou Hrabovkou**⁴¹⁴, další spojnici **Velkou Hrabovku**, původní most Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, vedenou k severnímu úbočí Vítkova s návazností na **vinohradský tunel o délce 1141 metrů** s napojením v Libni na trať Severní státní dráhy směřující do Olomouce.⁴¹⁵ Dále následovalo spojení v opačném směru k České západní dráze ležící na levém vltavském břehu skrze těleso **viaduktu** vedeného **pod Vyšehradem** s nutností výstavby **železničního mostu přes Vltavu**. Jednalo se teprve o druhý železniční most v Praze, první Negrelliho viadukt, který byl realizován v roce 1871 a definitivně propojil pražské železniční tratě.



Obr. 156 Most Malá Hrabovka
nýtovaná konstrukce opřena jednou nohou do ulice Husitská odolávala i zatížení moderních vlaků ve 20. století. Konstrukce byla snesena v roce 1992 a nahrazena novou. zdroj: Časopis o Praze 3 ze dne 12.5.2009



Obr. 157 Železniční nýtovaný most z roku 1872
autor kresby: František Chalupa Ottovy Čechy 1892
Pohled ze smíchovského nábřeží k Vyšehradu.



Obr. 158 Legendární přestavba železničního mostu pod Vyšehradem z roku 1901 zdroj: vysehradskej.cz
Výměna železných konstrukcí se uskutečnila během jednoho dne a třetí den byl most funkční pod plnou provozní zátěží.

Popis původního mostu pod Vyšehradem: Příhradový nýtovaný most o celkové délce 296 metrů a pěti polích, každé pole o světlosti 56,9 metrů, koncipovaný pro jednokolejové vedení trati. Podepřený kamennými pilíři, které byly projektované s velkou rezervou a předpokladem rozšíření trati v budoucnu na dvojkolejnou. Původní most byl počátkem 20. století nahrazen novou obloukovou nýtovanou konstrukcí o třech polí, která se stala neodmyslitelnou součástí pražského panorama.⁴¹⁶

Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá⁴¹⁷ i M. Krejčířík⁴¹⁸ uvádějí, že železnou nýtovanou konstrukci mostu pod Vyšehradem dodaly železárny v Sobotíně, otec a syn Fišerové⁴¹⁹ zase

⁴¹⁴ Železniční nadjezd nad Trocnovskou ulicí byl nazýván „**Malá Hrabovka**“, původní litinová konstrukce tělesa mostu z roku 1872 byla snesena až v roce 1992 a nahrazena novou, která sloužila pouze do roku 2005. Poté byl provoz na trati ukončen z důvodu výstavby Nového spojení. V květnu 2009 byl most kompletně demontován a trať Hrabovské spojky zanikla. Ikonická litinová konstrukce mostu „s nohou“ vytvářela v intravilánu Prahy pomyslnou vstupní bránu do čtvrti Žižkov úctyhodných 120 let.

⁴¹⁵ BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*. Praha 2009, s. 92-95.

⁴¹⁶ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 71-75.

⁴¹⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 40.

⁴¹⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 372.

⁴¹⁹ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 75.

uvádějí mostárnu Harkortovu z Duisburgu více o problematice v kapitole 8.3. Je vysoce pravděpodobné, že Kleinové dodávaly mostní konstrukce Pražské spojovací dráhy realizované společně s Lannou a Schebkem, jak bylo zvykem na předchozích společných zakázkách. Ovšem je třeba říci, že tvar zkosené příhradoviny se v portfoliu mostních konstrukcí vyráběných v sobotínských železárnách tak často neobjevuje.

5.15 Vorarlbergská dráha (1870-1872)

Trasa: Buchs-Schaan-Feldkirch a Bludenz-Bregenz

s odbočkou do St. Margarethen

Celková Délka: 89,9 km

Výstavba: 1870-1872

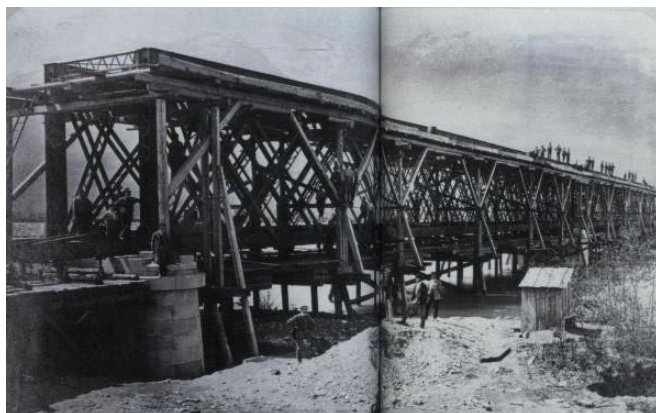
Stavební firmy: anglická stavební firma Thomas Brassey, Karel Schwarz a **Gebrüder Klein**

Hlavní účel trati: spojení Švýcarska přes Lichtenštejnsko a Rakousko-uherskou monarchii do Bavorska s odbočnou tratí do Sankt Margrethen



Obr. 159 Mapa Vorarlbergské dráhy autor: Elmar Oberegger zdroj: oberegger2.org

Technicky velice obtížná horská železniční trať, která v první dekádě od svého vzniku fungovala pouze jako lokální dráha situovaná na západní straně rakouských Alp. Propojila Buchs ležící ve Švýcarsku přes území Lichtenštejnska, nádraží Schaan v blízkosti hlavního města Vaduz, s Rakousko-Uherskem a městy Feldkirch, Bludenz, Bregenz a odtud severně podél Bodamského jezera do Bavorska. K napojení na centrální rakouskou železniční síť došlo až v roce 1884 prostřednictvím horské železnice „Arlbergbahn“. Realizované mezi lety 1880-1884 s desetikilometrovým „Arlbergtunnel“ u města St. Anton, vedenou v trase Innsbruck-Landek-Zams-Bludenz.⁴²⁰ Na trati Arlbergské železnice se už firma Gebrüder Klein nepodílela.



Obr. 161 Železniční most Buchs-Schaan přes řeku Rýn z roku 1872

zdroj: ricardo.ch publikace 1866 Lichtenstein im Krieg

Nýtovaná konstrukce byla vyrobena v **Sobotínských železárnách** Kleinů ve specializované mostárně



Obr. 160 Nádraží Bregenz zdroj: vn.at

⁴²⁰ Vorarlberger-bahn [online]. Oberegger2, 2006

5.16 Ostravsko-frýdlantská dráha OFE (1869-1872)

Trasa: Ostrava-Frýdek-Místek-Frýdlant nad Ostravicí

Celková Délka: 32,9 km

Výstavba: 1869-1871

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Hlavní účel trati: krátký úsek soukromé železniční trati

Zkratka názvu tratě: OFE „*k.k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn*“ se sídlem ve Vídni

Účelově založená společnost „*k.k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn*“, neboli OFE, se sídlem ve Vídni. Krátký úsek této soukromé železniční tratě vedoucí podél hraniční řeky Ostravice na moravsko-slezském rozhraní začínající na severní straně podhůří Beskyd a směřující do průmyslového centra rakouského Slezska Ostravy. Albert Klein se s projektem vrací do míst, kde jeho starší bratři Josef, Engelbert a Franz budovali mezi lety 1822-1825 novou silnici spojující Frýdek s Místkem více kapitola 4.2.⁴²¹

Albert Klein zřídil ve vídeňské centrále firmy „*Gebrüder Klein*“ v roce 1868 ústřední specializovanou stavební kancelář s inženýry Josefem Nezdarem a Leem Hüblem podpořenou architektem Heinrichem Seillerem. Pracovníci byli pověřeni projekčními pracemi týkajícími se čtyř po sobě realizovaných moravsko-slezských tratí na přelomu 60. a 70. let 19. století.⁴²² V celkovém souhrnu všech realizovaných železničních tratí od poloviny 30. let 19. století se jednalo o jednu z posledních kompletních realizací firmou „*Gebrüder Klein*“. Rok založení kanceláře vypovídá o dlouhodobém záměru výstavby trati před získáním samotné koncese ke stavbě a provozu.

5.17 Moravsko-slezská ústřední dráha MSCB (1870-1875)

Trasa: Olomouc-Bruntál-Krnov-Opava

Odbočná trať: Krnov-Město Albrechtice-Jindřichov ve Slezsku-pruská hranice-Glucholazy

Celková Délka: 143, 6 km

Výstavba: 1870-1872, 1875, hlavní úsek Olomouc-Krnov-Opava dokončen 1.11. 1872

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Hlavní účel trati: potřeba železničního spojení Krnova a Slezska s tratí napojenou na síť železnic v Prusku a Rakousko-Uhersku

Zkratka názvu tratě: MSCB „*k.k. privilegierte Mährisch-Schlesische Centralbahn*“

⁴²¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 38.

⁴²² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 365.

Odbočná trať KFNB vedoucí ze Svinova do Opavy byla vybudovaná až ve druhé polovině 50. let 19. století, v té době byla také jedinou železnicí vedoucí do hlavního města rakouského Slezska. Při trasování tratě KFNB dostal přednost „nevýznamný“ Bohumín z důvodů směru vedeného do Osvětimi a dále do Bochnie v Haliči před slezskou metropolí, tím ztratila Opava důležitý dopravní statut.⁴²³ Vzdávající průmysl v regionu a prestiž slezské metropole vyžadovalo napojení místních podniků na železniční tratě jak rakouské, tak i z pruské strany. Dokonce se v 70. letech 19. století spekovalo o propojení „Freiwaldau“, Jeseníku ležícího ve Slezsku, tunelem z moravské strany pod Červenohorským sedlem a napojit se na železniční páteřní trať NStB odbočkou vedoucí ze Zábřehu na Moravě do Sobotína. Toliko utopistická myšlenka to ale nebyla, když zohledníme extrémní náročnost horské železnice vedoucí přes rakouský Semmering anebo hlavní Arlbergský tunel o délce deseti kilometrů u města St. Anton budovaný na počátku 80. let na trati Arlbergbahn. Z projektu bylo nakonec ustoupeno z důvodů extrémní technické náročnosti a výši odhadovaných nákladů způsobených ražením několikakilometrového tunelu pod Červenohorským sedlem. Jeseník ležící ve Slezsku byl definitivně připojen na železniční rakouskou síť až v závěru 80. let 19. století prostřednictvím vybudování horské železnice „Slezský Semmering“, na jejíž výstavbě se Kleinové už nepodíleli. Trať do Jeseníku je vedena **odbočkou z Hanušovic**, v té době již existující stanice **Moravské pohraniční dráhy** vybudované v letech 1873-1874 kapitola 5.19, přes Ramzovské sedlo a Horní Lipovou v roce 1888. Stanice Ramzová je i v dnešní době nejvýše položenou rychlíkovou stanicí v České republice ve výšce 760 m.n.m.⁴²⁴

Důležitou slezskou trať z **Opavy do Krnova** pokračující **k pruské hranici** měla vybudovat dceřiná společnost KFNB s názvem Moravsko-slezská severní dráha, která také na stavbu trati obdržela v roce 1867 koncesi, svým závazkům nedostála ani po několika letech. Z roku 1864 existoval navíc projekt železniční tratě od inženýra Wilhelma Czermaka⁴²⁵, který často spolupracoval právě s firmou „Gerüder Klein“ a udržoval s Kleinými velice přátelské styky. Zemský výbor v Opavě ho pověřil trasováním železnice vedoucí z Opavy přes Krnov k pruské hranici. Czermak jej splnil, ale místo napojení na trať KFNB doporučil výboru připojit slezskou železnici na síť nově budovaných moravských železnic. Z obou plánů nakonec sešlo, jak z Čermákova projektu, tak i z trati vedoucí z Opavy na pruskou hranici s připojením na trať KFNB.⁴²⁶

⁴²³ Železnice ve Slezsku a na severní Moravě. Čtyři studie Petra Popelky. [online]. Železnice a historie, 2010

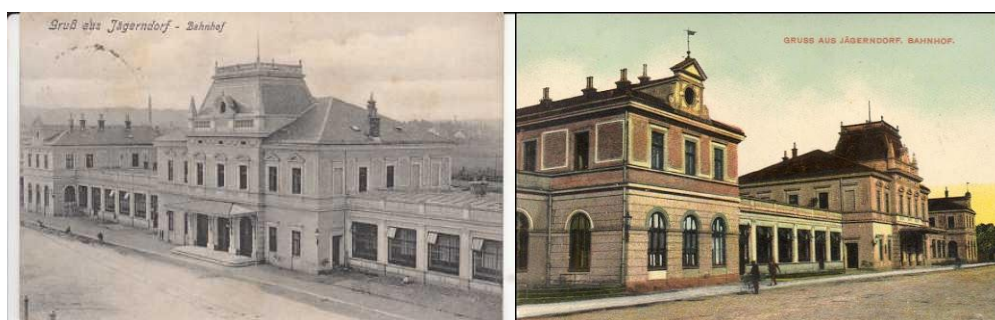
⁴²⁴ KOBZA, Miroslav. *Cestou necestou za tajemstvím Hrubého Jeseníku*. Praha 2015, s.130-131.

⁴²⁵ **Wilhelm Czermak** vrchní inženýr státních drah z Vídně, blízký spolupracovník bratří Kleinů při výstavbě železnic. Navíc kmotr Albertovi dcery Marie narozené 21.8 1874 na vízmborském zámku. Wilhelm Czermak měl být i Albertovým švagrem, když si vzal nejmladší sestru Amalie a Julie Langerových z Damašku. POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, 162.

⁴²⁶ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah*. Praha 2009, s. 139-141.

Situace se změnila až koncem 60. let 19. století, kdy o výstavbu trati dle Czermakova projektu usiloval hrabě Lichnovský a Kleinové a jejich intervence vyústily v založení společnosti „K.k. privilegierte Mährisch-Schlesische Centralbahn MSCB“. Pro vykreslení tehdejší situace cituji z práce P. Popelky „Dne 23. července 1870 uzavřela Union banka s bratry Kleinými smlouvu o dílo. Kleinové se zavázali postavit danou železnici a obstarat vybavení za paušál 12 750 000 zlatých a to do 1. října 1872. Velmi zajímavé je, že bratři Kleinové uzavřeli tentýž den smlouvu s Moravsko-slezskou centrální dráhou, zastoupenou E. Proskowtzem a Dr. L. Lichtensternem. V této smlouvě garantovali Kleinové společnosti zisk 150 000 zlatých. Ještě zajímavější je, že Moravsko-slezská centrální dráha tento obnos vůbec nevykázala ve své účetní uzávěrce. Lze se proto domnívat, že se mohlo jednat o určitý úplatek společnosti. Několik dní nato, 25. července 1870, Kleinové převedli vyvlastňování pozemků i obstarání vozového parku zpět na společnost za finanční obnos 2 785 000 zlatých. Těmto machinacím také odpovídá skutečnost, že se nekonalo ani žádné výběrové řízení na stavbu trati a nefungovala prakticky žádná odpovídající kontrola, což bylo kritizováno i ze strany některých říšských poslanců. A že Kleinové na vlastní stavbě šetřili, kde mohli je také dostatečně známo.“⁴²⁷

Se stavbou obtížné trati vedoucí z Olomouce na sever údolím řeky Bystřice s desítkami mostů přes meandry říčního toku v úseku Hlubočky-Domašov nad Bystřicí a s pěti tunely začala firma „Gebrüder Klein“ dne 22. prosince roku 1870. Těleso hlavní trati z Olomouce do Krnova „Jägerndorf“ s větvením do Opavy „Troppau“ a Jindřichova ve Slezsku „Hennersdorf“ ukončila na podzim roku 1872. Čtyř kilometrovou spojku přes pruskou hranici z Jindřichova do „Bad Ziegenhals“, dnes Glucholazy v Polsku, otevřeli k 1.12. 1875.⁴²⁸



Obr. 162 Nádraží Krnov na historických pohlednicích zdroj: archiv města Krnov

Poslední důležitou informací ke stavbě trati a vysvětlení významu pro rodinu Kleinů byla skutečnost, že **Albert Klein** v roce **1869 výhodně koupil velkostatek Jindřichov**. V katastru velkostatku Jindřichov se nacházel empírový zámek popsany v kapitole 2.6, pivovar kapitola

⁴²⁷ POPELKA, Petr. Moravsko-slezská centrální dráha a vznik železniční sítě v západním Slezsku. *Časopis Matice moravská*, 2006, s. 111-133.

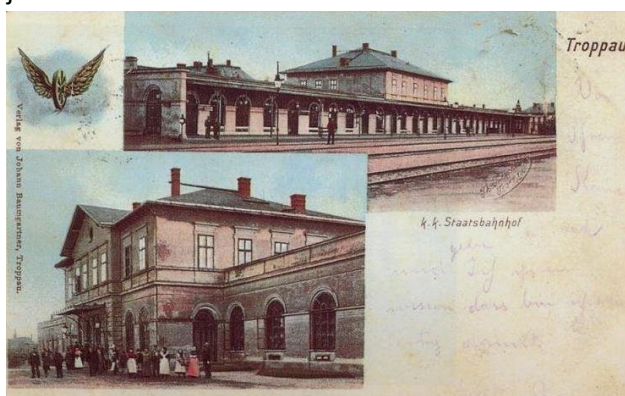
⁴²⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 38-39.

9.3.3, rozsáhlé zemědělské pozemky a také obec Třemošná s částí **Damašek**, z něhož pocházela manželka Amálie rozená Langerová.⁴²⁹ Existence železnice měla pozitivní dopad hlavně na rozvoj a modernizaci **pivovaru** situovaného v těsné blízkosti zámku zděděného po smrti otce v roce 1877 27letým synem Friedrichem kapitola 2.6.3 a 9.3.3.



Obr. 163 Nádraží v Jindřichově
zdroj: obec Jindřichov

Stavební zajímavostí na trati MSCB je vlastní výpravní budova v Opavě, označovaná v současnosti jako Opava-Západ, která byla s železniční stanicí Opava-Východ společnosti KFNB propojena až v roce 1895.⁴³⁰ Odbočnou trať směřující do Opavy z páteřní trati KFNB stavěl Franz Klein v letech 1851-1855 v kapitole 5.1. Zajímavý stavebně architektonický vývoj zaznamenala i železniční stanice v Hrubé Vodě. Původně projektovaná střídá neoklasicistní budova byla na počátku 20. století přestavěna v secesním stylu dle projektu architekta Gustava Kulhavého z roku 1908 s přilehlým objektem vodárny. Bohužel stávající stav této architektonicky cenné výpravní budovy, od roku 2018 památkově chráněné, je v žalostném stavu.⁴³¹



Obr. 164 Nádraží Opava-Západ srovnání stavebního vývoje
vlevo nahoře: **původní podoba z roku 1871**

zdroj: Stavby v Moravskoslezském kraji

vpravo nahoře: vstupní průčelí stav v roce 2018 zdroj: Moravskoslezský deník

vpravo dole: pohled z kolejiště stav v roce 2015 zdroj: multiweb.cz



Dopravní historie Krnovska je nesmazatelně spojena s firmou Bratří Kleinů. Na přelomu 20. a 30. let 19. století budovali Krnovskou silnici vedoucí z Opavy přes Krnov a město Albrechtice do Jindřichova k pruské hranici popsané v kapitole 4.3. Počátkem 70. let 19. století se ta stejná rodina zasloužila o první železniční spojení s okolním světem.

⁴²⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 353.

⁴³⁰ *Železniční stanice Opava-Východ* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁴³¹ *Železniční stanice Hrubá Voda* [online]. Národní památkový ústav, 2015.



Obr. 165 Nádraží Hrubá Voda srovnání původního objektu ze 70. let 19. století a současného stavu secesně přestavěné budovy z roku 1908 architektem Gustavem Kulhavým zdroj: aukro.cz, zdroj: propamatky.cz

5.18 Trať Zábřeh-Sobotín (1870-1871)

Trasa: Zábřeh-Šumperk-Sobotín

Celková Délka: 22,2 km

Výstavba: 1870-1871

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Hlavní účel trati: spojení sobotínských železáren a textilního průmyslu v Šumperku s tratí NStB
*s železničními vlečkami do petrovické strojírny a sobotínské železárně

Franz Klein s profesorem Rieplem žádali už v roce 1845 o koncesi ke stavbě strategicky důležité železnice pro jejich železárenské podniky v Rejhoticích a v Sobotíně, která jim byla zamítnuta. V roce 1855 dokonce Kleinové z vlastní iniciativy vypracovali projekt trati Zábřeh-Sobotín. Měsíční náklady na formanskou dopravu mezi Sobotínem a Zábřehem na Moravě, který byl stanicí NStB, činily 70000 zlatých měsíčně.⁴³² Ve prospěch Kleinů mluvila i skutečnost, že jejich hutní podniky byly třetím největším výrobcem kolejnic v Rakousku. O to více byla ostudná situace, že všechny výrobky museli vozit 30 kilometrů daleko po silnici na koňských povozech.

Situace se začala obracet k lepšímu až v roce 1869, kdy byl projekt lokální železnice podporován ze strany šumperských textilních podnikatelů. 28. února 1869 se v Šumperku sešel výbor akciové společnosti, která bude ustanovena v okamžikem upsání částky 600 000 zlatých a celkové náklady na stavbu trati byly odhadovány na 900 000 zlatých. Sobotínské železárně se staly hlavním akcionářem ve výši podílu odpovídajícímu 200 000 zlatých. Společnost byla prohlášena za ustanovenou a 6. prosince 1869 získala koncesi ke stavbě a provozu trati.

⁴³² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 365.

Trať vedla nenáročným terénem, ale musela překonat několik vodních toků po své délce řeku Sázavu u Zábřehu, Moravu u Postřelmovy, Desnou u Šumperka a Petrovic a Mertu u Sobotína.⁴³³

28.2. 1869 ustanovení akciové společnosti pro stavbu lokální železnice

6.12. 1869 obdržení koncese ke stavbě a provozu tratě

1870-1871 výstavba trati a nádražních budov

27.9. 1871 slavnostní otevření trati Zábřeh-Šumperk-Sobotín

od 1. 10. 1871 pravidelný provoz⁴³⁴



Obr. 166 Nádraží Šumperk postavené v roce 1871 zachycené na historické pohlednici z roku 1908
zdroj: fotohistorie.cz Podobnost obou nádražních budov postavených s rozdílem 12 let společností Gebrüder Klein



Obr. 167 Nádraží Przemysl železniční stanice Haličské dráhy stavěné mezi lety 1856-1861 zdroj: smirice.eu Levé křídlo objektu není na fotografii zachyceno.

Přepis reportáže ze slavnostního zahájení provozu: „Dne 27. 9. 1871 v 8.00 hodin ráno odjel zvláštní vlak s Albertem Kleinem, jeho synovcem Franzem a centrálním ředitelem Aloisem Scholzem ze Sobotína do Zábřehu, aby tam přivítali hosty z Brna a z Vídně. Po snídani nasedli všichni do vlaku, který v 09.20 hodin zastavil na šumperském nádraží. Vedle šumperské tu byla i sobotínská-nasedli zástupci úřadů a další pozvaní hosté z vlaku, který se vydal do Sobotína. V 10.00 hodin dorazil na zaplněné sobotínské nádraží, odkud se všichni hosté odebrali na prohlídku sobotínských železáren. Tam byl pro ně připraven slavnostní odpich vysoké pece, spojený s nečekaným překvapením, když žhavé železo vytvořilo v připravených formách nápis „Willkommen!“Poté se hosté odebrali v připravených 46 ekvipážích k slavnostnímu obědu na vízberském zámku.“⁴³⁵

Obr. 168 Nádraží Sobotín stávající stav
zdroj: turistika.cz



⁴³³ MIKULÁŠTÍK, Miroslav. Historie železáren: Bratři Kleinové-moravští podnikatelé. *Obecní noviny obec Sobotín*, 2020, 1, s. 14.

⁴³⁴ *Historie tratě Zábřeh na Moravě-Sobotín* [online]. Železnice Desná. 2011

⁴³⁵ MIKULÁŠTÍK, Miroslav. Historie železáren: Bratři Kleinové-moravští podnikatelé. *Obecní noviny obec Sobotín*, 2020, 1, s. 15.

5.19 Moravská pohraniční dráha MGB (1873-1874)

Trasa: Šternberk-Šumperk-Dolní Lipka, se spojkou do Lichkova

Celková Délka: 89,9 km

Výstavba: 1872-1873, spojka do Lichkova 1874

Stavební firmy: Wiener Eisenbahnen Baugesellschaft, Gebrüder Klein

Hlavní účel trati: spojení Olomouce a průmyslově se rozvíjejících lokalit severní Moravy.

O trať usilovali Kleinové a šumperští textilní podnikatelé Eduard a Karl Oberleitherovi, kteří patřili mezi hlavní koncesionáře společnosti založené za účelem výstavby a provozu tratě.

Zkratka názvu tratě: MGB „*k. k. private Mährische Grenzbahn*“ c. k. Moravská pohraniční dráha

Stavba trati byla zahájena vídeňskou stavební firmou „*Wiener Eisenbahnen Baugesellschaft*“ dne 31. 7. 1872. Na počátku roku se ovšem firma z Vídně dostala do úpadku a rozestavěnou trať převzali na konci března 1873 Kleinové Albert a Franz II. Trať dokázali dokončit ve velice rychlém tempu za přítomnosti mnoha italských dělníků při hloubení **dvou velkých tunelů u obce Vlaské o délce 92,2 metrů a 158,2 metrů**. Mezi další technické zajímavosti trati patří hluboké zářezy v lokaci Dolní Hradečná-Libina. Trať byla slavnostně otevřena 15. 10. 1873 a propojila horské regiony severní Moravy se Šternberkem, který od roku 1870 měl vybudovanou odbočku na trať k NStB ve stanici Olomouc. Trať v úseku Šumperk-Bludov byla vedena souběžně se stávající nedávně postavenou tratí Zábřeh-Šumperk-Sobotín.



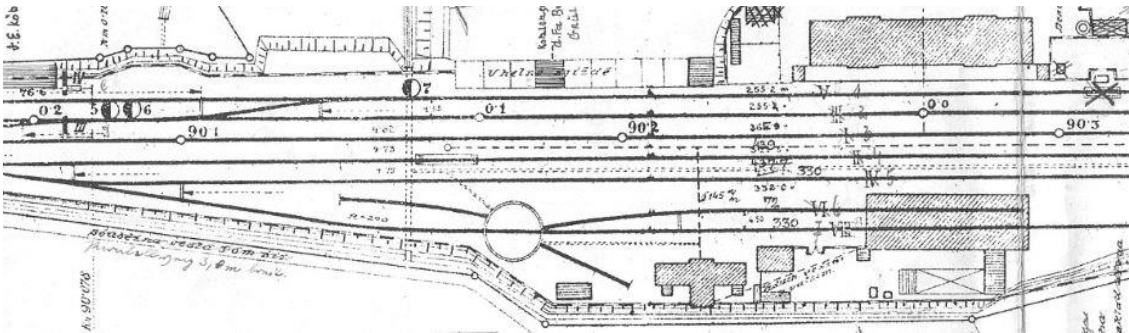
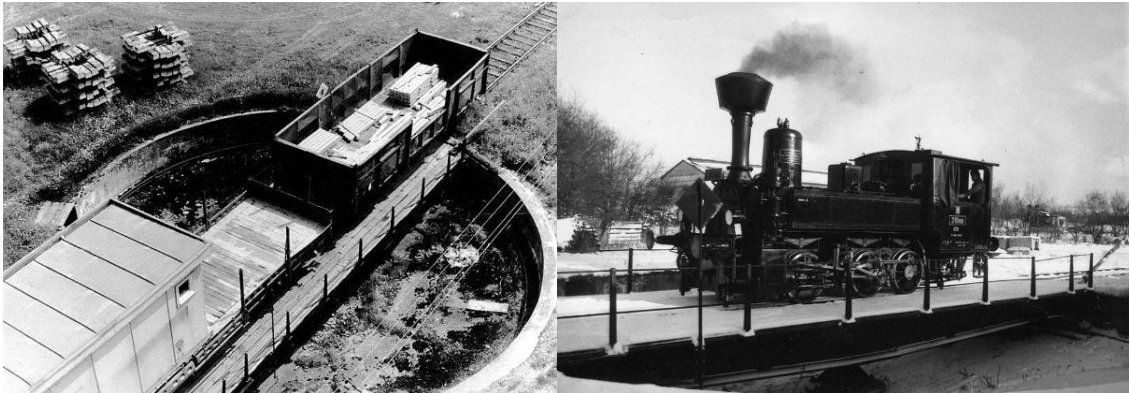
Obr. 169 Nádraží Grulich v Dolní Lipce
historické foto z roku 1905 zdroj: archiv Marek Říha



Obr. 170 Portál tunelu u obce Vlaské současný
stav zdroj: moravská-pohraniční.cz

V roce 1874 realizovaná pěti kilometrová spojka do Lichkova napojila Moravskou pohraniční dráhu do stanice Mezilesí „*Mittelwald*“ ležící v Kladsku. Provoz do Kladska byl

otevřen 15.10. 1875. Mezi **technické zajímavosti patří vahadlová točna pro lokomotivy ve stanici Dolní Lipka** dříve označována jako Grulich, i když město Králíky „*Grulich*“ se nachází o několik málo kilometrů dále.⁴³⁶



Obr. 171 Vahadlová točna ve stanici Dolní Lipka z roku 1870 zdroj: archiv Jaroslav Kosek

⁴³⁶ Z *historie Moravské pohraniční dráhy* [online]. Moravská pohraniční: Klub za obnovu provozu osobních vlaků na trati Hanušovice-Dolní Lipka, 2014

5.20 Dráha Solné komory (1875-1877)

Trasa: Steinach-Bad Aussee-Hallstatt-Obersee-Bad Goisern-Lauffen-Bad Ischgl-Schärding

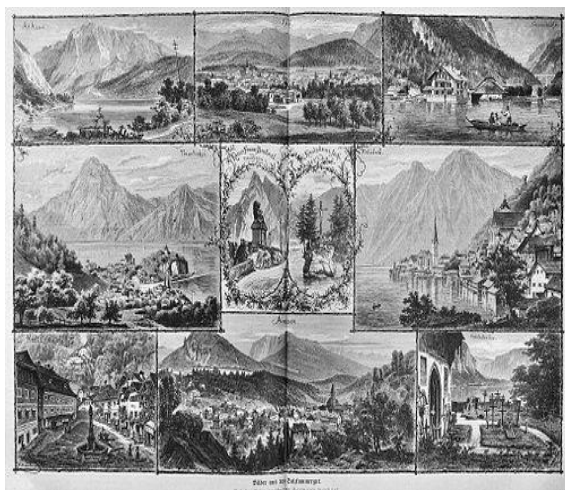
Celková Délka: 179,0 km

Výstavba: 1875-1877, otevření tratě 23.10. 1877

Stavební firmy: Gebrüder Klein, Karel Schwarz

Hlavní účel trati: propojení hornorakouských lokalit Solné komory k přepravě soli po železniční rakouské síti. V současnosti turisticky vysoce atraktivní horská trať.

Poslední realizace železniční tratě za účasti stavební firmy „*Gebrüder Klein*“. ⁴³⁷ Technicky náročná horská trať „*Saltzkammergutbahn*“, nezaměňovat s „*Saltzkammergut lokalbahn*“, vinoucí se mezi alpskými jezery definovaná náročným stoupáním po úbočích alpských vrcholů v oblasti Solné komory. Stavebně realizovala firma Karla Schwarze, s níž Kleinové spolupracovali na stavbě Vorarlberské dráhy kapitola 5.15. ⁴³⁸



Obr. 173 Oblast **Saltzkammergut** z roku 1878
autor: Otto Prechtler zdroj austri-forum.org



Obr. 172 Saltzkammergutbahn rok 1875
Sonnsteintunnel u Traunkirchen
autor fotografie: Cruzda zdroj: austria-forum.org



Obr. 174 **Nádraží Bad Ischl** současný stav
zdroj: oberoesterreich.at
K srovnání architektury nádražních budov

⁴³⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 364-365.

⁴³⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 39.

5.21 Vlečky

Samostatnou kapitolou ve výstavbě železničních tratí jsou podnikové vlečky, které Kleinové stavěli v blízkosti průmyslových podniků či v podnicích, v nichž drželi nemalé podíly. Jednalo se o nákladní dopravu materiálu mezi lokalitami těžby a sekundárním zpracováním vytěžených surovin. Případně pro potřebu přepravy vlastních výrobků na odbytíště zřízených při hlavních páteřních železničních tratích. V mnohých případech to byly pouze krátké úseky v rozmezí několika málo kilometrů jako v případě vlečky v Lukavicích určené k dopravě vytěžené železné rudy z květinského revíru k nádraží, kilometrová vlečka ze sobotínského nádraží do železáren, vlečka z cukrovaru v Kelčanech a mnohé jiné. Níže se blíže věnuji strategicky důležité třiceti kilometrové důlní vlečce označované za **Kladensko-nučickou dráhu**, která měly nedozírný ekonomický význam pro rozvoj Vojtěšské huti v Kladně spoluvlastněné rodinou Kleinů. Doplněnou o Vlkýšskou vlečku související s napojením válcoven v Heřmanově huti na železniční trať České západní dráhy s návazností na Buštěhradskou dráhu a Vojtěšskou huť v Kladně.⁴³⁹

5.21.1 Kladensko-nučická dráha

Trasa: Kladno-Pletený Újezd-Hořelice-Nučice-Tachlovice

Celková Délka: 32 km

Výstavba: 1857-1858

Stavební firmy: Gebrüder Klein, A. Lanna

Hlavní účel trati: doprava železné rudy z nučického ložiska a vápence z Tachlovic k Vojtěšské huti v Kladně

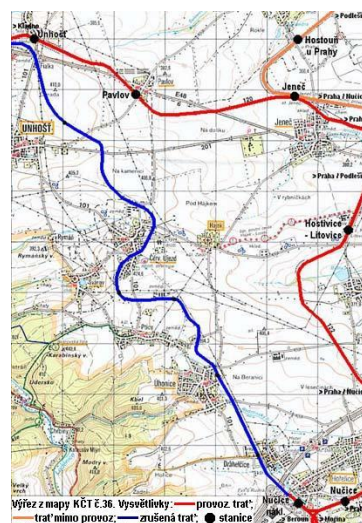
1854 požádal A. Lanna a bratři Kleinové o stavbu průmyslové vlečky z důvodů dopravy vytěžené železné rudy z nučického ložiska a vápence z Tachlovic do Vojtěšské huti v Kladně.

1857-1858 realizace vlečky Pražskou průmyslovou železářskou společností, vznik 1857 více kapitola 2.8 a 6.1.2.

Stavbu realizovaná firmou *Gebrüder Klein*.

1858 zahájen provoz **Kladno-Nučice** s raritním křížením ve stanici u **Pleteného Újezdu** s **Buštěhradskou dráhou**.

Vybudování velké staniční budovy v Hořelicích se skladištěm a výtopnou.



Obr. 175 Kladensko-Nučická dráha zdroj: František Nyklíček Modře vyznačeno těleso zrušené Kladensko-nučické dráhy

⁴³⁹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 39.

Z Hořelic do Vojtěšské huti se vozila ruda a vápenec, opačným směrem surové železo, které se v Hořelicích překládalo na formanské vozy mířící na Plzeňsko do Heřmanovy hutě ve Vlkyši. V počátku na trati byly nasazeny čtyři parní lokomotivy s 36 vozy vyrobenými v Ringhofferově vagónce na Smíchově⁴⁴⁰.



Obr. 176 Kladensko nučická dráha **Křižovatka u Pleteného Újezdu** Zdroj: Solvayovy lomy

1858 výstavba odbočky do stanice Wejhybka, dnes stanice Kladno, která byla v užívání společnosti Buštěhradské dráhy více kapitola 5.4.

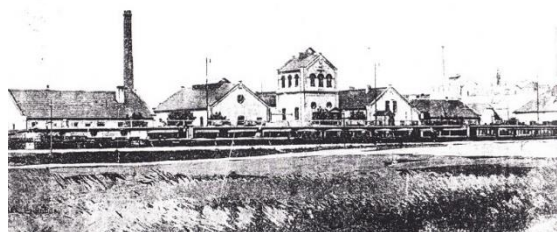
1858 stavba odbočky do vápencového lomu v Tachlovicích zvaná Tachlovické křídlo

1864 stavba odbočky k Dolu Amálie v Kladně, prodloužena k dolu Max v Libušíně v roce 1889

1890 prodloužení dráhy z Tachlovic do Kuchaře

Povoleno bezplatně přepravovat vlastní dělníky a zaměstnance, do té doby sloužila pouze k nákladní přepravě surovin.⁴⁴¹

1899 prodloužení k vápencovým lomům na Berounsku – Mořina, lomy Malá a Velká Amerika, Kanada a Mexiko⁴⁴²



Obr. 178 Důl číslo III v Nučicích zdroj: Solvayovy lomy
Vagóny vyrobené v Ringhofferových závodech na Smíchově



Obr. 177 Důl číslo III v Nučicích z roku 1897
stavba transportní rampy zdroj: Solvayovy lomy

1950 společnost **Kladensko-nučické dráhy** předala vlastní stanici Staré Kladno i s úsekem trati Kladno-Dubí Československým drahám. Trať funkční až do 60. let 20. století, kdy k uzavření úseku Kladno-Hořelice bylo přistoupeno po ukončení těžby železné rudy v nučickém ložisku.



Obr. 179 Pozůstatky vlečky Kladensko-nučické dráhy zdroj: Solvayovy lomy

⁴⁴⁰ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s. 53.

⁴⁴¹ *Kladensko-nučická dráha* [online]. Solvayovy lomy, 2010

⁴⁴² MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 247.

Poté následovalo omezení provozu a předání části tratě Československým drahám. Trať v současnosti využita pouze v areálech bývalého podniku Poldi a na spojce Hořelice-Mořina.⁴⁴³

5.21.2 Vlkýšská vlečka

Trasa: Nýřany-Vlkýš k válcovně Heřmanovy hutě

Celková Délka: 10 km

Výstavba: 1861

Stavební firmy: Gebrüder Klein

Hlavní účel trati: napojení válcoven Heřmanovy hutě na železniční trať České západní dráhy s návazností na Buštěhradskou dráhu a Vojtěšskou huť v Kladně

Strategicky důležitá železniční vlečka k zefektivnění dopravy mezi rozptýlenými zpracovatelskými hutními provozy Pražské železářské společnosti. Zejména se jednalo o dopravu materiálu a výrobků mezi Vojtěšskou hutí v Kladně a válcovnou Heřmanovy hutě ve Vlkýši. M. Krejčířík reflektuje důležitost trati údajem o hmotnosti přepraveného materiálu během prvních šesti měsíců provozu vlečky a to 50000 tun nákladu.⁴⁴⁴

⁴⁴³ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.57-58.

⁴⁴⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 360.

6. Těžba nerostných surovin

Rozmanitost těžených surovin využitých při realizaci dopravních staveb či v průmyslových podnicích vlastněných rodinou Kleinů je velice široká. Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá vytvořili cenný krátký soupis nerostného bohatství, které ke svému podnikání Kleinové využívali. V první řadě se jednalo o **železnou rudu** základní surovinu potřebnou v hutnických provozech. Těžba rudy se soustředila na rudná ložiska ležící v katastru vlastního panství. Po vyčerpání zásob bylo potřeba si nové lokality těžby pronajmout v dostupné vzdálenosti. Vzdálené lokace byly řešeny podnikovými vlečkami, které snížily vysoké náklady na dopravu jako v případě ložiska u Nučic s dodávkou železné rudy pro Vojtěšskou huť na Kladně.⁴⁴⁵ Vysoké dřevouhelné pece sobotínských železáren přešly v rámci modernizace výroby na otop černým uhlím až v závěru 19. století, do té doby byly zásobeny výhradně dřevem z okolních lesů. Právě vysoká spotřeba dřeva v sobotínských železárnách negativně zapříčinila odlesnění původních listnatých a smíšených porostů ve vrcholových partiích a úbočích Hrubého Jeseníku, pod kterými se Vízemberk nacházel.⁴⁴⁶ Dřevěné uhlí bylo postupně v průběhu 2. poloviny 19. století vytlačeno efektivnějším **černým uhlím**, které těžila rodinná těžařstva snad ve všech kutacích lokalitách Čech, Moravy a Slezska. Kleinové ovládli také těžbu **lignitu** na jižní Moravě, dolovali **stříbro** v Krušných horách či **měď** v severovýchodních Čechách. Dalšími nerostnými surovinami v hledáčku jejich zájmu byly: grafit, kvarcit, krupník, pyrit, sádrovec, stavební kámen, vápenec a jiné. Níže popisují hlavní lokality a vazby na spolupodílníky v těžířstvech či přímou konkurenci, s níž se dostali několikrát do střetu zájmu.⁴⁴⁷

Kleinové založili za účelem těžby nerostného bohatství vlastní rodinou těžební společnost s názvem **Těžařstvo bratří Kleinů** „*Gebrüder Klein'sche Gewerkschaft*“. Podíly byly drženy Franzem I. (28 podílů), Franzem II. (10), Marií a JUDr. Urlichem (10), Albert (40), Hubert (40) v celkovém součtu 128 podílů. V roce 1854 došlo k nepatrné změně poměrů v těžební společnosti, kdy se snížily podíly Alberta a Huberta, každý po 32podílech, ve prospěch Franze na 44podílů, podíly Franze II. a JUDr. Urlicha zůstaly ve stejné výši.⁴⁴⁸ K další reorganizaci společnosti došlo ve druhé polovině 50. let 19. století zapříčiněnou náhlou smrtí Franze a Huberta Kleina. Hubertův podíl přešel na bratra Alberta, Franzův byl rozdělen mezi syna Franze II. a dceru Marii.

⁴⁴⁵ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.37.

⁴⁴⁶ KOBZA, Miroslav. *Cestou necestou za tajemstvím Hrubého Jeseníku*. Praha 2015, s.70.

⁴⁴⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.22, 43-44.

⁴⁴⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 313.

Těžba nerostných surovin je nedílnou součástí historie rodiny Kleinů, lokace montánních staveb se nacházely v okolí velkých průmyslových podniků vlastněných rodinou nebo byly situovány v místech nově vznikajících kamenouhelných revírů. Z architektonického pohledu jsou nejzajímavější součástí kapitola 6.2 Černé uhlí, kde je zachycena architektura montánních staveb druhé poloviny 19. století a jejich postupný vývoj v průběhu let, zdokumentovaný i po odstoupení vlastnických práv členů rodiny.

6.1 Železná ruda

Strategická surovina pro výrobu surového železa ve vysokých pecích. Nejdříve těžena pro potřeby sobotínských železáren v lokalitách ležících v katastru vízmberského panství v okolí Vernířovic a Švagrova. Vlastní zásoby železné rudy nepokryly spotřebu sobotínských a štěpánovských železáren, a proto byli Kleinové nuceni základní surovinu dovážet a těžit na vícero lokalitách severní Moravy. Příkladám základní soupis lokalit vycházejících z poznatků Z. Gáby a D. Tempírové-Kotrlé.⁴⁴⁹

Lokality těžby železné rudy pro železárny v Sedmíhradsku a v Rude u Samoboru nejsou blíže specifikovány, předpokladem je, že se využívala místní bohatá ložiska v okolí hutních podniků zřízených v polovině 19. století.

6.1.1 Lokality těžby železné rudy pro železárny v Sobotíně a ve Štěpánově

Oblast Nížkého Jeseníku a Uničova— ložiska devonských rud

Těžba v lokacích: Medlov, Horní Město, Chabičov, Horní Loděnice u Šternberka a jiné

Ložiska rudy v Medlově a ve Šternberku pokrývala třetinovou spotřebu železáren. Těžba na přelomu století se pohybovala kolem 4000 t za rok

Na ložisku v Medlově bylo do konce roku 1965 vytěženo celkem 950 000 t železné rudy.

Oblast Hrubého Jeseníku— nekvalitní velmi kyselé rudy

Těžba v lokacích: Vernířovice důl Sylvan (1842-1862), Kouty nad Desnou, Šumperk

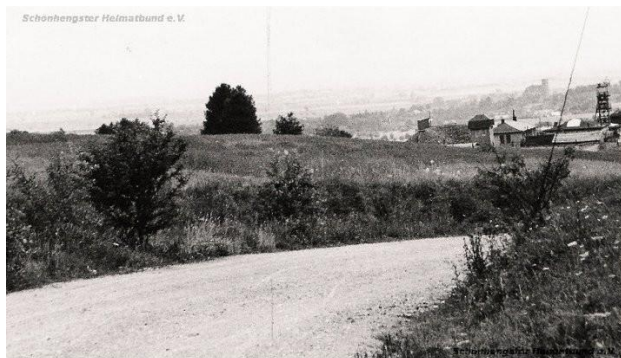
Květínský revír— uzemí mezi Zábřehem a Mohelnicí

Těžba v lokacích: Květín, Lukavice, Vlachov

Hlavní materiálová základna pro železárny Kleinů v Sobotíně a ve Štěpánově se nacházela v půli cesty mezi oběma hutními provozy vzdušnou čarou od sebe vzdálenými 60 km. Přičemž v Zábřehu na Moravě se mohla vytěžená železná ruda naložit na železniční vagóny směřující do

⁴⁴⁹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.19.

Štěpánova napojeného na stejné trati. V pozdějších letech byla k tomuto účelu u silnice z Mohelnice do Zábřehu v katastru Lukavice vybudována vlečka na nádraží v Lukavicích. Těžba v revíru vrcholila v 70. letech 19. století při ročním maximu kolem 8000 t, nakonec byla ukončena ke dni 24.12. 1901.



Obr. 180 Těžba železné rudy „na Barboře“ mezi obcemi Medlov a Úsov zdroj: turistika.cz

Ke konci 80. let 19. století se v železárnách v Sobotíně a ve Štěpánově využívaly z 90% rudy moravského původu těžby, pouhých zbývajících 10 % připadlo na dovoz ze Švédska, Štýrska a Bosny. Roční těžba na přelomu století v nejméně užívaných revírech **Květín**, **Medlov** a **Šternberk** dosahovala roční produkce kolem 12 000 t. Celkově zde pracovalo na 164 havířů.⁴⁵⁰

V roce 1914 byly všechny důlní míry Sobotínsko-štěpánovské akciové společnosti, roku 1865 vlastnilo těžařstvo na 50 železnorudných důlních měř⁴⁵¹, prodány Vítkovickým železárnám ovládaných finančně silnou rodinou Rotschildů.

6.1.2 Lokality těžby železné rudy pro Vojtěšskou huť na Kladně

Kladenské kamenouhelné těžařstvo, Adalbert Lanna⁴⁵², bratři Kleinové, Václav Novotný vstoupilo do nučického železnorudného revíru v roce **1849** odkoupením propůjček důlních měř Scholze a Bendelmayera, kteří v roce 1847 začali kutat v oblasti kolem Jinočan.⁴⁵³ Před ustanovením **Pražské železářské společnosti** v roce **1857**, vlastnilo Kladenské kamenouhelné těžařstvo na 38 železnorudných dolů, ne ve všech probíhala těžba, v katastrech 17 obcí.⁴⁵⁴

Jinočany

1847 otevřeny dvě dolové jámy Jméno Ježíš I a II Scholzem a Bendelmayerem

1849 prodáno Kladenskému kamenouhelnému těžařstvu

1855 v roce úmrtí Franze Kleina těžařstvo vytěžilo 17 836 t železné rudy za rok

⁴⁵⁰ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.19.

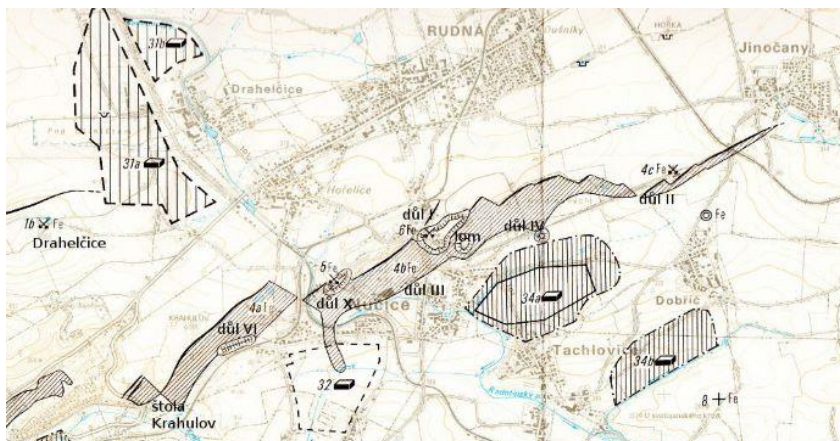
⁴⁵¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 377.

⁴⁵² **Adalbert „Vojtěch“ Lanna** (*23.4 1805-†15.1 1866) významný jihočeský podnikatel v lodní dopravě, který se v průběhu 40. let 19. století se významnou měrou podílel na výstavbě železnic, nádraží, mostů a přístavů. V roce 1845 stavěl společně s Kleiny budovu Masarykova nádraží v Praze, Negrelliho viadukt či řetězový most Františka Josefa I přes Vltavu v Praze. Kapitál získaný z lodní přepravy po Vltavě a Labi při převozu dřeva, soli a tuhy do Saska i Hamburku investoval v polovině 19. století do těžby uhlí na Kladensku a výstavbu Vojtěšské huti. VEITHOVÁ, Kamila. *Vojtěch Adalbert Lanna: Život a dílo osobnosti průmyslové revoluce v 19.století*. Praha 2013.

⁴⁵³ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 36-37.

⁴⁵⁴ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelství*. Ostrava 2011, s.198-199.

1856 zaražen hlubinný důl, lidově nazýván „Na Škrobch“ po bývalé škrobárně⁴⁵⁵, která zde stála. později označován jako Důl č. II Jinočany. Těžba rudy ukončena v roce 1919.⁴⁵⁶



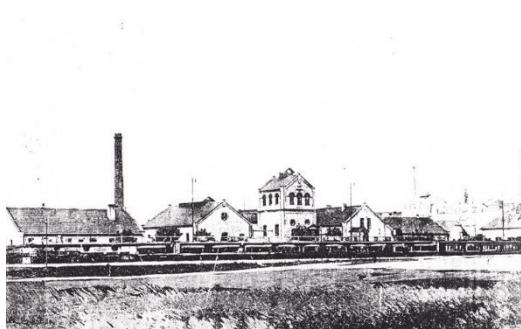
Obr. 181 Mapa železnorudného revíru ložisko Nučice-Jinočany zdroj: Solvayovy lomy

Nučické ložisko

Těžba železné rudy v nučickém ložisku byla zahájena v roce 1846 v lokalitě Vinice a Krahulov. kde železnou rudu objevil báňský úředník František Herda v roce 1845 ve službách knížete Fürstenberga. Zdejší ložisko v celkem čtyřech nově založených jámách Vinice – Jiří I a Jiří II, Krahulov – Antonín a František se svým objemem těžby podílely z 15-18 % z celkového množství zpracované železné rudy ve fürstenberské železárně v Novém Jáchymově uprostřed Křivoklátských lesů.⁴⁵⁷

1853 založen nový **velký povrchový lom Kladenského kamenouhelného těžářstva** rozšiřující se směrem k Hlubočepům.⁴⁵⁸

M. Krejčířík ve své publikaci zmiňuje další lokace pro těžbu železné rudy určené pro Vojtěšskou huť, které si propůjčila společnost Kladenského železářského těžářstva. Jednalo se o jámy Jan Křtitel, Josef, Václav, Theodor a Anna na panství Ptíř.⁴⁵⁹



Obr. 182 Důl číslo III. v Nučicích foto z roku 1897 zdroj: Solvayovy lomy
Stavba dopravní rampy pro transport vytěžené železné rudy.

⁴⁵⁵ Nučické doly, jejich vznik a zánik (1845-1964) [online]. Příloha kroniky č.11 obce Mezouň, 2012, s. 15.

⁴⁵⁶ Důl č. II v Jinočanech [online]. Zdař Bůh.cz, 2015

⁴⁵⁷ Nučice [online]. Solvayovy lomy, 2008-2013

⁴⁵⁸ Důl č. II v Jinočanech [online]. Zdař Bůh.cz, 2015

⁴⁵⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 307.

1868 doly vlastněné **Pražskou železářskou společností**, Kleinové jedni z akcionářů, na ložisku směrem Svárov, Chýňava a Libečov.

Majetkoprávní vztahy Kleinů a ostatních podílníků v těžební společnosti **Kladenského kamenouhelného těžářstva** založeného v roce 1848 společně s Adalbertem **Lannou** a Václavem **Novotným**, které vyvrcholily v roce 1857 založením **Pražské železářské průmyslové společnosti**, jsou blíže popsány v kapitole 2.8 a v následující kapitole 6.2.1. Z důvodu efektivnější dopravy železné rudy z nučických dolů k vysokým pecím Vojtěšské huti na Kladně nechala Pražská železářská průmyslová



Obr. 183 Demolice šachetní budovy dolu č. III v Nučicích v roce 1971. Objekt postavený v roce 1897 a zachycený na předchozích fotografiích. Těžba na dole zastavena v roce 1919 zdroj: Kronika obce Mezouň

společnost postavit mezi lety 1857-1858 Kladensko-nučickou dráhu o celkové délce 25 km z Kladna do Hořelic s odbočkou k vápencovému lomu do Tachlovic, kterou stavělo podnikatelství bratří Kleinů.⁴⁶⁰

6.1.3 Lokality těžby železné rudy v rosicko-oslavanském revíru

Padochov – ložiska železné rudy a černého uhlí více v kapitole 6.2.2

1849 založeno **Těžařstvo Františka** s hlavním dolem společnosti Františka v Padochově 1857 třináct důlních měř na železnou rudu

Franz Klein se o rosicko-oslavanský revír začal zajímat ve stejném časovém rozmezí jako o těžbu uhlí na Kladně, tedy na konci 40. let 19. století. V roce 1849 vstoupil kapitálem bratří Kleinů (Franz, Albert a Hubert) do nově vzniklého **Těžařstva Františka**, ve kterém Kleinové vlastnil třetinový podíl. Lokace těžby se soustřeďovala do katastru obce **Padochov**, jejíž kutací práva a míry podstoupil společnosti Těžařstvo Františka jeden z jejich zakladatelů Ferdinand Lehner. Těžba černého uhlí a železné rudy v oblasti přivedla společnost Těžařstva Františka k častým sporům o kutací právo a narušení dobývacího prostoru s bratry Müllerovými, kteří vlastnili rozsáhlý kamenouhelný komplex v rosicko-oslavanském revíru. Spory vyústily v roce 1852 ustanovením demarkační linie mezi oběma dotčenými těžebními společnostmi. S ohledem, že se zaražená šachta Františka v pozdějších letech zaměřila především na těžbu černého uhlí, je popsána v kapitole 6.2.2. V roce 1853 vystoupil ze společnosti Ferdinand Lehner a místo něj do ní vstoupili bratři Johann a Anton Müllerovi podrobněji popsáno v kapitole 6.2.2 a 7.5.2. Důlní

⁴⁶⁰ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 37-38.

míry Těžařstva Františka byly v roce 1865 podstoupeny nově vzniklé společnosti nesoucí název **Rosické kamenouhelné těžařstvo** se sídlem v Božím Požehnutí, dnes Zastávka u Brna.⁴⁶¹

Železnou rudu, základní vstupní surovinu potřebnou pro **nově budovaný železárenský podnik uprostřed rosicko-oslavanského revíru** na přelomu 50. a 60. let 19. století, těžilo i **Rosické hutní těžařstvo**. Ovládané ze ¾ belgickým kapitálem prezentovaný vlastníkem bývalého žerotínského brandýského panství Belgičanem knížetem Gabrielem Alfonsem Chimay a dvěma belgickými investory Janem Debatty a Alfredem Davallem.⁴⁶² Dále zde vystupoval brněnský velkopodnikatel **Johann Ernst Herring**,⁴⁶³ brněnský textilník **Theodor Offermann**⁴⁶⁴, bratři Ritterové, **Albert** a **Franz II. Klein** a manželé **Urlichovi**. Společnost byla zapsána v obchodním rejstříku až v roce 1861.⁴⁶⁵ Nicméně od roku 1859 začala budovat **železářny v Božím Požehnutí, vysoké pece Alfonsovy hutě se slévárnou, válcovnou s pudlovací pecí** v blízkosti nově postavené železniční tratě z Rosic do Brna.⁴⁶⁶ Lokální naleziště železné rudy nepokryly spotřebu moderních železáren, proto byla ruda těžena a dovážena i ze vzdálenějších moravských nalezišť například z Ivančicka z katastru obcí Domašov, Javůrka a Zálesné Zhoře, z Velké Bíteše, z obcí Dukovany, Slatiňany až z Třebíčska, Znojemska, Moravských Budějovic, Velkého Meziříčí, Tišnova a Bystřice nad Pernštejnem. Dovoz železné rudy ze vzdálených lokalit probíhal formou formanské dopravy skrz absenci navazujících železničních tratí.⁴⁶⁷

Detailně se historii rosicko-oslavanského revíru věnuje M. Matěj a kolektiv v knize *Kulturní památky rosicko-oslavanské průmyslové aglomerace* vydané v roce 2012 NPÚ územním pracovištěm v Ostravě.

⁴⁶¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 308-309.

⁴⁶² *Historie železáren v Božím Požehnutí* [online]. Obec Zastávka, 1964

⁴⁶³ **Johann Ernst Herring** (*17.10. 1816-†31.10. 1871) brněnský velkopodnikatel německého původu, který do Brna přišel po smrti svého otce a na přání strýce Johanna Pauluse Herringa, jež v Brně na začátku 19. století spoluvlastnil bankovní ústav, textilní a koželužné podniky a doly v rosicko-oslavanském revíru. V roce 1836, po smrti strýce, se Johann Ernst Herring ujímá správy nad majetkem a rozšiřuje podnikatelské aktivity v okolí jihomoravské metropole. Mimo jiné je hlavním zakladatelem železáren v Božím Požehnutí a iniciuje postavení železniční tratě do Brna v letech 1851-1855. V roce 1843 radikálně přestavěl dle projektu architekta Ludwiga Förstera Dům u Zlaté lodi na nynější náměstí Svobody v Brně. Od 60. let 19. století velice společensky činným, vrcholem bylo zvolení poslancem Moravského zemského sněmu v roce 1861 a v roce 1866 povolání do panské sněmovny říšské rady ve Vídni. SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 157.

⁴⁶⁴ **Theodor Gustav Offermann** (*8.2. 1822-†15.11. 1892) brněnský rodák pocházející z významné textilní rodiny sdružené kolem textilního podniku **J. H Offermann**, která byla svými látkami ve výborné kvalitě známá po celé monarchii, ve Velké Británii, Egyptě i na americkém kontinentě. Ve vedení textilní továrny se ocitl od 50. let 19. století, kdy společně s bratrem Karlem jej převzal od svého otce. V roce 1849 společně s firmou T. Bracegirdle et Sohn a dalšími společníky založil huť a válcovnu železa při strojní firmě držené ve vlastnictví svého tchána Thomase Bracegirdla. Jeho dcera **Mathilda Marie** si v roce **1881 vzala za muže** vnuka Franze I. Kleina **JUDr. Eduarda Ulricha ml.** SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 299.

⁴⁶⁵ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 157.

⁴⁶⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 311.

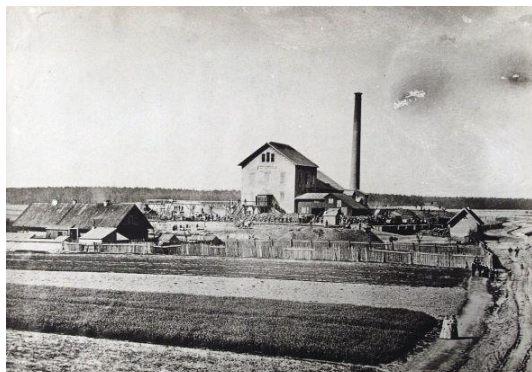
⁴⁶⁷ *Historie železáren v Božím Požehnutí* [online]. Obec Zastávka, 1964

6.1.4 Lokality těžby železné rudy v Podkrkonoší

Těžba probíhala prostřednictvím **Krkonošské těžební společnosti „Riesengebirge-Bergbaugesellschaft“** založené v roce 1857 **Albertem Kleinem**, Adalbertem **Lannou** a významným textilním podnikatelem ze severovýchodních Čech Johannem **Liebigem**. Lokace těžby železné rudy byla soustředěna v katastru obce **Vrát** u Železného Brodu do dvou šachet nesoucích pojmenování Hermann a Alexandra. Vytěžená železná ruda se zpracovávala lokálně v blízké rohanské huti. Spolupráci Albert Klein ukončil společně s dědici Adalberta Lanny v roce 1873.⁴⁶⁸ Ve vytipovaných lokalitách se železná ruda těžila až do roku 1944.⁴⁶⁹

6.2 Černé uhlí

K širším průmyslovým účelům se začalo černé uhlí používat až v polovině 19. století. Bratři Kleinové, po odkoupení vízmberského panství i se železárnami a stavbou nového hutního podniku ve Štěpánově v roce 1846, zaměřili svoji pozornost ke všem nově vznikajícím kamenouhelným revírům v oblasti Čech, Moravy a Slezska. Z důvodů zahájení hlubinné těžby a nutnosti nemalých investic vznikaly nově profilované společnosti– těžířstva. Často ve spojení s předními podnikateli Rakouského císařství pozdější Rakousko-uherské monarchie jako v případě **Kladenského** a **Rosicko-oslavanského revíru**. Naopak v **Ostravsko-karvinském** revíru a Plzeňské kamenouhelné pánvi podnikali Kleinové v rámci rodinného podniku.



Obr. 184 Důl Amálie v Kladně zdroj: ze sbírek SVMK



Obr. 185 Důl Františka v Padochově zdroj: rosicko-oslavansko.cz



Obr. 186 Důl František v Přívoze zdroj: mining.cz

⁴⁶⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 379-380.

⁴⁶⁹ DUCHÁČ, Jaromír. *Těžba železné rudy na Vrátu*. Náš Turnov, 2018, č. 57, s.10.

6.2.1 Kladenský revír

Adalbert Lanna ve druhé polovině 40. let 19. století přizval bratry Kleiny k dolování černého uhlí na Kladensku. Na základě úzkých podnikatelských vazeb vzniklých při společné realizaci Nádraží NStB v Praze dokončeného v roce 1845, kapitola 5.2.3, a následné společné výstavbě Negrelliho viaduktu na trati NStB Praha-Podmokly.

Lanna doloval uhlí v kladenském revíru společně s Václavem Novotným, který otevřel první **jámu Kateřina Josefa** po průzkumu **Janem Váňou** v roce **1846**. Od roku 1847 dobývky pokračovaly prostřednictvím nově založené společnosti **Pražské doly u Kladna** „*Prager Kohlenbergwerk nächst Kladno*“. Z důvodů navýšení kapitálu pro plánovanou expanzi přizval v roce 1848 ekonomicky silné bratry Kleiny Franze, Alberta a Hubert, Libor se podnikání neúčastnil z důvodů blížící se smrti. Společně Lanna, Novotný a Kleinové založili **Kladenské kamenouhelné těžiřstvo** „*Kladnoer Steinkohlengewerkschaft*“. Do majetku těžiřstva spadala již funkční jáma Kateřina Josefa v Kročehlavech z roku 1846. Nově založili hlubinný **Důl Václav** (dokončen 1848), **Důl František** (1848-1852, pojmenován po Franzi Kleinovi) a **Důl Layer** (1847-1858) v Kladně. Letopočty v závorkách značí počátek ražby dolu a rok uvedení do provozu. V lokalitách kolem Kladna mělo těžařstvo propůjčky na 72 důlních měř.⁴⁷⁰ Postředitelé zastával zkušený hornický mistr **Jan Váňa** a **těžní a čerpací zařízení dodala strojírna v Petrově**



Obr. 187 **Důl František Kladno** zdroj: archiv Sládečkova vlastivědného muzea

spadající pod **sobotínské železářny** bratří Kleinů. Z důvodů zamýšlené stavby **dvou vysokých pecí**, budoucí Vojtěšské hutě v Kladně kapitola 7.6.2, koupila společnost v roce 1849 železnorudné doly u Nučic popsané v předchozí kapitole 6.1.⁴⁷¹

V roce 1855 Lanna společně s bratry Kleiny založili druhou společnost určenou primárně k financování záměru vybudovat nový železářenský provoz na Kladně s obchodním názvem **Kladenské železářské těžiřstvo** „*Kladnoer Steinkohlunternehmung*“.⁴⁷²

Kleinové, vytížení stavbou železnic a podnikatelskými aktivitami, ani Adalbert Lanna ekonomicky nestačili pokrýt investici k dostavbě Vojtěšské hutě více v samostatné kapitole 7.5.1. Proto se v roce **1857 spojili** s majitelem černouhelných dolů po Václavu Černém **Robertem**

⁴⁷⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s. 198.

⁴⁷¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 305.

⁴⁷² MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.29-30.

Florentinem, zastupující vídeňský obchodní dům Florentin a spol., a **majitelem Heřmanovy hutě** na Plzeňsku **Dietrichem Hermannem**.⁴⁷³ Nově vzniklá společnost, která zahrnovala i **obě těžářstva**, kde figurovali Kleinové s Lannou, nesla název **Pražská průmyslová železářská společnost „Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft“**. V roce **1863** byla společnost převedena na akciovou s názvem **Pražská železářská společnost**, již bez podílové účasti Novotného.⁴⁷⁴

Zatímco v pozůstalostním spise zpracovaném P. Popelkou po Albertu Kleinovi z roku 1880 je uveden podíl na železárnách v Kladně v hodnotě 11 000 zlatých doplněno údajem, že se podnik nachází v likvidaci. V soupisu pozůstalosti Franze II. Kleina se již hutní podniky na Kladensku nevyskytují.⁴⁷⁵ Na počátku 20. století se Pražská železářská společnost stala jednou z největších těžebních společností v revíru a silnou pozici si udržela až do znárodnění v roce 1945. Potomci Kleinů ve vlastnické struktuře společnosti ve 20. století nefigurojí.⁴⁷⁶

Pražské železářské společnosti patřily **doly Roberta Florentina** jáma Naděje-Kateřina v Dubí, důl Václav-Vítek uzavřen 1891, důl Josef a **Ludvík** ve Vrapicích a jiné, **doly bývalého Kladenského kamenouhelného těžářstva** důl Václav, František a Layer-konec těžby 1889 a další. Níže přikládám soupis nově hloubených jam a budoucích hlavních dobývacích prostor Pražské železářské společnosti, převzato z projektu Kladno minulé.⁴⁷⁷



Obr. 188 Jáma **Ludvík** ve Vrapicích. Jámu započal hloubit v roce 1813 Jan Černý, v roce 1882 ukončena těžba PŽS.
zdroj: hornictvi.kladnominule.cz

1857 hloubení jámy Zippe (netěženo)

1858–1863 hloubení jámy **Amálie**

Hlavní důl společnosti na dalších 20 let, nevýhodná lokace na druhé straně Kladna od Vojtěžské huti. Maximální hloubka dolu je udána 293,5, uzavřen po vytěžení 1896.

⁴⁷³ **Hermann Dietrich Lindheim** (30.7 1790–†11.3. 1860) rodák z Vratislavi působící v oblasti textilního, chemického, hutního, těžebního a strojínského průmyslu. Ve 40. letech 19. století založil centrálu ve Vídni, odkud řídil své rozsáhlé podnikatelské aktivity. Od druhé poloviny 40. let se soustředil především na oblast hutnictví a těžbu nerostného bohatství určeného k sekundárnímu zpracování ve vlastních železárnách na Plzeňsku. V Heřmanově huti ve Vlkyši vybudoval moderní hutní provoz s pudlovnou a válcovnou oceli, která se v roce 1857 spojila s Kladenským kamenouhelným těžářstvem a Robertem Florentinem v Pražskou průmyslovou železářskou společnost. MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 168.

⁴⁷⁴ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.172-173.

⁴⁷⁵ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 64-70.

⁴⁷⁶ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.29.

⁴⁷⁷ *Pražská železářská společnost* [online]. Kladno minulé, 2011-2014



Obr. 190 Důl Amálie v Kladně 1858-1896
zdroj: ze sbírek SVMK



Obr. 189 Důl Stehelčevy
zdroj: archiv Sládečkova vlastivědného muzea

1871–1873 vyhloubení jámy **Stehelčevy**

1874-1877 vyhloubení jámy **Mayrau**

Důl Mayrau a důl Max plně nahradily ostatní doly společnosti

V současnosti se jedná o Hornický skanzen Mayrau ve Vinařicích

1878–1879 vyhloubení jámy **Julius**

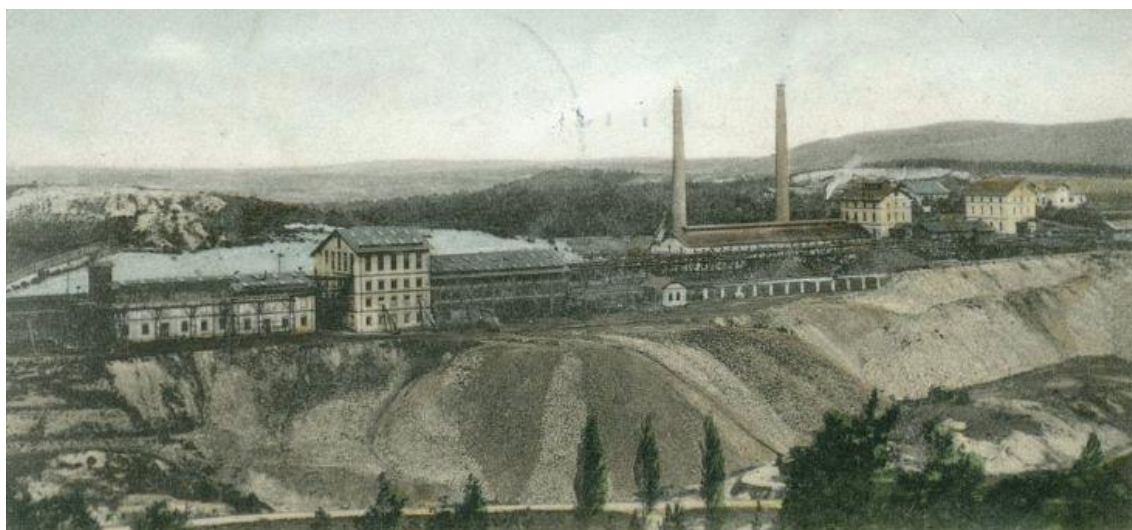
1884 vyhloubení jámy Robert (součást dolu Mayrau)

1888–1890 hloubení jámy Max

1905 odkoupení dolů Jan a Schoeller

1913–1914 vyhloubení jámy Wanieck

1941–1943 vyhloubení jámy Jaroslav



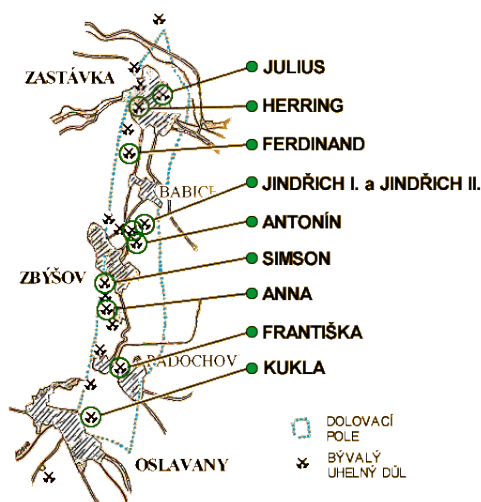
Obr. 191 Důl Mayrau ve Vinařicích pohlednice z konce 19. století zdroj: stavebni-technika.cz

Detailně se historii i problematice spojené s kladenskou průmyslovou aglomerací věnuje M. Matěj a kolektiv v knize Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace vydané v roce 2017 NPÚ územním pracovištěm v Ostravě.

6.2.2 Rosicko-oslavanský revír

Kleinové vstupují do oblasti těžby černého uhlí v jihomoravském kraji nedaleko Brna v samotném závěru 40. let 19. století prostřednictvím k tomu založené společnosti **Těžařstvo Františka**, jak už bylo zmíněno v kapitole 6.1.3. Těžařstvo vlastnilo v katastru obce Padochov osm důlních měr, strojní těžní zařízení a provozní budovy. Hlavním dolem společnosti byl **důl Františka v Padochově** popsáný v následující podkapitole.

V roce 1865 došlo k fúzi mezi **Těžařstvem Františka** a brněnským podnikatelem v textilnictví, v bankovníctví, obchodníkem se šampaňským a majitelem největší těžební společnosti v rosicko-oslavanském kamenouhelném revíru **Ernstem Johannem Herringem**.⁴⁷⁸ S ohledem na majoritní podíl ve vlastnictví Herringa v nově ustanovené společnosti **Rosického kamenouhelného těžařstva**, v němž Kleinové vlastnili šestinový podíl, se detailnějšímu soupisu majetku a rozsáhlé stavební činnosti v rosicko-oslavanském revíru pod iniciativou největšího společnosti dále nevěnuji a popisují jej až v kapitole 7.6.3.



Obr. 192 Doly Rosicko-oslavanského revíru
Důl Františka v Padochově druhý ze spodu
zdroj: rosicko-oslavansko.cz

Zároveň odkazuji na publikaci o historii rosicko-oslavanského revíru od M. Matěje a kolektivu *Kulturní památky rosicko-oslavanské průmyslové aglomerace* vydané v roce 2012 NPÚ územním pracovištěm v Ostravě.

⁴⁷⁸ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 157.

6.2.2.1 Důl Františka v Padochově

V katastru obce **Padochov** začal **Ferdinand Lehner** hledat železnou rudu a černé uhlí v polovině 40. let 19. století. Jak už bylo řečeno v předchozích kapitolách spojil své síly s ekonomicky silnými bratry Kleiny v roce 1849. Kleinové ze svých závodů v **Sobotíně** a v **Petrově** **dodali nové těžní a čerpací zařízení** dolu a v roce **1851** byla na dole v Padochově postavena **první strojovna poháněna parním strojem**. Ředitel sobotínských železáren **Alois Scholz** se také velkou měrou podílel na **modernizaci dolu** v roce **1859** a **způsobu sfárání horníků do šachty těžní klecí**. Bohužel vedení dolu podcenilo odvětrání podzemních prostor a v létě roku 1860 došlo k největšímu důlnímu neštěstí v revíru, při kterém zahynulo 53 horníků.⁴⁷⁹ Od roku 1865 patřil důl Františka v Padochově do rozsáhlého kamenouhelného komplexu Rosické báňské společnosti.

Jednoduchý montánní objekt z poloviny 19. století postavený na obdélném půdoryse s bíle omítaným zdivem zastřešený valbovou střechou, z níž vycházela dřevěná jehlanová konstrukce těžní věže ukončená dřevěným štítem. Na druhém snímku je možné vidět **modernizaci dolu z roku 1904** s novou železnou konstrukcí těžní věže, přestavbu areálu a napojení na důlní vlečku Rosicko-oslavanského revíru. Dominantní oktogonální vysoký cihelný komín viditelný na všech snímcích je důležitým orientačním bodem. Poslední dvojice historických fotografií dokumentuje architektonický vývoj montánních staveb Dolu Františka v Padochově v průběhu 20. století až do odstřelu těžní věže v roce 1997.⁴⁸⁰



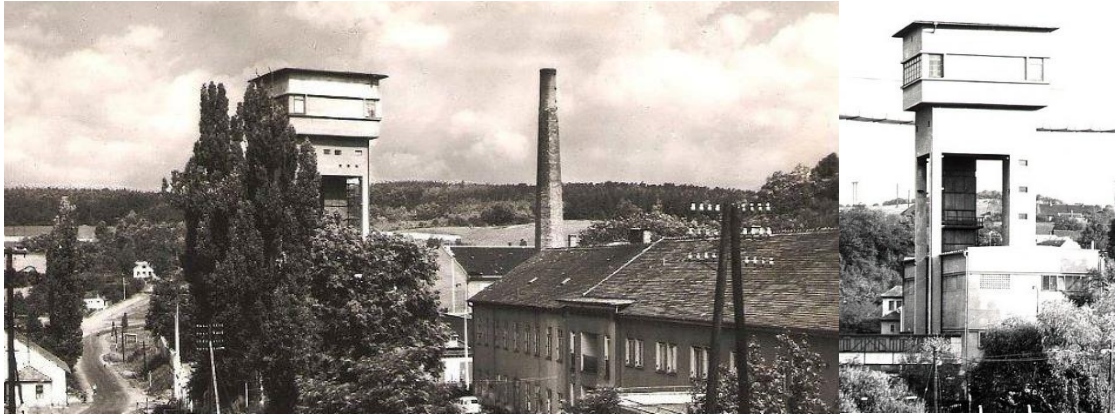
Obr. 194 Důl Františka v Padochově rok 1888
zdroj: rosicko-oslavansko.cz



Obr. 193 Důl Františka s železnou těžební věží
postavenou v roce 1904 zdroj: rosicko-oslavansko.cz

⁴⁷⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 308-310.

⁴⁸⁰ *Důl František* [online]. Vlastivědný spolek Rosicko-Oslavanska, 2006.



Obr. 196 Důl Františka s železobetonovou těžební věží foto z roku 1965 zdroj: rosicko-oslavansko.cz

Důl Františka byl v roce 1910 propojen visutou Breichertovou lanovou dráhou s Dolem Simson a po ukončení modernizace Dolu Dukla sloužil jen jako jáma větřní. Uhlí se zde těžilo příležitostně pouze pro zvýšenou spotřebu elektrárny v Oslavanech. V roce 1964 byla započata rozsáhlá rekonstrukce jámy demonstrovaná 32 metry vysokou železobetonovou věží. Jáma dolu



Obr. 195 Bývalý Důl Františka v Padochově stávající stav s viditelnou hmotou původní montážní stavby vlevo od oktogonálního cihelného komínu z 19. století zdroj: mapy.cz

Františka byla prohloubena na 11 pater o konečné hloubce 861 metry. Jáma Františka byla prvním důlním dílem v revíru, na kterém se započalo s řízenou technickou likvidací v roce 1991. Zасыпání jámy bylo ukončeno následující rok a architektonicky hodnotná těžní železobetonová věž z poloviny 60. let 20. století odstřelena dne 31. 12. roku 1997.⁴⁸¹

6.2.3 Ostravsko-karvinský revír

V pořadí již třetí uhelný revír v krátké časové souslednosti, kam Franz, Albert a Hubert upřeli svoji pozornost. Při výstavbě **Severní dráhy císaře Ferdinanda** do Bohumína, kapitola 5.1, si uvědomili jedinečnou polohu lokality při soutoku řeky Odry a Ostravice, která výslovně nabízela vytěženým uhlím zásobovat společnost KFNB a také své železářny ve Štěpánově postavené v roce 1846 při trati NStB vedoucí z Olomouce do Prahy. První dobývky v ostravsko-karvinském revíru jsou datovány o mnoho let dříve již ve druhé polovině 18. století.⁴⁸²

V polovině srpna roku 1849 nechali bratři Kleinové provést rozsáhlý průzkum lokalit v katastrech obcí **Přívoz** a **Hrušov** sobotínským hormistrem Franzem Handwerkem. Po velmi kladném hodnocení a prvních nálezích kamenouhelných slojí získali prostřednictvím rodinné společnosti **Těžařstvo bratří Kleinů** „*Gebrüder Klein'sche Gewerkschaft*“ v roce 1850 přes dvacet

⁴⁸¹ Důl František [online]. Vlastivědný spolek Rosicko-Oslavanska, 2006.

⁴⁸² MATĚJ, Miloš a KLÁT, Jaroslav a KORBELÁŘOVÁ, Irena. Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru. Ostrava 2009, s.13.

kutacích licencí a vyhloubili první tři šachty. Do funkce horního ředitele podniku ustanovili **Antona Pécheho** pocházejícího z Uher, kterého přesunuli ze **stříbrných dolů bratra Huberta v Krušných horách** více kapitola 6.4.⁴⁸³



Obr. 197 Mapa s vyznačenou lokací Přívoz a Hrušov v blízkosti tratě KFNB směřující do Bohumína II. vojenské mapování z let 1836-1852. Morava, mapový list O_5_X zdroj: oldmaps.geolab.cz

Mapový výřez zobrazuje lokaci, kde se setkávaly tři historicky významné územní celky **Pruské Slezsko** (Petřkovice-není vyznačeno na mapě), **Rakouské Slezsko** (Hrušov) a **Moravského markrabství** (Přívoz). Řeka Odra vymezovala hranice mezi německým Pruskem a Rakouským císařstvím. Zatímco Přívoz a Hrušov, vyznačeno červeným obdélníkem, spadaly pod Rakousko. Důl **Anselm** v Petřkovicích **Salomona Rothschilda** vzdálený vzdušnou čarou necelé dva kilometry spadal do části Pruského Slezska. Z tohoto důvodu není na mapě vyznačen, jelikož se jednalo o území sousedního státu. Navíc v levém dolním rohu jsou patrné meandry hraniční řeky Ostravice, která oddělovala území Moravského markrabství od Rakouského Slezska. Přívoz „Prziwos“ spadal územně pod Moravu a uhlí se zde ještě netěžilo, Hrušov „Hruschau“ naopak pod Rakouské Slezsko.

6.2.3.1 Střet zájmů Kleinů a Rothschildů

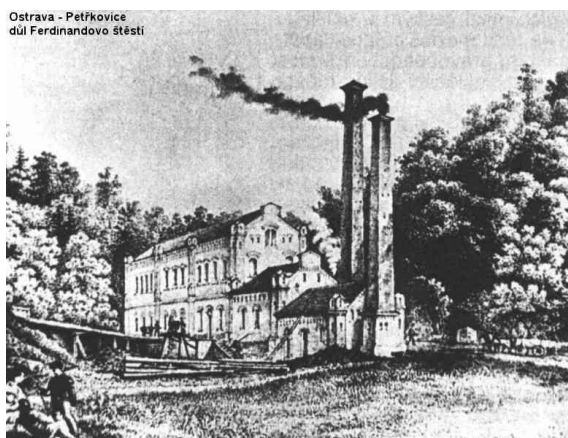
V roce 1844 koupil Salomon Mayer svobodný pán z Rothschildů (1774-1855) šilheřovické a hlučínské panství i s důlními měrami. Od roku 1843 byl rovněž majitel **Vítkovických železáren** a jeden z hlavních akcionářů a **iniciátorů výstavby KFNB**. Rothschildové okamžitě rozšířili dolování uhlí na jihovýchodním úbočí kopce Landek v oblasti Petřkovic ležících na levém břehu řeky Odry. Ta neoddělovala jen Prusko od Rakouska, ale také Petřkovice od Hrušova. **Rothschildové se několikrát dostali do sporu s Těžářstvem bratří Kleinů** o hranice kutacího

⁴⁸³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 312-313.

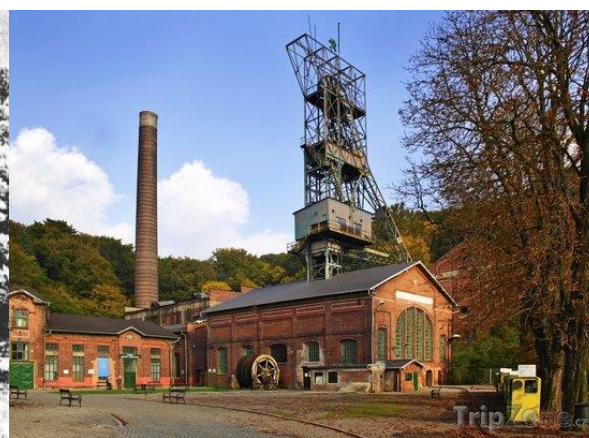
prostoru. Vzájemný spor vyvrcholil **podepsáním demarkační dohody v roce 1850**, která přesně vymezila dobývací prostor a dělící linii mezi oběma sousedními revíry. Dne **20. 9. 1852** se správy hlučínského panství a celého podnikání za rodinu Rothschildů ujal **Anselm Salomon Rothschild** (1803-1874).⁴⁸⁴ V polovině roku **1855** společnost **KFNB**, ovládaná Rothschildy, **odkoupila tři doly Těžířstva bratří Kleinů v Hrušově a v Přívoze i s veškerým zařízením a kutacími právy.**⁴⁸⁵

K hlavním Rothschildovským kamenouhelným dolům v revíru patřil důl **Anselm**, první hlubinný důl na Ostravsku se založenou svislou těžní jámou, dnes **Hornické muzeum LANDEK Park**. Těžba štolami v této lokalitě se datuje již do roku 1782. Dobývací prostor ležel na území tzv. Hlučínských dolů, které společně s Vítkovickými železárnami koupili Rothschildové v roce 1843 od olomouckého arcibiskupství.⁴⁸⁶

Ostrava - Petřkovice
důl Ferdinandovo štěstí



Obr. 198 Důl Anselm Petřkovice autor: W. L. Knippl 1855
zdroj hornický-klub.info



Obr. 199 Lanek Park Hornické Muzeum
zdroj tripZone.cz

Litografie zobrazující důl Anselm v Petřkovicích od W. L. Knippla z roku 1855 je vzorovou ukázkou industriální architektury montánních staveb poloviny 19. století. Je zde zachycena původní dvoupatrová jámová budova dolu Anselm se strojovnou. Ve štítové zdi propojeno s přizemním objektem kotelny se dvěma dominantními čtyřbokými cihelnými komíny.

Anselm Salomon **Rothschild** se v 60. letech 19. století obchodně spojil s bratry **Gutmannovými**. Jeho syn **Albert Salomon Rothschild** (1844-1911) pozici upevnil a roku 1896 inicioval vytvoření společného podniku s rodinou Gutmannů pod názvem **Vitkovické horní a hutní těžířstvo**. Stejná společnost odkoupila na počátku 20. století všechny důlní míry bývalého Těžařstva bratří Kleinů na Moravě. Rodina Rothschildů udržela báňský a hutní majetek v

⁴⁸⁴ MATĚJ, Miloš a KLÁT, Jaroslav a KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava 2009, s. 67.

⁴⁸⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 313-315.

⁴⁸⁶ MATĚJ, Miloš a KLÁT, Jaroslav a KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava 2009, s. 131-132.

Ostravko-karvinské páňvi i po vzniku Československa. Z obav před sílící hrozbou fašistického Německa se rozhodli v roce 1937 své podíly prodat pojišťovací společnosti Aliance Assurce LTD. v Londýně. Po roce 1945 byl majetek Rothschildů, příslušníků jedné z nejmocnějších evropských bankéřských rodin znárodněn a důl Anselm přejmenován na **Eduard Urx**.⁴⁸⁷

6.2.3.2 Doly bratří Kleinů v ostravském revíru

Prvním dolem vybudovaným v ostravském revíru Těžařstvem bratří Kleinů v roce 1849 byl **Důl František v Přívoze**. Další dva doly **Hubert** (1850) a **Albert** (1854) ležící v katastru obce Hrušov byly založeny o několik málo let později. Důl Albert byl záměrně situován při výhodné poloze u železniční stanice Hrušov na trati KFNB. Mezi lety 1849-1851 řídil pro Kleinův ostravské doly sobotínský hormistr **Franz Handwerk**. Byl zároveň členem skupiny, jež vytipovala lokace k těžbě uhlí v Hrušově i v Přívoze. V roce 1851 nahradil Handwera ve funkci horního ředitele ostravských dolů **Anton Péch**, který do té doby pro **Huberta Kleina** řídil **stříbrné doly v Krušných horách** více kapitola 6.4. Péch okamžitě po nástupu do funkce započal s rozsáhlou modernizací a rozšiřováním dolů za účelem zvýšení konkurenceschopnosti v ostravském revíru, který byl silně ovládnut rodinou Rothschildů. Svoji pozici zastával Péch pouze dva roky, kdy na vlastní žádost odešel do rodných Uher. Na jeho místo nastoupil ředitel Martin Jiříček.⁴⁸⁸

Pro zpestření doplňuji údaj, že v roce **1853 vytěžili** havíři Kleinova těžařstva na dole **František v Přívoze 16 000 tun** uhlí, následující rok navýšili dobývku až o čtvrtinu na **20 020 tun**.⁴⁸⁹ Roční těžba v roce **1855** dosáhla ve všech důlních mírách pod správou bratří Kleinů hodnoty **33 700 tun**. Navíc odhad důlních zásob činil 644 000 tun uhlí výborné jakosti. Ocenění důlního majetku provedené v květnu roku 1855 ředitelem Martinem Jiříčkem a vrchním inspektorem **Janem Schebkem** bylo vyčísleno částkou 674 877 zl.⁴⁹⁰ Mezi největší odběratele uhlí z Kleinovských ostravských dolů patřily železárny ve Štěpánově, společnost KFNB, cukrovary a nově vznikající průmyslové podniky poblíž tratě KFNB a NStB.⁴⁹¹

Pod tíhou **finanční aféry Zinnerova obchodního domu** ve Vídni mezi lety **1854-1855**, která existenčně ohrozila podnikání bratří Kleinů, byli Kleinové nuceni své prosperující ostravské doly rychle prodat. Hrozba bankrotu rodinného impéria vysvětluje důvod, proč finální prodejní cena 550 000 zlatých byla o více než 100 000 zlatých nižší než odhad z předchozího měsíce vlastními

⁴⁸⁷ MATĚJ, Miloš a KLÁT, Jaroslav a KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava 2009, s. 132-137.

⁴⁸⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 312-313.

⁴⁸⁹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.43.

⁴⁹⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 315.

⁴⁹¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 313.

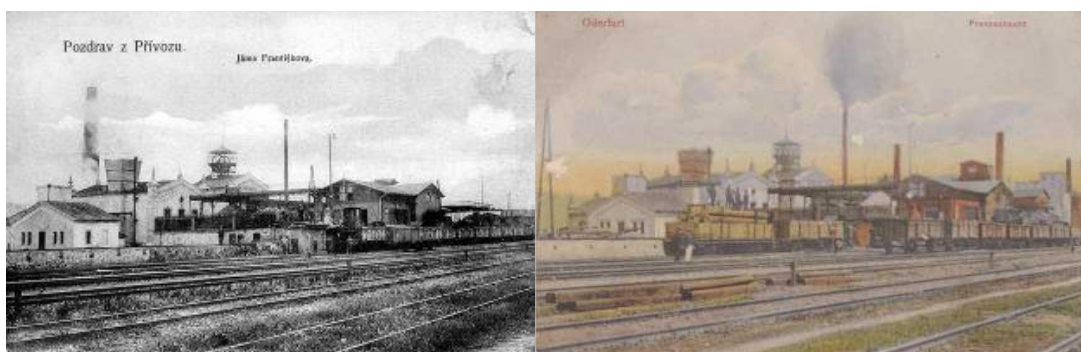
odborníky.⁴⁹² **12. července 1855** byla podepsána smlouva mezi **Těžařstvem bratří Kleinů a Kamenouhelnými doly c. k. privilegované dráhy císaře Ferdinanda**, finančně ovládané Rothschildy. Společnost odkoupila všechny důlní majetek Kleinů v Přívoze i v Hrušově a tím podnikání bratří Kleinů v Ostravsko-karvinském kamenouhelném revíru nadobro skončilo.⁴⁹³

Ve vícero zdrojích je mylně uváděno, že důl Albert v Hrušově byl v roce 1856 po smrti Huberta Kleina přejmenován na „Hubert“ k uctění jeho památky. Datum je v rozporu s podpisem prodejní smlouvy důlního majetku z července roku 1855. Předpokládat, že noví vlastníci přejmenovali důl po zesnulém předchozím majiteli, s nimž se několikrát dostali do střetu zájmů, je nadhodnocené. V Hrušově se totiž nacházely doly dva Albert a Hubert, nejednalo se o přejmenování dolu Albert na Hubert, ale o dva samostatné důlní objekty. K fyzickému propojení dolů došlo až později v 70. letech 19. století, kdy důl Albert plnil funkci větrní jámy dolu Hubert blíže popsáno v následujících kapitolách.

6.2.3.2.1 Důl František-Přívoz (1849-1855, 1994)

Roku **1849** pod vedením Handwerka vybuodovalo Těžiřstvo bratří Kleinů v Přívoze v blízkosti železniční tratě společnosti KFNB důl František označován jako „*Franz Schacht*“. Během funkčního období Antona Pécheho došlo k přebudování jámy kutací na **jámu důlní**, aby bylo možno dobývat uhlí z hlubších prostor. V roce 1855 byly důlní míry podstoupeny KFNB důvody vysvětleny v předchozí kapitole.⁴⁹⁴

Větší modernizace se důl dočkal ve vlastnictví KFNB až v roce 1869, kdy byla prohloubena těžní jáma do hloubky 206,5 metrů. Ničivá povodeň z roku 1888 odstavila důl na rok z provozu. Během roční odstávky byly likvidovány následky vody vniklé do podzemí. V roce 1901 byla na jámě vybudována moderní koksovna, která se řadila mezi největší v revíru.



Obr. 200 Důl František v přívoze „*Franzschacht*“ vyobrazení z počátku 20. století kolem roku 1910
Pohled na důl přes kolejiště tratě KFNB. zdroj: aukro.cz, mining.cz

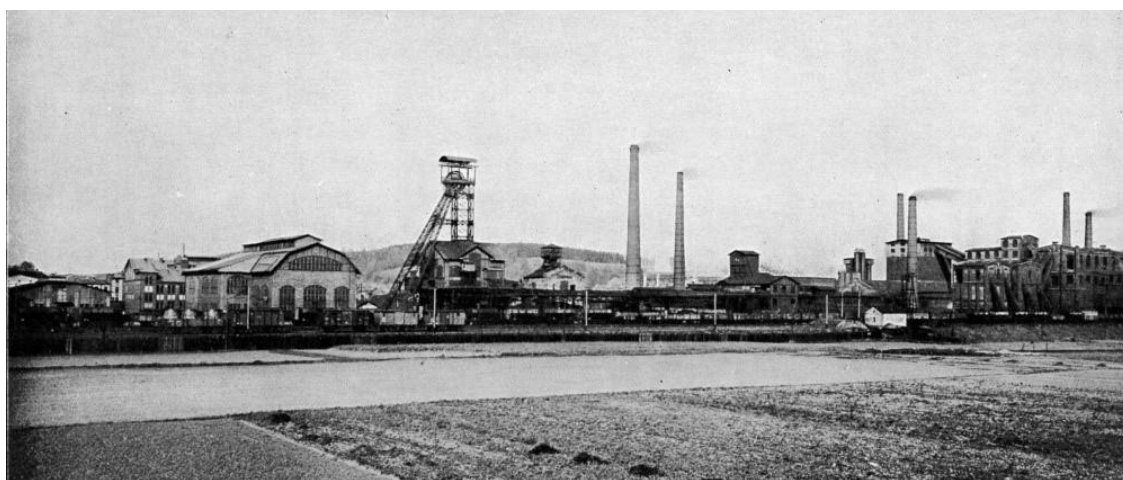
⁴⁹² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 336-337

⁴⁹³ MATĚJ, Miloš a KLÁT, Jaroslav a KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava 2009, s. 61.

⁴⁹⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 312-315.

Společně s koksovnu byla postavena i elektrárna. Při srovnání přiloženého obrazového materiálu na předchozí straně je patrná stavební expanze v pravé zadní části areálu zachycená na barevné pohlednici datované z roku 1910. S ohledem na výstavbu dalších dvou cihelných komínů se mohlo jednat o koksovnu a elektrárnu. Stavebně šlo o jednoduché jednopatrové stavby se sedlovými střechami v mírném sklonu a s omítaným zdívkem.

Druhá rekonstrukce dolu proběhla až mezi lety 1912-1917, při které byl celý provoz na dole elektrifikován a těžní jáma prohloubena na 530 m.⁴⁹⁵ **Zásadní přestavba** budov proběhla v letech **1924-1928**, jehož podobu z charakteristických režných cihel si hlavní budova strojovny dochovala dodnes. V rámci hledání finančních úspor byl Důl František v roce 1927 spojen s Dolem Jiřím a o šest let později s Dolem Jindřich.



Obr. 201 01 Důl František po modernizaci z 20. let 20. století zdroj hornicky-klub.cz

Po druhé světové válce byly doly znárodněny a od 1. ledna 1946 začleněny do **národního podniku Ostravsko-karvinské doly v Ostravě**. V roce 1947 byl **Důl František** přejmenován na **Důl Generál Svoboda**. K dalšímu přejmenování došlo v roce 1953 na **Důl Vítězný únor**. K 1. lednu 1964 byly sloučeny doly Vítězný únor (**František**), Eduard Urx (**Anselm**) a Stachanov (**Hubert**) pod jeden správní celek s centrální těžní jámou na dole Vítězný únor. V roce 1985 byla skipová jáma prohloubena na konečnou hloubku 1040,8 m do úrovně 11. patra a stala se tak nejhlubší jámou v ostravské části revíru.⁴⁹⁶

1. dubna 1990 pod vlivem změny politické situace v zemi došlo k poslednímu přejmenování dolu na **Důl Odra**. **30. června 1994** byla těžba na dole Odra **definitivně ukončena**. Odra byla posledním činným dolem v ostravské pánvi, ve kterém se těžilo kvalitní uhlí bezmála 150 let.⁴⁹⁷ Což potvrzuje kvality odborníků zaměstnaných bratry Kleiny při lokacích těžby.

⁴⁹⁵ Důl František v Přívoze dává uhlí 146 let [online]. Klub přátel hornického muzea v Ostravě, 2007.

⁴⁹⁶ Důl František-Generál Svoboda-Vítězný únor-Odra [online]. Solvayovy lomy, 2010.

⁴⁹⁷ Důl František v Přívoze dává uhlí 146 let [online]. Klub přátel hornického muzea v Ostravě, 2007.

6.2.3.2.2 Důl Albert-Hrušov (1849-1855, 1886)

Kutací práce v **Hrušově** byly započaty **Těžířstvem bratří Kleinů souběžně s kutacími pracemi v Přívoze v roce 1849. S těžbou uhlí se začalo následující rok 1850**, kdy na jaře dosáhla hloubka kutací jámy 10,5 m. Nad jámou byla postavena strojovna, kotelna a instalován vodotěžný stroj. V padesátých letech 19. století nechal **Anton Péch** propojit tři šachty pojmenované dle bratří Kleinů František-Albert–Hubert pod jednotný název **Důl Albert**, Důl František se nacházel v té době v Přívoze, vznik dolu je datován **k 6. květnu 1853**. Při této akci byla také vyhloubena nová hlavní šachta umístěna strategicky v blízkosti nádraží v Hrušově. Souběžně s těžbou uhlí zde Kleinové začali vyrábět koks, nejdříve v milířích a **od roku 1854 ve třech koksových pecích**. Následující rok byl důl Albert společně s ostatními báňskými majetky rodiny Kleinů v ostravském revíru prodán KFNB.⁴⁹⁸

30. června 1876 byla na **dole Albert ukončena těžba**, která se dostala do hloubky 200 m. Poté byl důl Albert sloučen s vedlejším dolem Hubert větřní jámou a k pomocnému účelu sloužil až do roku 1886.⁴⁹⁹

6.2.3.2.3 Důl Hubert-Hrušov (1849, 1854-1855, 1966)

Druhým dolem v Hrušově založeným oficiálně až v roce 1854, i když kutací práce zde probíhaly od roku 1849,⁵⁰⁰ byl **Důl Hubert** nesoucí jméno po nejmladším z bratrů Kleinů. O rok později byl důl otevřen a započala na něm těžba, která dosáhla hloubky 25 metrů. Nad jámou byla postavena jámová budova a instalován **parní stroj** pražské firmy **Ruston** pohánějící těžní a vodotěžní zařízení dalších dvacet let. V roce 1855 byl důl Hubert prodán společně s ostatním majetkem Těžířstva bratří Kleinů v ostravském revíru společnosti KFNB.

První výraznější přestavba dolu proběhla až v 70. letech 19. století. V roce 1874 byla souběžně s rekonstrukcí těžního stroje nahrazena původní těžní věž pyramidální ocelovou konstrukcí. V roce 1876 došlo ke sloučení s dolem Albert v podzemí, jak už bylo řečeno v předchozí kapitole. V 80. letech 19. století započala kompletní přestavba areálu, při níž byla odstraněna předchozí pyramidální ocelová věž a nahrazena vzpěrovou ocelovou těžní věží. V tomto období byla většina budov jedno až dvoupodlažních s omítaným zdivem, pokud se nejednalo o jámové těžní a větřní objekty. K nejrozsáhlejší přestavbě areálu došlo až ve čtvrtině 20. století mezi lety 1924-1928, která byla spojená s kompletní elektrifikací provozu. Byla realizována nová budova těžní jámy, strojovna a velkoprostorové dílny v duchu industriální

⁴⁹⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 315.

⁴⁹⁹ *Něco z historie Hrušova* [online]. Klub přátel hornického muzea v Ostravě, 2013.

⁵⁰⁰ *Něco z historie Hrušova* [online]. Klub přátel hornického muzea v Ostravě, 2013.

architektury 20. let 20. století. Typická konstrukce pro všechny objekty se skládá z nosného ocelového skeletu s cihelnou vyzdívkou.⁵⁰¹

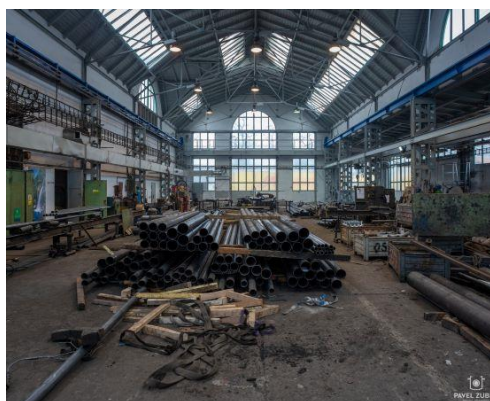


Obr. 202 Důl Hubert v Hrušově objekt staré a nové strojovny stávající stav po rekonstrukci. Foto z roku 2019 autor: Pavel Zubek

Na barevné fotografii vlevo nahoře jsou zachycené obě strojovny vybudované v rozmezí třiceti let, díky nimž můžeme posoudit vývoj industriální architektury na přelomu 19. a 20. století. V popředí stojí starší strojovna vybudovaná mezi lety 1874-1898 s dobře čitelnými historizujícími prvky druhé poloviny 19. století. Štítová fasáda objektu je vertikálně

členěna čtyřmi pilastry s vodorovnou drážkou v parteru doplněna o profilovanou kordonovou římsu nad hlavním centrálně umístěným vstupem. Za historickou budovou navazuje nová velkorozponová hala strojovny s nosnou ocelovou konstrukcí s výplňovým režným zdivem z let 1924-28, která charakterizuje industriální architekturu meziválečného období.⁵⁰²

Téměř po 100 letech své existence byl důl Hubert v roce 1946 přejmenován na důl Stachanov, toto jméno nesl až do ukončení provozu v roce 1992. 1. ledna 1964 byl důl propojen s doly Vítězný únor (František) v Přívoze a Eduard Urx (Anselm) v Petřkovicích pod jeden důlní komplex s názvem Důl Vítězný únor n. p. Ostrava. Těžebně byl důl činný do roku 1966, s maximální hloubkou těžní jámy 568,7 m. Na dole Hubert se těžilo bez přestávky bezmála 120 let. Roční těžba se pohybovala mezi 102 000 - 535 000 tunami uhlí. Na dole Hubert se odhadem vytěžilo až 40 miliónů tun černého uhlí.⁵⁰³ Což opět dokresluje kvality odborníků, s nimiž Kleinové spolupracovali v polovině 19. století k vytipování dobývacích prostorů.



Obr. 203 Vpravo nahoře: zrekonstruované dílny v areálu bývalého dolu Hubert-Stachanov. Pohled na fasádu a na vnitřní ocelovou velkorozponovou konstrukci z roku 2019 autor: Pavel Zubek

⁵⁰¹ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 84-85.

⁵⁰² MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 84.

⁵⁰³ Důl Hubert / Stachanov v Ostravě [online]. Zdař Bůh.cz, 2015

V roce 1992 byla těžní a větrná jáma Dolu Stachanov a Vrbice zasypana. Strženy byly i obě jámové budovy a těžní věže. Dne **19. 10. 1993** byly bývalé objekty staré a nové strojovny i s pístovými kompresory a s objektem mechanické dílny s velkorozponovou ocelovou konstrukcí prohlášeny kulturními památkami.⁵⁰⁴ Načež byla na žádost majitele areálu, státní podnik DIAMO, podána žádost o zrušení památkové ochrany, které Ministerstvo kultury ČR v roce 2009 vyhovělo. Prohlášení kulturní památkou zaniklo ke dni 30. října 2009.⁵⁰⁵ Stávající stav objektů je potěšující zejména kvalitou provedené rekonstrukce bez ohledu na památkovou ochranu a zachování průmyslového využití stavby, která svoji funkci plní bezmála již 100 let.

6.2.4 Plzeňská kamenouhelná pánev

Na Plzeňsko přivedla Kleinovy stavba **České západní dráhy** realizovaná v počátku 60. let 19. století více v kapitole 5.10 a stavba deseti kilometrové Vlkýšské důlní vlečky z Nýřan do Heřmanovy hutě. Kleinové zadali v roce 1866 svému vedoucímu železnorudných dolů **Karlu Reutterovi** rozsáhlý průzkum lokality a kompletní projekt k realizaci těžby černého uhlí mezi Vlkýšem a Nýřanami. Reutter nebyl u Kleinů žádným nováčkem, pracoval pod Hubertem Kleinem od poloviny 40. let 19. století při dolování stříbra v Krušných horách více kapitola 6.4. Za účelem dolování uhlí v Plzeňské kamenouhelné pánvi založili Albert a Franz II. kamenouhelné těžařstvo „*Albert und Franz Klein'scher Steinkohlen Bergbau*“. Dle Reutterova plánu začalo v roce 1863 hloubení první šachty „Albert“ v lokaci **Blatnice u Nýřan** do hloubky 63 m. Šachta byla otevřena až po šesti letech v roce 1869 a následně se začalo s hloubením druhé šachty „František“ otevřené v roce 1874. Obě hloubené šachty se nacházely ve strategické blízkosti Vlkýšské vlečky popsané v kapitole 5.21.2.⁵⁰⁶

Kleinové mezi lety 1865-1870 postavili pro své horníky v katastru obce Kamenný Újezd u Nýřan dělnickou kolonii, pro níž se vžilo označení „*Kleinka*“. Byla jednou z nejstarších dělnických kolonií v oblasti a součástí celkem devíti hornických kolonií v Nýřanech vystavěných ostatními těžírstvy později v první polovině 70. letech 19. století. Tvořilo ji celkem pět malých domů s malometrážními byty pro horníky a jejich rodiny.



Obr. 204 **Dělnická kolonie** na Větrné jámě
zdroj: Hornické kolonie v Nýřanech
Janušová Jana

⁵⁰⁴ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s. 83-86.

⁵⁰⁵ *Uhelný důl hlubinný Hubert* [online]. Národní památkový ústav, 2007.

⁵⁰⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 380.

Havíři, kteří docházeli na Kleinovy doly za prací nebo zůstávali v týdenních pracovních úkolech spávali na ubytovně zvané „havírna“.⁵⁰⁷

Po smrti Alberta Kleina v roce 1877 ztrácela těžba uhlí ve vzdálených oblastech od hutnických center ve společném majetku rodiny, Sobotín a Štěpánov, na významu. I když bylo v pozůstalostním spisu Alberta Kleina z roku 1880 stanovena hodnota zásob uhlí v ložiscích kolem Nýřan na 1,6 miliónů zlatých.⁵⁰⁸ Po úmrtí Franze II. v roce 1882, který po svém strýci převzal hlavní ředitelskou funkci v rodinném podnikatelském impériu, nebyla mezi dědici po Albertu a Franzi II. vůle zachovat těžební lokality ve vzdálených západních Čechách. V roce 1885 byla společnost **se sídlem v Blatnici** prodána **Pražské železářské společnosti**, již v 60. letech pomohli založit Albert a Franz II. PŽS ovládala blízkou Heřmanovu huť s vlastní železárnou, válcovnou železa a několik kamenouhelných dolů v revíru blíže kapitola 2.9.1 a 7.6.2.

6. 3 Lignit

Těžbě lignitu, nejmladšího uhlí zařazováno pod hnědé uhlí s nízkou výhřevností, se věnoval **Hubert Klein** od počátku **40. let 19. století**⁵⁰⁹ na území jižní Moravy v okolí Kyjova a obce Čejč, která byla rodištěm jeho manželky Františky Poduškové. Vytěžený lignit užíval v nově vybudovaném moderním parním mlýnu dle amerického vzoru v Čejči v roce 1843 více v kapitole 9.2.1 a ve sklárně ve stejném místě. Těžba lignitu probíhala hlavně v blízkém okolí podniků Huberta Kleina. K širšímu záběru došlo až po Hubertově smrti v roce 1856 za Alberta, který po bratrovi převzal všechny jeho průmyslové podniky. Nakonec **Kleinovo těžářstvo** těžilo lignit v obcích Čejč, Hovorany, Kelčany, Kostelec, Kyjov, Šardice, Ratíškovice a Žadovice spadající dnes územně pod okres Hodonín.⁵¹⁰

Albert v roce 1864 prodal parní mlýn i se sklárnou v Čejči. Odprodej průmyslových podniků v Čejči neměl vliv na zastavení těžby lignitu, jelikož byl využit jako hlavní zdroj při parním provozu nově vzniklého **cukrovaru v Kelčanech** více kapitola 9.5.2 a cukrovaru v Ždánicích, který sice nebyl majoritně ovládaný rodinou Kleinů, ale Kleinové v něm vlastnili nemalé podíly.⁵¹¹

1841 otevření první jámy Všemoc Boží majiteli klobouckého panství Ignazem a Samuelem z Neuwahlu

1842 prodej dolu Hubertovi Kleinovi⁵¹²

⁵⁰⁷JANUŠOVÁ, Jana. *Hornické kolonie v Nýřanech u Plzně*. Český Lid, 1980, 67(3), s.163.

⁵⁰⁸POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 64.

⁵⁰⁹KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 206.

⁵¹⁰SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s.212.

⁵¹¹GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 27.

⁵¹²KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha 2009, s.43.

Provoz vlastního lignitového dolu v katastru Hovorán

1856 Albert Klein pronajal na dobu deseti let šardické doly od majitelky milotického panství.

1857 vyhloubena těžní jáma Albert do hloubky 30 metrů s důlní budovou, kovárnou a obytnou stavbou⁵¹³

1866 ukončena smlouva ředitele sobotínských železáren Aloisem Scholzem na pronájem dolů

1859 Albert Klein prostřednictvím Karla Černého, Hubertova švagra, pronajal na dobu deseti let lignitové doly u Čejčce a Ratíškovic. Celkově se jednalo o 24 šachet s roční produkcí 600 tun lignitu. Po podepsání smlouvy začal s modernizací těžby a následně si ještě pronajal uhelná skladiště při dráze v Hodoníně a Kopčanech.

1864 reorganizace těžby vlastních dolů u Hovorán, Mutěnic, Stavěšic a Strážovic

Založení nové těžařské společnosti Klein, Čermák a bratři Scholzové, ve které figuroval Eduard Klein, syn Josefa Kleina 2.2.3, inženýr státních drah Wilhelm Czermak a bratři Scholzovi. Ostatní doly a míry převedl na společnost kolem cukrovaru v Kelčanech.

1868 **po smrti Eduarda Kleina** připadl jeho podíl **sestře Adolfině**

1872 prodej majetku těžařstva se všemi důlními díly i nemovitostmi Akciové společnosti po zemědělství a průmysl ve Ždánicích.

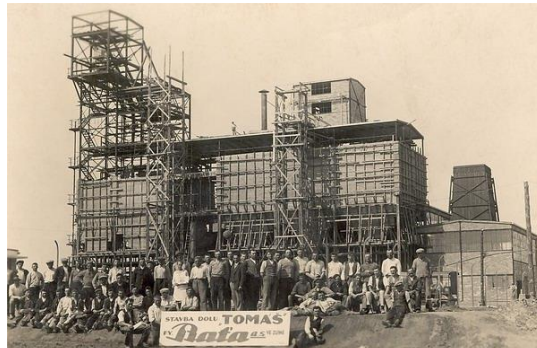
Ve výčtu majetku dolů vlastněných rodinou Kleinů nebyly jen samostatné těžní a správní budovy, ale také obytné budovy a ubytovny pro havíře, cihelna a vápenka.⁵¹⁴



Obr. 205 Důl Alberti Dubňany z 20. let 20. století zdroj: obec Ratíškovice



Pro srovnání přikládám historickou fotografii z roku 1936 z výstavby moderní železobetonové konstrukce největšího lignitového dolu v Evropě nesoucí jméno majitele firmy **Důl Tomáš** stavěný firmou Baťa a.s.⁵¹⁵



Obr. 206 Důl Tomáše Bati v Ratíškovicích zdroj: Moravské-Karpaty.cz

⁵¹³ Historie těžby lignitu v okolí Žadovic [online]. Obec Žadovice, 2015

⁵¹⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmir. Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny. Brno 2009, s. 373-375.

⁵¹⁵ Jihomoravský lignit [online]. CZECH MINING CLUB, 2006

Těžba hnědého uhlí v karlovarském revíru

Správce západočeských blatnických dolů společnosti „*Albert und Franz Klein'scher Steinkohlen Bergbau*“, Oskar Walther, získal pro Kleiny koncem 70. let 19. století několik povrchových jam a hlubinných dolů v oblasti hnědouhelného karlovarského revíru. V katastru obce Mírov se jednalo o jámy Mariasorg a Emmy další připadly na lokace v obcích Jenišov a Tašovice. Zdejší těžba pod záštitou rodiny Kleinů neměla dlouhého trvání, jelikož po strýcově smrti místní kutací prostory Franz II. prodal.⁵¹⁶

6.4 Těžba ostatních nerostných surovin

V kapitole jsou heslovitě uvedeny další nerostné suroviny ekonomicky využitě v pestré podnikatelské škále bratři Kleinů. Širší materiálovou základnu se mi nepodařilo dohledat a je zcela pravděpodobné, že se nejedná o finální výčet všem surovin.

Břidlice

Lomy na břidlici v okolí Železného Brodu vlastněny Krkonošskou těžební společností podrobněji kapitola 7.1.

Grafit

Těžen v lokalitách Vrbno pod Pradědem **Sobotínským grafitovým těžářstvem Alberti** v oblasti Starého Města pod Kralickým Sněžníkem. Do 70. let 19. století vlastněno Albertem Kleinem a ředitelem železáren v Sobotíně Aloisem Scholzem⁵¹⁷. V pozůstalostním spise po Franzi II. je Těžařstvo Alberti součástí výpisu majetku zapsaného na osobu Franze II.⁵¹⁸

Měď

Těžena v dole Rosalie v Rybnici u Semil od roku 1861 Krkonošskou těžební společností.⁵¹⁹

Krupník

Ultrabazická magmatická hornina složená především z mastku známá pod německým označením „*Topfstein*“ vyniká svoji světle šedou až nazelenalou strukturou. V lokalitách **Smrčina u Sobotína** a **Zadní Hutisko u Vernířovic** se těžil od 19. století do počátku 20. století



Obr. 207 Zídka z **krupníku** v zámeckém parku v Loučné nad Desnou zdroj: vlastní fotoarchiv

⁵¹⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 380.

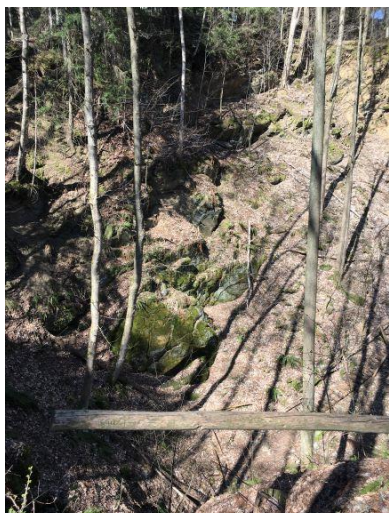
⁵¹⁷ *Scholz Alois* [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950, 1999

⁵¹⁸ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 64-67.

⁵¹⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 379-380.

především pro potřeby místních železáren.⁵²⁰ Krupník, jakožto žáruvzdorný materiál, se využíval k vyzdívám vysokých pecí, než se přešlo ke kvarcitu na počátku 20. století. S ohledem na jeho snadnou opracovatelnost byl oblíbený i u místních kameníků k dekorativním účelům.

V okolí Sobotína a Loučné nad Desnou jsou i dnes vidět kamenné bloky z krupníku v realizacích z období 2. poloviny 19. století. Například kamenná podezdívka u zahradního domku v zámeckém parku v Loučné nad Desnou nebo **Kaple nejsvětější Trojice u Maršíkova**. Kapli nechala znovu vybudovat v roce **1855 manželka Alberta Kleina Amalie**, jejichž iniciály jsou vyobrazeny na litinovém štítku nad vstupními dveřmi. V roce 2012 byla kaple kompletně zrekonstruovaná společností Lesy ČR. V neposlední řadě nechali Kleinové z krupníku vyrobit milníky pro Šumperskou silnici v délce 126 km kapitola 4.7. Od roku 1982 jsou lokality bývalých lomů chráněny jako **Přírodní památka Smrčina** a **Přírodní památka Zadní Hutisko**. Jedná se o jediná ložiska na území ČR. Obě lokality byly prakticky počátkem 20. století vytěženy.



Obr. 209 Smrčina bývalý krupníkový lom nad Sobotínem foto jaro 2020 zdroj: vlastní fotoarchiv



Obr. 208 Kaple nejsvětější Trojice na Fellbergu rok 2020 zdroj: vlastní fotoarchiv

Kaple byla postavená v roce 1855 za finanční podpory Alberta Kleina a jeho manželky Amalie. Iniciály A. K. s rokem výstavby a s havířským symbolem jsou vyobrazeny na litinové tabulce osazené ve štítu.



Obr. 210 Kamenné profilované ostění z krupníku kolem vstupních dveří do Kaple nejsvětější Trojice na Fellebergu zdroj: vlastní fotoarchiv

⁵²⁰ Přírodní památka Smrčina [online]. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2014

Kvarcit

Kvarcit neboli křemenec vyniká svoji jemnou až středně hrubou zrnitostí, tvrdostí a vysokou odolností proti mrazu i horku. Počátkem 20. století **nahradil krupník** k vyzdívce vysokých pecí. Povrchové lomy v okolí Vikýřovic a Petrova nad Desnou.⁵²¹

Sádrovec

Těžen v lokalitě **Kateřinky u Opavy** od roku 1857. Přesné ukončení těžby a odchod Kleinů není znám Z. Gába a D. Tempírová Kotrlá se přiklání k roku kolem 1860. Sádrovec využit především v zemědělství a k technickým účelům.⁵²²

Stavební kámen, štěrk a písek

Těžen v desítkách lokalit v blízkosti realizovaných dopravních staveb. Enormní objemové množství potřebné k vytvoření násypů, terénních úprav, zpevnění břehů a svahů, dláždění ulic, v neposlední řadě nepostradatelný při realizaci kamenných konstrukcí mostů a viaduktů.

Stříbro

Hubert Klein v polovině 40. let 19. století zavítal do oblasti Krušných hor při saské hranici v rámci realizace stavby NStB v úseku Praha-Podmokly kapitola 5.2.3. Společně s místními těžaři založil v roce **1847** těžířstvo **Trojice** za účelem obnovy dolování stříbra v lokalitě **Hrob** v Krušných horách, ve kterém vlastnil šestinový podíl. Podnik nikdy nepřinesl slibovaný zisk, i tak se jej Hubert rozhodl podporovat až do své smrti v roce 1856. Mimo jiné byl podílníkem i v okolních těžářstvech působících v nedalekém Mikulově jednalo se o těžářstva **Spojených stříbrných dolů** a **Křížové štoly**. V roce 1862 byla těžba v lokalitě Hrob ukončena a huť na stříbro v Mlýnu u Hrobu prodána v dražbě. Ačkoli nebylo podnikání Kleinů, respektive Huberta, v Krušných horách úspěšné, získali zde výborné důlní odborníky. **Antona Pécheho**, kterému Kleinové svěřili v polovině 19. století správu kamenouhelných dolů na Ostravsku, a Karla Reuttera, pozdějšího správce železnorudných dolů sobotínského těžářstva.⁵²³

Vápenec

Strategická surovina potřebná pro výrobu surového železa ve vysokých pecí. Lokalita těžby soustředěna v blízkosti železáren. V pozdějších 80. letech 19. století se jednalo o saturační vápenec určený k výrobě v cukrovarnictví.

Železářny v Sobotíně: vlastní a pronajaté lomy v Rudě nad Moravou, Raškově, Komňátce.

Těžba probíhala po celé funkční období železáren až do počátku 20. století.

⁵²¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.22, 21.

⁵²² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.22, 44.

⁵²³ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 271-272.

Pronajaté železářny v Železné: lom v Mnichově u Vrbna pod Pradědem⁵²⁴

Vojtěšská huť: vápencový lom v Tachlovicích (vytěženo 1890), lom v Dobříši, lom u Trhového Újezdu, lom Mořina na Berounsku, lom v Kozolupech.

Použití vápence ve Vojtěšské huti od roku 1856 a do dalších tří komorových vápenných pecí k výrobě nehašeného vápna.⁵²⁵

Kelčanský cukrovar: Holý vrch ve Chřibech (1886-1906)

Kurovice, Tlumačov: těžba vápence k výrobě cementu a hydraulického vápna. Těžařstvo založeno majitelem panství hrabětem Seilernem, Kleiny (Albert a Franz II.), a ředitelem sobotínských železáren Aloisem Scholzem. Dědicové Kleinů své podíly v roce 1889 prodali.⁵²⁶

Vápenky v okolí Železného Brodu: součást majetku Krkonošské těžební společnost (založeno 1857 Albert Klein, Lanna, Leibig). Dědicové Adalberta Lanny a Albert Klein vystoupili v roce 1873.⁵²⁷

⁵²⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové--stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.22, 44.

⁵²⁵ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.39.

⁵²⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.381.

⁵²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.380.

7. Hutnictví a strojírenství

Obsáhlá kapitola zahrnuje všechny dohledané železářské a strojní podniky rodiny Kleinů od 40. let 19. století na území tehdejšího Rakouského císařství rozdělené do hlavních tří skupin definovaných dle vlastnického vztahu k průmyslovému areálu.

- Vlastní železárny Kapitola 7.1-7.5
- Podíly v železárnách kapitola 7.6
- Pronajaté železárny kapitola 7.7

Prvním zástupcem ze skupiny vlastních železáren jsou železárny v Sobotíně. Edukační centrum rakouského železářství poloviny 19. století, jejichž výstavbu a rozvoj ovlivnil profesor vídeňské polytechniky a otec první rakouské železnice Franz Laurenz Riepl. Dále se jedná o železářské a strojírenské podniky ležící v katastru vízmberského panství, železárny v Rejhoticích a strojírna v Petrovicích. Skupinu dále rozšiřují nově postavené železárny ve Štěpánově u Olomouce z roku 1846 při železniční trati Severní státní dráhy. Výběr uzavírají železárny v Rude u města Samobor na území tehdejšího Chorvatského království, které rodina Kleinů získala ve druhé polovině 50. let 19. století prostřednictvím veřejné dražby z důsledku krachu vídeňského obchodního domu Zinner, který jim způsobil nemalé existenční problémy.

Následuje trojice železáren, v nichž Kleinové vlastnili nemalé podíly na základě sepsaných společenských smluv. Jedná se o nově vybudované železárny v Uhrách v obci Zsidovaru v Sedmihradsku, Vojtěšskou huť v Kladně a železárny v Božím Požehnutí nedaleko Brna situované uprostřed rosicko-oslavanského kamenouhelného revíru.

Sedmou kapitolu uzavírají pronajaté železárny, které jsou lokálního významu situované v blízkosti sobotínských železáren určených primárně k pokrytí nadměrné poptávky po železárenském zboží v období 50.-70. letech 19. století.

7.1 Železárny v Sobotíně

S příchodem bratří **Kleinů** zpět na **vízmberské panství** v roce **1844** v diametrálně odlišné roli, než v jaké před třiceti lety z panství odcházeli, se mění podnikatelská strategie rodiny. Kleinové, stavějící železnice od konce 30. let 19. století a v té době již kapitálově silní podnikatelé, byli díky účasti na výstavbě první rakouské železnice ve velice blízkém kontaktu s hlavní postavou rakouského železničního stavitelství profesorem Franzem Laurenzem Rieplem. Právě Riepl přivedl Kleiny na myšlenku odkoupit vízmberské panství po zemřelém hraběti

Antonínu Bedřichovi Mitrovském,⁵²⁸ který od roku 1830 až do své smrti v roce 1842 zastával váženou funkci prvního českého a rakouského kancléře. Na severu Moravy totiž profesor Riepl budoval, pod záštitou hraběte, moderní železárenský podnik s válcovnými kolejnic, strojírnu a dalšími doplňkovými provozy. Koupí panství Vízemberk nedosáhli Kleinové jen osobní pomyslné symbolické satisfakce, nýbrž získali produktovou a materiálovou základnu širokého spektra výrobků uplatněných při výstavbě nových železničních tratí napříč Rakouským císařstvím. Výrobní portfolio železáren neobsahovalo jen produkty určené k železničnímu a silničnímu stavitelství, ale také prvky z umělecké litiny osazené například na vnějším průčelí Kleinova paláce v Brně, kapitola 10.2. či výrobu unikátní konstrukce nového zámeckého skleníku v Lednici na panství Lichtenštejnů **Příloha č. 1.**⁵²⁹

Centrum železářství vízberského panství bylo soustředěno do dvou lokalit definovaných hlubokými údolními horský řek **Desná** a **Merta** pramenících pod vrcholy Hrubého Jeseníku. První lokalitou byla obec **Rejhotice** „*Reutenhau*“ nacházející se proti směru toku řeky Desné za vízberským zámekem. Druhým byl **Sobotín** „*Zöptau*“ ležící na **opačné straně Rudné hory**, která obě obce od sebe oddělovala vrcholem ve výšce necelých 1000 m.n.m. V centru obce Sobotína navíc v roce 1786 vznikla nová osada Štětínov „*Stettenhofen*“, nesoucí jméno po řediteli státních statků Johannu Stettenhofenovi, na pozemcích bývalého panského sobotínského dvora zrušeného v roce 1785. Bohatý historický vývoj železářství v oblasti je popsán v následující kapitole 7.1.1.⁵³⁰

7.1.1. Historický vývoj železářství na vízberském panství

Rozvoj železářství vízberského panství s hlavními hutními centry v **Rejhoticích** a v **Sobotíně** byl zapříčiněn výskytem četných nalezištích **železné rudy**, hustých **lesích** poskytujících kvalitní dřevo pro výrobu dřevěného uhlí a **vody**, jako hlavní hnací síly z horských řek Desná a Merta. Historie dobývání nerostného bohatství a tavba železa na vízberském panství, dříve součástí velkolesinského panství, spadá do dob dávného středověku. Teprve v první polovině 14. století se začaly primitivní kovárny měnit v sofistikovanější hamry a významnější rozkvět hornictví je připisován počátku 17. století za vlády starého moravského rodu Žerotínů. Počátkem 18. století jsou v oblasti Sobotína vedeny dva hamry horní a spodní, v Rejhoticích jeden hamr

⁵²⁸ Antonín Bedřichov Mitrovský (*20.5.1770-†1.9.1842) ve funkci Zemského hejtmana na Moravě a ve Slezsku zadal v roce 1818 bratrům Kleinům úpravu kanálů pod Petrovem a odvodnění sklepů v Brně. Antonín Bedřich Mitrovský [online]. Internetová encyklopedie dějin Brna, 2016

⁵²⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 313.

⁵³⁰ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,191-197.

s tavírnou a stouповnou k drcení železné rudy a dvě stouповny ve Vernířovicích, kde byla hlavní povrchová naleziště železné rudy.⁵³¹

Řád cisterciáků velehradského kláštera v roce 1770 odkoupil od zadlužených Žerotínů vízmberské panství i s hutěmi. Horní sobotínský hamr zmodernizoval a v roce 1775 zde nechal postavit novou tavící techniku. Spodní sobotínský hamr v roce 1776 prodal Kašparu Johannu Grimmovi, který zde vybudoval drátovnu se šesti kleštěmi, kovářskou výheň, dýmačkou a dvěma pecemi k pražení železné rudy. Po zrušení kláštera panovníkem Josefem II. v roce 1782 se zastavila modernizace hutních provozů vízmberského panství, jelikož správa státního náboženského fondu se sídlem v Brně a liknavost aparátu neměla nejmenší potřebu investovat do železářských podniků v odlehlých severomoravských lokalitách.⁵³²

Změna k lepšímu nastala až s příchodem **Andrease Eisenbacha**⁵³³ z Podgórze v Haliči v roce 1811, který zastával funkci zámečnického mistra vojenského skladu v Podgórze. Od správy si pronajal sobotínskou železářnu a během několika dalších let ji přestavěl na továrnu k výrobě zbraní, pušek převodovek, šavlí a bodáků. V roce 1815 byla sobotínská zbrojovka již v plném provozu a zaměstnávala kolem 18 lidí. Roční produkce se pohybovala kolem 1200 kusů střelných zbraní, jenže o čtyři roky později do základů vyhořela. Po požáru objektu vybudoval Eisenbach nový železářský podnik s názvem **C.k. ocelárna a továrna na kovové zboží Andrease Eisenbacha** s drátovnou na tažení železných, měděných, stříbrných i zlatých drátů, kujnou výhni a tavící pecí pro výrobu železa.⁵³⁴ Načež se dostal do střetu zájmů s Antonem Bergerem, Johannem Grimmem i železářnou pod správou vízmberského statku. Vzájemné pře a neshody ukončil zemský úřadu ve prospěch Eisenbacha v roce 1828, kterému dodatečně v roce 1831 rozšíření provozu povolil.⁵³⁵

Obrat v historii železářství nastal až v roce 1833, kdy nejvyšší český a rakouský kancléř hrabě **Antonín Bedřich Mitrovský**, ve veřejné dražbě získal panství Vízmberek a do oblasti pozval věhlasného rakouského odborníka v hutnictví a hornictví, strůjce první rakouské železnice

⁵³¹ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,191-196.

⁵³² SPURNÝ, František. Sobotínské železářny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 1-4.

⁵³³ **Andreas Eisenbach** (*4.2.1770-†11.1.1834) zámečnický mistr c.k. vojenského skladu v Podgórze v Haliči, který si v roce 1811 pronajal sobotínskou železářnu a zavedl v kraji výrobu střelných zbraní. Jeho podnikání se dostalo zvláštní privilegium od panovníka v důsledku probíhajících napoleonských válek a naléhavé potřebě zbraní. Eisenbach měl svolení vybudovat nové provozovny a přiřčenit je ke stávajícím hamrům v Sobotíně. V roce 1834 ve věku 64 let umírá v Sobotíně. Byl pochován na místním hřbitově při zdi kostela sv. Vavřince. Kříž odlitý z šedé litiny Eisenbachovi železářny byl odcizen při rekonstrukci omítky objektu na konci 20. století. HOŠEK, Stanislav. Eisenbachova zbrojovka v Sobotíně. *Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2007, 4, s. 14-19.

⁵³⁴ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,200-201.

⁵³⁵ HOŠEK, Stanislav. Eisenbachova zbrojovka v Sobotíně. *Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2007, 4, s. 14-19.

profesora Franze Laurenze Riepla. Mitrovský během prvních tří let navíc odkoupil všechny soukromé železářské a hutní podniky v katastru vízberského panství. V roce 1834 odkoupil továrnu na zbraně od Eisenbachova syna Kašpara v Sobotíně, kterou přebudoval v klasicistní venkovský zámeček více v kapitole 2.8.2. Ve stejném roce koupil i sousední Grimmovu drátovnu a o dva roky později v roce 1836 Bergerovu drátovnu v Rejhoticích. Mitrovský jmenoval profesora Riepla v roce 1838⁵³⁶ prvním ředitelem sobotínských železáren a v modernizaci podniku mu ponechal volnou ruku. Pod Rieplovým vedením během pěti let vyrostl v Sobotíně v osadě Štětínov na soutoku řeky Merty a Klepáčovského potoka nejmodernější železářský areál dle anglického vzoru, který se stal na další roky duchovním a vzdělávacím centrem hutních odborníků v Rakouském císařství.

Koncem 30. let 19. století postavil hrabě Mitrovský pod taktovkou profesora Riepla v Sobotíně „*Leopoldinshütte*“ s vysokou pecí nesoucí jméno manželky a dcery s navazujícím provozem válcovny kolejnic a slévárnou „*Theresiahütte*“ pojmenovanou na počest snachy Teresie Bruntálské z Vrbna. V Petrovicích založil strojírnou, v Rejhoticích zmodernizoval původní železářnu a k ní přistavěl válcovnu kolejnic „*Anton Friedrichs Walzhütte*“ pojmenovanou po svém synovi. V okolí Vernířovic Riepl obnovil těžbu železné rudy v nových hlubinných dobývkách. Na vízberské panství přivedl dělníky z Anglie, Francie a Belgie, aby proškolili místní zaměstnance v moderním technologickém způsobu tavby a zpracování železa. Během několika let zvýšil Riepl čtyřnásobně produkci železáren, kterou demonstruje přiložená tabulka skládající se z produkce výroby surového železa a odlitků z šedé lity mezi lety 1827-1855, od roku 1844 v majetku bratří Kleinů.⁵³⁷



Obr. 212 **Sobotínských železáren** kolem roku 1850 na barevné litografii Rieden a Knippel. Objekt **Leopoldinshütte** s vysokými pecemi, slévárnou a s válcovnou kolejnic je zachycen v pravém dolním rohu. V zadní části obrazu se nachází původní objekt sobotínského zámku s valbovou střechou.
zdroj: VM v Šumperku



Obr. 211 **Rejhotické železáren** s válcovnou kolejnic **Anton Friedrichs Walzhütte** kolem roku 1850 na barevné litografii Rieden a Knippel. Dobře viditelné odlesnění úbočí jesenických hor
zdroj: VM v Šumperku

⁵³⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 231-232.

⁵³⁷ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 198-203.

Tabulka 1. Produkce surového železa sobotínských železáren mezi lety 1827-1855

Měrnou jednotkou je centýř odpovídající přibližně hmotnosti 60 kg.

rok	Surové železo	Odlitky z šedé litiny
1827	14000	400
1831	5392	228
1841	19423	9144
1843	25254	3362
1844-1846*	103281	20031
1855 <i>Leopoldinshütte</i> **	60000	-

* dvouleté období roční produkce orientačně poloviční

** výroba surového železa jen v *Leopoldinshütte*

Další rozvojové plány profesora Riepla přerušila smrt hraběte Mitrovského v roce 1842. Mezi dědici se nenašel zástupce, který by následoval vize svého otce. Proto profesor Riepl, po předchozích kladných zkušenostech ze staveb železnic, doporučil dědicům hraběte Mitrovského Franze, Libora, Alberta a Huberta Kleina jako ideální kupce a následovníky v odkazu započatém jejich otcem v polovině 30. let 19. století. Vzájemné setkání vyvrcholilo podpisem společenské smlouvy ze dne **21. března 1844** o odkoupení vízberského panství o rozloze necelých 7000 hektarů za předem dohodnutou sumu **650 000 zlatých**.⁵³⁸ Mimo pozemkový fond bratři Kleinové získali i renesanční zámek se zámeckou knihovnou ve Vízंबरku. Především se ale jednalo o všechny železářské a hutní podniky ležící v katastru obcí Rejhotice, Sobotín a Petrovice i s důlními měrami.⁵³⁹

7.1.2 Sobotínské železářny v majetku rodiny Kleinů

Bratři Kleinové na vízberském panství pokračovali v započatém díle hraběte Mitrovského a profesora Riepla. V polovině 40. let 19. století převzali nově vybudované hutní podniky na jejich **vzestupu**. Během života první generace členů rodiny Franze, Libora, Alberta a Huberta Kleina dosáhla výroba v sobotínských železárnách mezi 50.-60. lety 19. století svého absolutního **vrcholu**. Druhá polovina 70. let je již ve znamení **stagnace** symbolizovaná úmrtím posledního z původních čtyř zakladatelů „Gebrüder Klein“, Alberta Kleina v roce 1877. Životní cyklus železáren uzavírá pomyslný **pád** interpretovaný prodejem kompletního železářského a hutního majetku ve vlastnictví členů rodiny Kleinů počátkem 20. století.

⁵³⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 332.

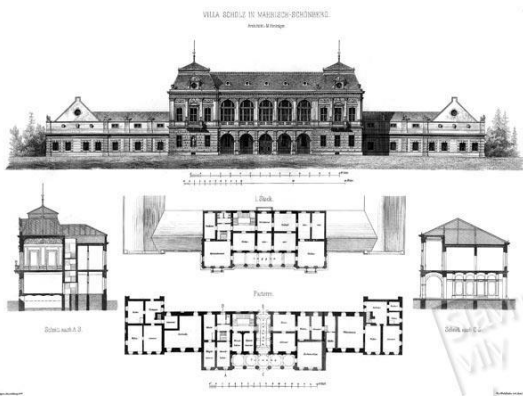
⁵³⁹ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 196.

V Rejhoticích se výroba lokalizovala kolem nově vybudované železárny s válcovnou kolejnic „Anton Friedrichs Walzhütte“ a výrobní proces ve druhé polovině 19. století expandoval pouze do druhého objektu „Albertshütte“ situovaného o 800metrů výše proti směru toku řeky Desné. Naopak tomu vyrostlo v Sobotíně komplexní industriální centrum s těžkou i lehkou hutní výrobou, administrativním a edukativním centrem, ředitelstvím, obytnými budovami pro úředníky a vedoucí pracovníky, hotelem pro časté návštěvníky železáren i dělnickými domky. Profesor Riepl Kleinům navíc doporučil schopného absolventa Hornické akademie v Banské Štiavnici **Aloise Scholze**⁵⁴⁰, který v roce 1845 nastoupil do funkce hutního mistra železáren v Rejhoticích a postupem času se vypracoval na generálního ředitele Sobotínsko-štěpánovských železáren se sídlem v Sobotíně. Pro Kleinu pracoval bezmála čtyřicet let, s malými přestávkami, až do své smrti v roce 1883.⁵⁴¹

Kleinové měli všeobecně šťastnou ruku při obsazování vedoucích funkcí svých podniků. Ředitelům přenechávali rozhodující kompetence a možná právě vložená důvěra se pozitivně odrazila ve výborné prosperitě v období 50.-60. let 19. století. Sobotínské železárny pod vedení **Aloise Scholze**, jakožto nově jmenovaného ředitele v roce 1852, zažily nejproduktivnější etapu ve své historii. Scholz nebyl jen ředitelem **železáren v Sobotíně** organizačně propojených s **železárnami v Rejhoticích**, ale i pronajatých železáren v obci **Železná u Vrba pod Pradědem** na sousedním janovickém panství. Štěpánovské železárny převzal pod generální vedení až v roce 1865, kdy vznikl nový oficiální název společnosti **Sobotínsko-štěpánovské horní a hutní těžárstvo „Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Eisenhütten Gewerkschaft“** a všechny průmyslové podniky byly vyčleněny z majetku vízmberského panství. Alois Scholz se stal ústřední postavou podnikatelského úspěchu bratří Kleinů ve druhé polovině 19. století. Organizačně vedl srdce železářského a hutního průmyslu rodiny až do první poloviny 70. let 19. století a poté v období mezi lety 1776-1883.

⁵⁴⁰ **Alois Scholz** (*9.6.1821-†30.7.1883) rodák z Bielska ve Slezsku, absolvent Hornické akademie v Banské Štiavnici, vrchní hutní kontrolor v železárnách v Železně „Buchbergstahl“ u Vrba pod Pradědem. Podnikl řadu studijních cest napříč Evropou do hlavních železářských center Anglie, Francie a Belgie. Od roku 1845, na doporučení profesora Riepla, vedoucí železáren v Rejhoticích bratří Kleinů. Rieplovi doporučil Scholze sám ředitel Horní akademie v Banské Štiavnici jako jednoho z nejtalentovanějších absolventů odborně zaměřené školy. Svoje kvality Scholz u Kleinů potvrdil, a proto je v roce 1852 jmenován ředitelem Sobotínsko-štěpánovského horního a hutního těžárstva a řídí Sobotín, Štěpánov i pronajaté železárny v Železně, kde před třinácti lety vykonával post hutního kontrolora. Funkci zastával až do svého odchodu v roce 1873, kdy se stal ředitelem Vítkovických Rothschildových hutí. Nakonec se po tříletém působení na Ostravsku vrací zpět do Sobotína a v ředitelské funkci setrvává až do svého skonu v roce 1883. Zasloužil se o největší věhlas sobotínských železáren a pod jeho vedením dosáhly železárny v 70. letech 19. století výrobního vrcholu. Pod jeho vedením se během 40leté praxe vychovala řada významných odborníků v hutnictví v čele s pozdějším ředitelem sobotínských železáren Friedrichem Kleinem, který si navíc v roce 1876 vzal Scholzovu dceru za manželku. Mezi lety 1875-1876 vybudoval vlastní reprezentativní neorenesanční sídlo v Šumperku na místech původního Terschova panského statku dle návrhu vídeňského architekta Moritze Hinträgera. Dnes budova Vlastivědného muzea v Šumperku. *Scholz, Alois (1821-1883), Industriebetriebsleiter und Unternehmer* [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950, 1999. ZATLOUKAL, Pavel a kol. *Slavné vily Olomouckého kraje*. Praha 2007, s.20-21.

⁵⁴¹ SPURNÝ, František. Sobotínské železárny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 1-2.



Obr. 214 Návrh hlavního průčelí ovlivněný stylem francouzské renesance dle návrhu vídeňského architekta **Moritze Hiträgera** z roku **1875**
zdroj: slavnevilky.cz



Obr. 213 Vila Aloise Scholze v Šumperku stávající stav rok 2020 ve vile sídlí Vlastivědné muzeum v Šumperku
zdroj: vlastní fotoarchiv

V roce **1873** přijal Alois Scholz nabídnutou pozici **Vrchního vedoucího Rothschildových vítkovických hutí**, z níž se po třech letech vrátil zpět do vedoucí funkce Sobotínsko-štěpánovských železáren a snažil se oddálit počínající úpadek věhlasného centra rakouského železářství. Funkci vykonával až do své smrti v roce 1883. Scholzovým nástupcem se stal jeho zeť a dlouholetý svěřenec **Friedrich Klein** (1841-1902)⁵⁴² pocházející z hynčické větve rodiny Kleinů blíže popsané v kapitole 2.1., nezaměňovat s Albertovým synem Friedrichem Kleinem (1850-1915) kapitola 2.6.3. Friedricha Kleina přijal v roce 1855 Alois Scholz do železáren na post praktikanta a postupně jej systematicky vysílal do všech hutních provozů vlastněných rodinou.



Obr. 215 Rodinná hrobka rodiny Scholzů na šumperském městském hřbitově. Jsou zde pochováni oba ředitelové sobotínských železáren, Alois Scholz i Friedrich Klein. foto z roku 2020
zdroj: vlastní fotoarchiv

⁵⁴² **Friedrich Klein** (*1.9. 1841-†23.4. 1902) pocházel z hynčické větve rodů Kleinů, jeho děd byl dědičný rychtář v Hynčicích pod Sušinou Josef Franz Klein a zároveň nejstarším Johanna Friedricha Kleina, otcem Franze, Libora, Alberta a Huberta Kleina. Alois Scholz byl švagrem nevlastní Friedrichovi matky Magdaleny Kleinové rozené Seidlové (významná textilní rodina ze Šumperka a spolupodílníci v Mechanické přádelně Inu a konopí na panství Vízemberk). V roce 1855 nastoupil do sobotínských železáren do funkce praktikanta a prošel všechny jednotlivé hutní provozy. Podnikl studijní cesty do zahraničí a krátká studia na horních akademiích v Löbenu a v Příbrami. Scholz si ve Friedrichovi postupně vychoval svého nástupce a prováděl jej profesní kariérou po celé další 30leté období. V roce 1864 nastupuje jako hutní mistr do pronajatých železáren v Železné, téhož roku odchází do Anglie k Bessemerovi studovat v praxi nové technologie. V roce 1865 se stává ředitelem válcovny ve Štěpánově, 1870 opět na doporučení Scholze vykonává funkci ředitele Rosické báňské společnosti. Spřízněnost se svým životním mentorem vyvrcholil sňatkem s dcerou Aloise Scholze v roce 1876. Po smrti Scholze je zvolen do funkce ředitele Sobotínsko-štěpánovských železáren a prosazuje jejich modernizaci vytápění koksem na místo dřevěným uhlím. Tímto zásahem oddálil úpadek železáren o dalších dvacet let, načež se dostane do střetu s majitelem panství Vízemberk Franzem III. skrz snížení dodávek dřeva k výrobě dřevěného uhlí. KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 378-379.

7.1.2.1 Stav železáren na vízmberském panství v roce 1844

Sobotín: moderní vysoké pece **železáren** a **válcovna** kolejnic „*Leopoldinshütte*“

železárna: 2 vysoké pece vnější čtyřboká cihlová stavba s vnitřní vyzdívkou ze žáruvzdorného materiálu (krupníku „*topfstein*“ kapitola 6.4), 1 kuplovna k výrobě litiny, 2 zkujňovací výhně, hamr, 6 pudlovacích pecí

slévárna „*Theresiahütte*“: objekt v návaznosti na vysoké pece, odlévání železných ingotů

válcovna „*Leopoldinshütte*“: 6 válcovacích stolic a celkem 3 žárové pece. Z odlitých ingotů ve slévárně se zde válcovaly kolejnice, tyče, deskoviny k dalšímu zpracování

strojní kovárna: výheň, parní buchary, z ingotů se vykovávaly strojní součástky. Pára pro pohon bucharů dodávána ze sousední kotelny.

formovna: připravené pískové formy

modelovna: vyráběné dřevěné modely

cídírna: cídění, začišťování a finální upravování odlitků dle potřeby



Obr. 216 Sobotínské železářny jedno z prvních vyobrazení zdroj: archiv VM v Šumperku



Obr. 217 Sobotínské železářny druhá polovina 50. let 19. století zdroj: obec Sobotín

Rejhotice: železárna a válcovna „*Anton Friedrichs Walzhütte*“

kapitola 7.2

5 zkujňovacích výhní s pěti buchary, 3 protahovací zkujňovací výhně se třemi buchary, 1 pudlovna s 2 pudlovacími pecemi a 1 válcovací stolicí, 1 svářecí pec a válcovna s šesti válcovacími stolicemi a 1 žárovou pecí

Lokalizovaná železárna s navazující výrobou, která se nerozrostla ve větší průmyslový areál.

Výroba zaměřena na kolejnice a železné součásti řetězových mostů ukázka realizací řetězových mostů, kde součásti dodávala rejhotická železárna jsou k vidění v kapitole 8.1.

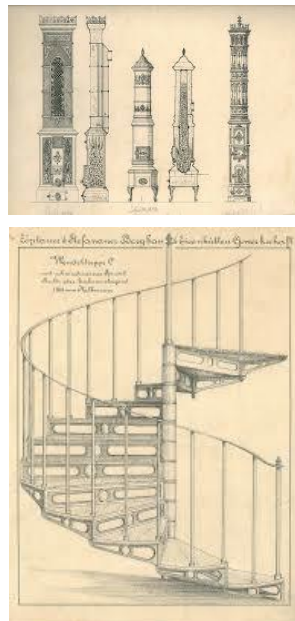
Petrovice: strojírna

kapitola 7.3

1 mechanická dílna a huť na kovové zboží, hřebíkárna⁵⁴³

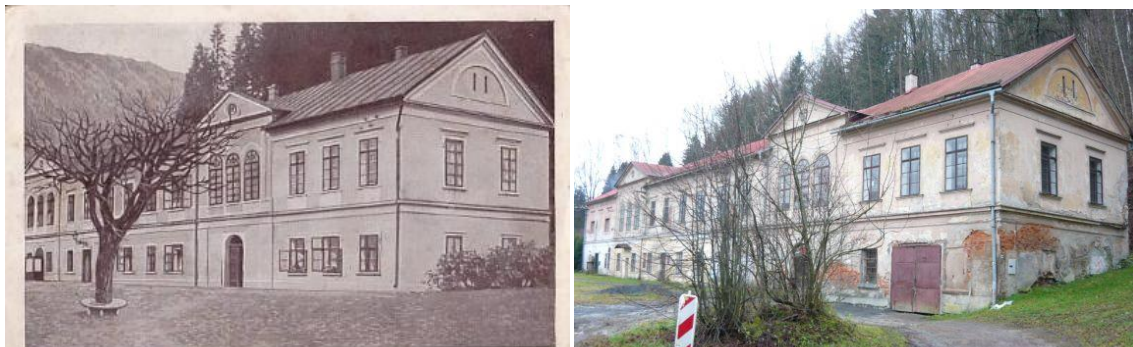
⁵⁴³ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,204-205.

Mezi další zajímavosti patří založení **speciální podnikové kresličské školy** v roce **1844** v **Sobotíně**. Díky odbornému vzdělávání nadaných učňů strojírenských a hutnických oborů si Kleinové vchovali vlastní kvalifikované zaměstnance v profesích jako konstruktér, kreslič, odborný technik, mistr a další. Kdo byl iniciátorem vzdělávacího tříletého programu není známo, předpokládám, že se nechali inspirovat myšlenkami profesora Riepla. Vyučovalo se 2x krát týdně po dobu tří let a studia byla podložena praxí ve vlastních hornických a hutních provozech. Škola se těšila velice dobré pověsti a o studia byl v kraji veliký zájem. Výuka zde byla ukončena až v roce 1926 pod novým majitelem sobotínských železáren Báňská a Hutní a.s. se sídlem v Ostravě.⁵⁴⁴



Obr. 218 Ukázka prací studentů kresličské školy sobotínských železáren zdroj: obec Sobotín

V roce 1845 žádal Franz Klein společně s profesorem Rieplem o udělení koncese ke stavbě strategicky důležité odbočky, která by sobotínské železářny produkující tuny kolejnic ročně napojila na nově budovanou železniční síť Rakouska. Žádost byla opakovaně zamítnuta i v roce 1855. Náklady na dopravu formanskými povozy, které přepravovaly vyrobené kolejnice k nádraží v Zábřehu na Moravě situovaného při trati Severní státní dráhy byly astronomické. Ve stanici Zábřeh na Moravě vzniklo v polovině 40. let 19. století **Kleinovo skladiště** popsané v kapitole 5.2.1. Náklady na formanskou kyvadlovou dopravu činily měsíčně kolem 70000 zlatých. Úspěchu se Kleinové dočkali až v roce 1869, kdy jim byla konečně udělena privilegia ke stavbě železniční trati za účasti dalších akcionářů z řad šumperských textilních podnikatelů. Slavnostně byla trať otevřena v roce 1871 doprovázena velkolepými oslavami popsané v kapitole 5.18.⁵⁴⁵



Obr. 219 Bývalý hotel „U Hutníka“ v Sobotíně při Šumperské silnici vedoucí na Skřítecké sedlo. Srovnání historické fotografie a současného stavu z roku 2012. Elegantní empírová stavba z druhé poloviny 40. let 19. století se nachází v blízkosti bývalého areálu sobotínských železáren se dochovala takřka v původní podobě. Dvoupodlažní objekt obdélného půdorysu se sedlovou střechou a symetricky komponovanou fasádou prolomenou dvěma mělkými rizality zakončenými trojúhelníkovým štítem. V současnosti využita část objektu jako zimoviště netopýrů. Zdroj: ftohistorie.cz a vlastní fotoarchiv

⁵⁴⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.24.

⁵⁴⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 365.

7.1.2.2 Železárny v období největšího vrcholu 50.-60.léta

Neustále se zvyšující poptávka po železničním svršku a rozsáhlá výstavba rakouské železniční sítě hnala produkci železáren směrem nahoru. Železárny v Sobotíně nebyly schopny uspokojit všechny objednávky, a proto bylo přistoupeno k pronájmu nedalekých železáren v Železné a v Bedřichově v roce 1855 více v kapitole 7.7.⁵⁴⁶



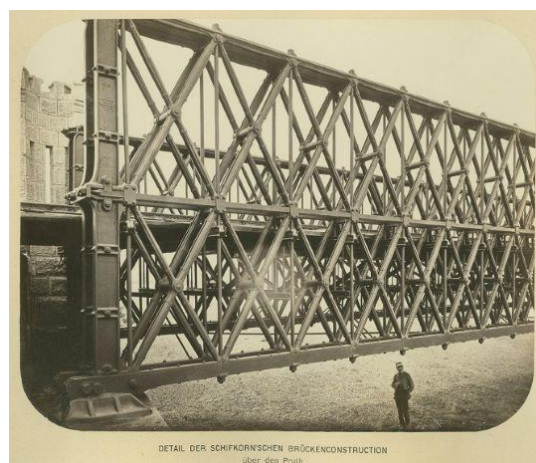
Obr. 220 Logo Sobotínsko-štěpánovských železáren spojených od roku 1865

Sobotín: 1 vysoká pec, válcovna „*Leopoldinshutte*“ se dvěma válcovacími tratěmi, slévárna „*Theresiahütte*“ se 2 kuplovacími pecemi (druhá postavena 1857), rafinační huť s kujnicími výhněmi a s 6 pudlovacími pecemi

Rejhotice: 1 vysoká pec, rafinační huť s kujnicími výhněmi a pudlovacími pecemi

Mostárna: specializovaná konstrukční dílna určená k výrobě a montáži mostů se poprvé objevuje v soupisu majetku sobotínských železáren v roce 1857.⁵⁴⁷

V prvopočátcích byly v mostárně vyráběny hlavně Schifkornovy nosníky, popsané v kapitole 8.2, ve velké míře použité při realizaci mostů na Jihoseveroněmecké dráze, České západní dráze, Haličské a jiných. Od konce 60. let se od této metody ustoupilo a Schifkornovy nosníky byly nahrazeny dokonalejší nýtovanou konstrukcí. Přesné číslo vyrobených mostních konstrukcí není známo, Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá odhadují celkové množství kolem 2000 kusů⁵⁴⁸ montovaných mostních konstrukcí vyrobených v závodech bratří Kleinů.



Obr. 221 Konstrukce mostu za použití Schifkornova nosníku přes řeku Prut u města Czernowitz. Vyrobeno v sobotínské mostárně ve druhé polovině 50. let 19. století zdroj: forgottengalicia.com

K největšímu rozvoji mostního stavitelství došlo až během 70.-80. let 19. století. Historické fotografie z montáže mostů jsou zpracovány v samostatné Příloze č. 9. **Sobotínsko-štěpánovské železárny měly druhou nejvyšší produkci železa na Moravě hned po Vítkovických hutí.** Ve výrobě kolejnic zaujímaly dokonce **třetí místo** v celé monarchii.⁵⁴⁹ Ve vrcholném období mezi lety 1850-1870 postavila firma „*Gebrüder Klein*“ přes deset páteřních železničních tratí Rakousko-uherské monarchie jmenované v kapitole 5.

⁵⁴⁶ SPURNÝ, František. Sobotínské železárny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 1-4.

⁵⁴⁷ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,207.

⁵⁴⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.18.

⁵⁴⁹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.23.

7.1.2.3 Železárny v období stagnace výroby 70. léta

Jednou z mála pozitivních událostí 70. let bylo otevření toliko potřebné železniční tratě vedené ze Zábřehu na Moravě přes Šumperk do Sobotína v roce 1871 více kapitola 5.18. Pro sobotínské železárny strategicky důležitá trať, která železářský podnik vyrábějící kolejnice po dobu třiceti let, konečně připojila na železniční síť Rakousko-uherské monarchie.⁵⁵⁰

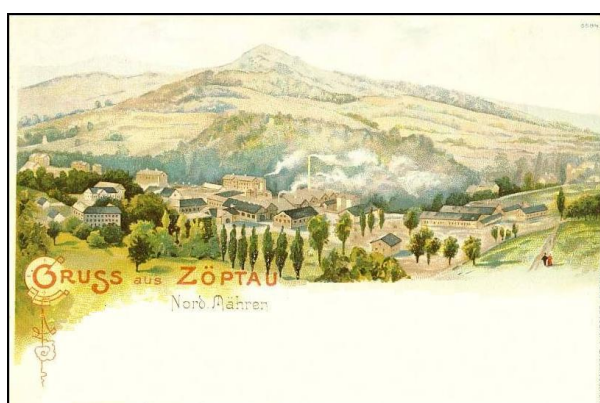
Útlum výroby v Sobotínsko-štěpánovských železárnách byl zapříčiněn několika faktory:

- krachem vídeňské burzy v roce 1873 a následně vyvolanou hospodářskou krizí
- útlumem výstavby nových železničních tratí ze strany státní správy
- upřednostnění ocelových kolejnic před železnými
- silná konkurence v podobě Vítkovických a Třineckých železáren
- pozdní přechod Sobotínsko-štěpánovských železáren na koksovou pec

Strategickým problémem druhé poloviny 70. let 19. století byla nevhodnost vlastní těžené železné rudy k výrobě oceli a zastaralý způsob tavení rudy pomocí dřevěného uhlí. Jeden z hlavních důvodů, proč se vedení společnosti rozhodlo výrobu kolejnic v 70. letech zastavit. Z důsledků krachu vídeňské burzy a následné hospodářské krize, klesla produkce železáren na minimum. Vysoké pece v Sobotíně byly v provozu jen ze čtvrtiny své kapacity a výrobky plnily podnikové sklady.⁵⁵¹ Další nepotěšující okolností bylo úmrtí posledního žijícího představitele první generace rodu, Alberta Kleina v roce 1877 na svém zámku v Sobotíně a stagnace výstavby nových železničních tratí.

7.1.2.4 Oddálení úpadku železáren v 80. letech

80. léta 19. století symbolizují poslední období rozvoje železáren, které iniciuje nově zvolený ředitel **Friedrich Klein** a prosazuje modernizace výroby, inovativní přístupy a přestavuje **vysoké pece v Sobotíně** i ve **Štěpánově** na **koksovatélné**. Zrušením vytápění vysokých pecí na dřevěné uhlí se dostal do sporů s majitelem vízmberského panství Franzem III., kterému se nelíbilo rapidní



Obr. 222 Sobotínské železárny na historické pohlednici z roku 1898 zdroj: ebay.ch

⁵⁵⁰ MIKULÁŠTÍK, Miroslav. Historie železáren: Bratři Kleinové-moravští podnikatelé. *Obecní noviny* obec Sobotín, 2020, 1, 14-15.

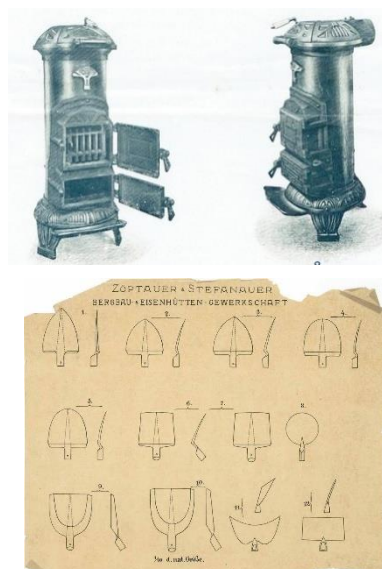
⁵⁵¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 378.

snížení odběru dřeva z lesních statků. Prosazované změny ředitelem Friedrichem Kleinem odvrátilo okamžitý úpadek železáren o dvacet let. Ostatní vysoké pece na Moravě a ve Slezsku na dřevěné uhlí postupně ukončovaly svůj provoz,⁵⁵² jelikož nebyly schopny čelit levné konkurenci z moderních vysokých koksových pecí Vítkovických a Třineckých železáren.⁵⁵³



Obr. 223 Historická fotografie průmyslového areálu sobotínských železáren kolem Leopoldinshütte z přelomu 19. a 20. století po modernizaci areálu za ředitele Friedrich Kleina. Staré dřevouhelné vysoké pece byly zbourány a nahrazeny moderní koksovatelnou pecí. V popředí objekt bývalé válcovny kolejnic dvou spojených rozlehlých výrobních hal se symetricky rozmístěnými industriálními okny segmentově zaklenutými ve štítech objektu a po délce bočních obvodových stěn. Dominantní 65 metrů vysoký cihlový komín kruhového dřívku na hranatém podstavci byl odstřelen v roce 1925. zdroj: obec Sobotín

Změna **výrobního sortimentu rozšířena** o užitkové věci denní potřeby jako nářadí, litinová kamna, litinové podstavce na lihové ohříváče, tvarovače korkových zátek, žehličky, schodišťové dílce, segmenty zábradlí, litinové sloupy i náhrobky zajistila další odbyť železárnám. Koncem 19. století se velice dobře dařilo strojírenskému provozu v Petrovicích a mostárně v Sobotíně. V Petrovicích se vyráběli celé technologické celky pro cukrovary, pivovary, lihovary, textilní i papírenskou výrobu a další specializované produkty popsané v samostatné kapitole 7.3.



Obr. 224 Rozšíření výrobního sortimentu Sobotínsko-štěpánovských železáren o litinová kamna, násady a jiné
zdroj: muzeumkamen.cz, zdroj: obec Sobotín

⁵⁵² PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,208-209.

⁵⁵³ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,208-209.

Mostárna zase pro změnu produkovala silniční i železniční mosty nýtovaných konstrukcí rozmanitých druhů. Několik z nich slouží svému účelu dodnes i daleko za hranicemi regionu. V lepším případě jsou památkově chráněny jako u příkladu mostu přes řeku Opavu v Krnově vyrobeného v Sobotíně v roce 1900 a zapsaného na Ústřední seznam kulturních památek v roce 2007 více **Příloha č.2.**⁵⁵⁴



Obr. 225 Nýtovaná oblouková konstrukce mostu do Osvětimi vyrobená v sobotínských železárnách a sestavená ve specializované mostárně. Zdroj: archiv VM v Šumperku

1899 zastavení provozu válcovny v Rejhoticích, funkční válcovna zůstala jen v Sobotíně. **Ukončení výroby dřevěného uhlí pro potřeby železáren.** Slévárna využívala dřevěné uhlí i nadále pro sušení velkých forem, které se zhotovovaly přímo do jámy.⁵⁵⁵

7.1.2.5 Železářny na počátku 20. století a prodej v roce 1917

Největší změna ve struktuře firmy nastala v roce 1901 ustanovením akciové společnosti **Sobotínsko-štěpánovské hornictví a hutě akciová společnost „Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Hütten Aktiengesellschaft“** se sídlem v Sobotíně a základním kapitálem v hodnotě 3,0 miliónů korun, z toho větší polovina 1.6 miliónů korun připadla na nemovitý majetek. Prezidentem akciové společnosti byl jmenován Dr. Hubert Klein, nejstarší syn Alberta Kleina a dědic zámku v Sobotíně, a za vízberskou větev rodiny zájmy zastupoval rytíř z Třemešku JUDr. Eduard Urlich, syn Marie Urlichové rozené Kleinové dcery Franze Kleina.

⁵⁵⁴ Silniční most [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁵⁵⁵ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 209.

Sobotín: v provozu 1 moderní koksová vysoká pec při slévárně

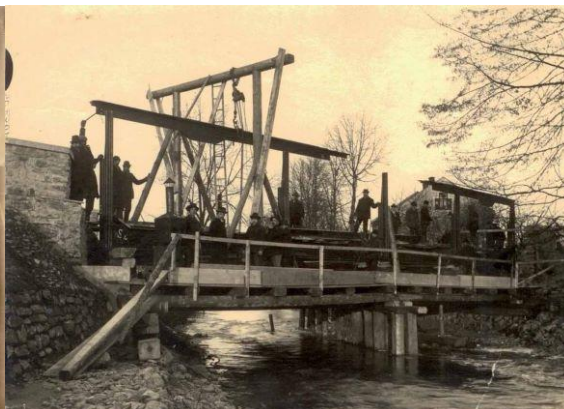
Válcovna: vyráběla tyčové železo, ploché železo a výrobky pro dráhy

Slévárna: v provozu 1 vysoká pec a 2 kuplovací pece. Odlévaly se roury, kusová prefabrikovaná litina jako zábradlí, sloupy, hlavice a jiné, odlitky

Mostárna: zaměřena k výrobě nýtovaných mostních konstrukcí, velkorozponových halových konstrukcí, otáčecích jevišť, konstrukce věží, stavidla a jiné



Obr. 227 Montáž velkorozponové halové konstrukce v areálu sobotínských železáren zdroj: obec Sobotín



Obr. 226 Montáž nýtovaného přímopásového mostu zdroj: obec Sobotín

Rejhotice: výroba taženého drátu, kolejnicových hřebů, šroubů, železné součásti řetězů, náradí jako lopaty, motyky a jiné

Petrovice: strojírna a kovárna zaměřena na výrobu kotlů, parních strojů, podvozků a jiných

***Štěpánov:** nová moderní vysoká pec s výrobní kapacitou 100.000 centýřů železa ročně, pudlovna, slévárna s třemi kuplovacími pecemi, odlévané různorodé odlitky pro strojírný do hmotnosti 25000 kilogramů.⁵⁵⁶

Výše přiložený soupis majetku železáren z roku 1902 je velice obстойný. Nově vystavěné dvě vysoké moderní pece, zavedení výroby zemědělských strojů v petrovické strojírně i rozšíření výrobního sortimentu železáren, který se dobře ujal na trzích, mluvily ve prospěch Sobotínsko-štěpánovských železáren. Ovšem tvrdé konkurenci Vítkovických železáren těžících především z dostupnosti černého uhlí a dovozu kvalitních železných rud ze Švédska, Štýrska i ze Slovenska, nebylo možné čelit. Čísla mluví jasně v roce



Obr. 228 Zemědělský stroj vyrobený v roce 1918 v Petrovické strojírně. zdroj: obec Sobotín

⁵⁵⁶ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4,209-210.

1906 se Sobotínsko-štěpánovské železářny podílely pouhými necelými 3 % na celkovém objemu moravskoslezské železářské produkce, kterou ovládly Vítkovické a Třinecké železářny.⁵⁵⁷

Navždy už zůstane nezodpovězena otázkou, jestli by situace byla rovnocenná i v případě, kdyby bratři Kleinové v roce 1855 neprodali své výhodně položené doly v ostravsko-karvinském revíru. Tenkrát je prodej dolů zachránil od možného bankrotu společnosti, možná na počátku 20. století by právě tyto doly pomohly odvrátit krach železářského impéria vlastněného rodinou Kleinů téměř 60 let.

Samozřejmě **jedním z faktorů úpadku** rodinných podniků je i **absence vůdčí osobnosti ve druhé a třetí generaci** rodiny Kleinů. Kromě **Franze II.** nikdo z ostatních dědiců neoplýval stejným podnikatelským talentem jako **Franz, Libor, Albert** a **Hubert Klein v první generaci** rodu. Ostatní členové rozvětvené rodiny se věnovali správě zděděného majetku, rozšiřování pozemkového fondu a budování společenské prestiže. **Úmrtí ředitele železáren Friedricha Kleina v dubnu roku 1902** bylo už jen pomyslnou tečkou za věhlasnou historií železářství v údolí řeky Desné a Merty. Friedrich Klein je pochován v rodinné hrobce Scholzů na šumperském hřbitově společně se svojí ženou a jejím otcem Aloisem Scholzem, předchozím ředitelem Sobotínsko-štěpánovských železáren a jeho životním mentorem. Symbolicky se i posmrtně spojily osudy dvou největších postav v historii železářství severomoravského regionu obr. 215.

Následující letopočty zachycují data ukončení výroby surového železa ve vysokých pecích v Sobotíně a ve Štěpánově a konečný **prodej akcií společnosti v roce 1917.**⁵⁵⁸

1910 ukončena výroba surového železa v **Sobotíně**

1913 ukončena výroba surového **Štěpánově**

* železo k výrobě dováženo z Vítkovic

1917 prodej podílů ve vlastnictví rodiny Kleinů společnosti **Kabelovny a drátovny a.s.** a následně převod pod Báňskou a hutní společností se sídlem v Ostravě, pod kterou spadaly i Třinecké železářny.

1920 zrušení válcovny, zámečnické dílny, mostárny. **Propuštěno 2000 zaměstnanců!**⁵⁵⁹

1921 definitivní ukončení výroby ve všech provozech a rozprodej nemovitostí a pozemků

Průmyslové objekty rozsáhlého industriálního areálu v Sobotíně v mnohých případech nenašly adekvátní využití jako strojírna v Petrovicích a Albertova huť v Rejhoticích. Výrobní jádro

⁵⁵⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.24.

⁵⁵⁸ SPURNÝ, František. Sobotínské železářny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 4.

⁵⁵⁹ MILOŠ, Karel. Vznik a zánik slavných sobotínských železáren. *Podesní: Vlastivědný časopis Velké Losiny* 2009, č. 8., s. 31.

železáren „*Leopoldinshütte*“ s válcovnou a slévárna „*Theresiahütte*“ byly určeny k rozprodeji na stavební materiál a k demontáži železných částí konstrukce. V roce 1925 došlo dokonce k odstřelu cihlového 65 metrů vysokého komínu a ve 30. letech zbylo po věhlasných železárnách už jen cihelné torzo částí obvodových zdí. Nakonec byly rozprodány i pozemky pod opuštěnými výrobními objekty.⁵⁶⁰ Správní a administrativní objekty sobotínských železáren byly ve většině případů přebudovány na bytové jednotky nebo sloužily k rekreačním účelům. Z několika budov, například z prvního ředitelství železáren, se staly ozdravovny pro děti z hornických rodin z Ostravska a Karvinska.

7.1.3 Budovy ředitelství železáren a doplňující objekty

Ucelená soustava průmyslového areálu s centrálním výrobním jádrem soustředěným kolem vysokých pecí „*Leopoldinshütte*“, válcovnou kolejnic a slévárnou, vytvářela po několik desetiletí neodmyslitelnou součást zdejšího údolí. Objekty výrobního a správního charakteru přirozeně srostly v jeden celek, na který navazovaly obytné budovy pro vedoucí a administrativní pracovníky, dělnické domky, ale ku příkladu i sobotínský zámek. Ten se stal hlavním rodovým sídlem sobotínské větve rodiny Kleinů po názorovém rozkolu Franze a Alberta Kleina ve druhé polovině 50. let 19. století. Kolem zámku se sice nacházel krajinářsky komponovaný okrasný park, ale zámecké rybníky sloužily primárně pro potřeby železáren jako rezervoáry vody parních strojů.



Obr. 230 Historická pohlednice z počátku 20. století zachycující Sobotínský zámek a železářny v blízkosti spodního rybníku zdroj: obec Sobotín



Obr. 229 Vlevo: Nádraží v Sobotíně Vpravo: ředitelské a úřednické byty zaměstnanců železáren zdroj: osobní archiv Miroslava Mikuláščíka

⁵⁶⁰ KREJČÍ, Vojtěch. *Sobotínsko-štěpánovské hornictví a železné hutě, akciová společnost, Sobotín (1873) 1880-1940*. Olomouc, 2012, s. 43.

Po prodeji společnosti *Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Hütten Aktiengesellschaft* v roce 1917 i se všemi objekty železáren, vyjma zámku, nastal počátkem 20. let 20. století postupný řízený útlum výroby a rozprodej veškerého majetku. Za nečekanou investiční aktivitu z pohledu nového majitele je realizace impozantní budovy ředitelství železáren na počátku 20. let, která byla následně prodána v roce 1926 Německé evangelické církvi pro milosrdnou činnost.⁵⁶¹ Administrativní a správní objekty byly ve většině případů přebudovány na bytové jednotky či ozdravovny. Výrobní haly rozebrány na stavební materiál či odvezeny do výkupu sběrných surovin.



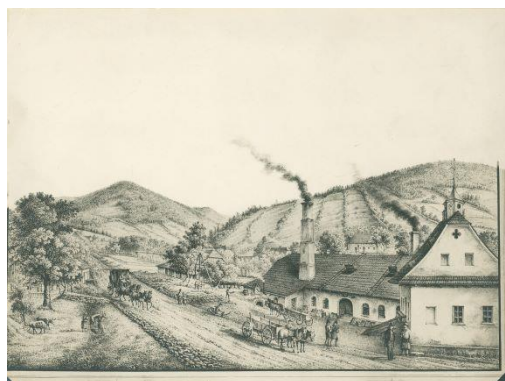
Obr. 232 Původní objekt ředitelství sobotínských železáren po odkoupení Ozdravovna č. 3 Dívčí osada zdroj: obec Sobotín



Obr. 231 Budova nového ředitelství železáren prodaná 25. 2 1926 Německé evangelické církvi Dnes zde sídlí Diakonie Sobotín zdroj: obec Sobotín

7.2 Železářny v Rejhoticích

Historický vývoj hornictví a hutnictví v oblasti horního Podesní, kam Rejhotice „*Reutenhau*“ územně spadají, je popsán v úvodní kapitole 7.1.1. Rejhotice byly jednou z obcí vízberského panství, která se nacházela v hlubokém údolí řeky Desné obklopená hustými lesy a povrchovými nalezišti železné rudy. Založení prvního hamru v je v oblasti datováno k první čtvrtině 18. století. Po několika změnách v majitelské struktuře panství v průběhu 18. století, byl tento starý hamr s nefunkční vysokou pecí v roce 1790 prodán správou



Obr. 233 Vpravo nahoře: původní objekt **Rejhotických železáren** z počátku 30. let 19. století před modernizací profesorem Rieplem a přestavbou dle anglického vzoru s válcovnou kolejnic **AntonFriedrichs Walzhütte** na nižším snímku. Zdroj: archiv VM v Šumperku

⁵⁶¹ MIKULÁŠTÍK, Miroslav. Historie železáren: Bratři Kleinové-moravští podnikatelé. *Obecní noviny* obec Sobotín, 2020, 1, 16.

náboženského fondu Antonu Bergerovi, který zde vybudoval drátovnu, hřebíkárnu a jednu tavící pec. Po nástupu nového majitele vízberského panství hraběte Antonína Bedřicha Mitrovského v roce 1833, došlo během několika prvních let ke sloučení všech hutních a železářských provozů v katastru panství odkoupením od soukromých vlastníků. Dle údajů F. Procházky dědicové drátovny po Antonu Bergerovi s prodejem otcova podniku otáleli nejdéle, jelikož je hrabě získal až v roce 1836.⁵⁶²

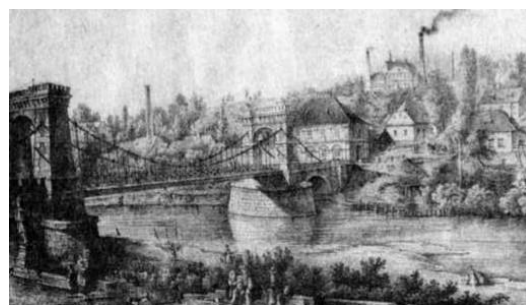


Obr. 234 Pozice **Rejhotické železářny** zanesena do výřezu mapy z III. Vojenského mapování Morava-Slezsko mapový list 3958 Jeseník zdroj: oldmaps.geolab.cz

Silným černým kruhem vyznačen objekt **Rejhotických železáren s válcovnou kolejnic**.
Druhý kruh vymezuje lokaci později dostavěné **Albertovy hutě**.

Na místě drátovny vybudoval hrabě Mitrovský dle anglického vzoru a doporučení profesora Riepla koncem 40. let 19. století moderní huť s válcovnou kolejnic pojmenovanou po svém synovi Antonínu Bedřichovi „*Anton Friedrichs Walzhütte*“, na přiložené mapě pozice zvýrazněna silnějším kruhem. Produkce huti byla zaměřena k výrobě železářských součástí řetězových mostů a k výrobě svršku nově budovaných železnic. K provozu náležela ještě kovárna, soustružnická a zámečnická dílna.⁵⁶³ Technologické vybavení hutě je uvedeno v celku sobotínských železáren provoz Rejhotice a popsán v kapitole 7.1.2.

V polovině 19. století dodaly rejhotické železářny a podniky bratří Kleinů řetězové součásti na nový 123 metrů dlouhý silniční most přes řeku Ostravici v Ostravě dokončený v roce 1851. Jednou z nejprestižnějších realizací byla dodávka železných součástí o celkové hmotnosti 304,45 tun kujného železa a litina pro řetězový most přes Labe v Děčíně. Horní řetěz mostu měřil



Obr. 235 Řetězový most přes řeku Ostravici v Moravské Ostravě z roku 1851
zdroj: ostravskydenik.cz

⁵⁶² PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 199-201.

⁵⁶³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 248.

úctyhodných 238,2 metrů a byl kompletně dokončen v roce 1855. Po snesení konstrukce mostu v roce 1933 si lidé kupovali železné součásti jako suvenýry na památku. Řetězovým mostům je věnovaná samostatná kapitola 8.1.⁵⁶⁴

Zatímco kolem sobotínských železáren se rozrostl moderní průmyslový areál, provozy rejhotické hutě zůstaly izolovány a více s hmotou obce nesrostly. Objekt železářny a válcovny v pozdějších letech doplnila nová industriální hala postavená na druhém břehu řeky Desné ve vyšší poloze proti směru toku. Výrobní hala nesla pojmenování po **Albertu Kleinovi** „*Albertshütte*“. Přesné doložení výstavby objektu není známo, přikláním se k 60.letům 19. století z důvodu maximální produkce železáren a také stále žijícího posledního zakládajícího člena Alberta Kleina. O stavbě se dochovalo poměrně málo informací a prameny ji zmiňují jen okrajově. I v Industriální topografii Olomouckého kraje je u objektu „*Albertshütte*“, řada nepřesností a jeho funkce je zaměňována se starší „*Anton Friedrichs Walzhütte*“.⁵⁶⁵



Obr. 237 Objekt Albertovy hutě v Rejhoticích z roku 1928 publikovaný v práci F. Procházky. Jsem přesvědčena, že došlo k záměně objektů Leopoldinshütte v Sobotíně s Albertshütte v Rejhoticích



Obr. 236 Objekt Albertovy hutě v Rejhoticích stav z roku 2012 a detail segmentového zaklenutí okna s cihelným ostěním s původní smíšenou skladbou obvodového zdiva zdroj: vlastní fotoarchiv



Obr. 238 Celkový pohled na areál bývalé Albertovy hutě s čtyřhranným komínovým tělesem v zadní části u kotelny rok 2010 zdroj: vlastní fotoarchiv



⁵⁶⁴ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 16-17.

⁵⁶⁵ BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 211.

Obrazová příloha F. Procházky z 50. let minulého století, která jako jediná tento objekt jmenuje a zobrazuje, není při bližším zkoumání přesvědčující. Přiložená historická fotografie z roku 1928 zachycující objekt Albertovy hutě je stavbě velice blízká, ale je třeba si povšimnout i přes provedené necitlivé stavební zásahy v průběhu celého 20. století řady nesrovnalostí. Například viditelný tvar válcového komínu v pozadí průmyslového objektu a nepokračující druhá sedlová střecha v zadní části fotografie. Z terénního průzkumu a pořízené fotodokumentace je jasně čitelný čtvercový tvar dřívku komínového tělesa, který se řadí mezi starší typy. Domnívám se, že na historické fotografii není zachycen pravý objekt „*Albertshütte*“ v Rejhoticích, ale objekty Leopoldinshütte v Sobotíně.

Historie rejhotických hutních podniků po úpadku Kleinových železáren byla totožná s osudem Petrovické strojírna a Mechanické přádelny Inu ve Vízemberku. Z železáren a hutních provozů v Sobotíně se dochovalo pouhé torzo. Bývalá Albertova huť je v současnosti jediným a posledním autenticky zachovalých průmyslovým objektem kdysi věhlasných železáren. A jedním z mála kvalitních reprezentantů industriální architektury druhé poloviny 19. století v oblasti Horního Podesní. Na fasádě zničené v průběhu 20. století četnými necitlivými přístavbami jsou stále patrné fragmenty průmyslové architektury v podobě segmentově zaklenutých oken a obloučkového vlysu po obvodu štítu. Bohužel po ničivých povodních v roce 1997 pokračuje degradace objektu. Na počátku roku 2010 zde ještě fungovala výroba v omezeném režimu. V současné době je objekt opuštěn a odsouzen k postupnému zániku.

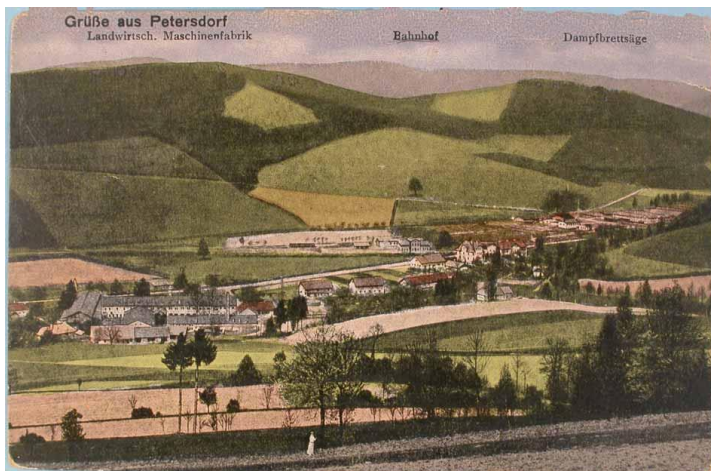
7.3 Strojírna v Petrovicích

První zmínka o hamru v Petrovicích „*Petersdorf*“ dnes Petrově nad Desnou pochází z první poloviny 18. století. Původní starý hamr odkoupil po roce 1776 Kašpar Grimm od tehdejších majitelů panství řádu cisterciáků velehradského kláštera. Na místě hamru vybudoval drátovnu s šesti kleštěmi, dýmačkou a dvě pece na pražení železné rudy. Dcera Klara a syn Johann provozovali drátovnu po otcově smrti až do roku 1834, kdy ji odkoupil nový majitel panství Vízemberk hrabě Mitrovský.⁵⁶⁶

Hrabě na doporučení profesora Riepla vybudoval v Petrovicích moderní strojírna vybavenou anglickými stroji při Šumperské silnici postavené ve 40. letech firmou „*Gebrüder Klein*“ více kapitola 4.8. Velkolepé plány rozvoje strojírenství při řece Mertě nečekaně přerušila

⁵⁶⁶ HOŠEK, Stanislav. Eisenbachova zbrojovka v Sobotíně. *Podesní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2007, 4, s. 17.

smrt hraběte Mitrovského v roce 1842. Započatou vizi dokončili za odborné asistence profesora Riepla bratři Kleinové.⁵⁶⁷



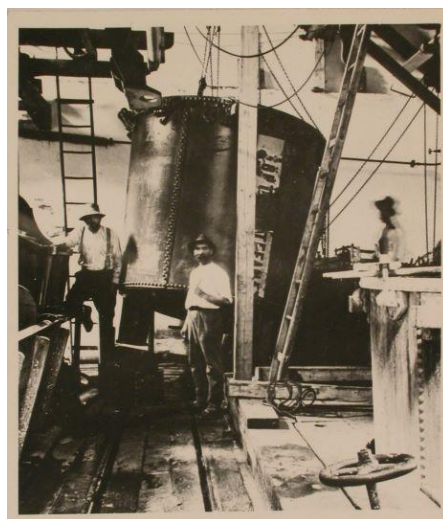
Obr. 240 Petrovická strojírna zachycena na barevné historické pohlednici v levé spodní části. Zdroj: archiv VM v Šumperku



Obr. 239 Dochované původní objekty strojírny v Petrovických stav v roce 2012 zdroj: vlastní fotoarchiv

Strojírna se od 40. let 19. století orientovala především na výrobu zařízení využitých v hutnictví, v hornictví při těžbě v dolech, parní stroje, kotle, výrobky pro železnou dráhu jako točny, vodárny, semaforey, telegrafní sloupy, spojovací materiál, táhla, hřídele, ložiska a jiné. Během hospodářské krize v 70. letech 19. století a poklesu poptávky napříč odvětvím se produkce zaměřila na širší spektrum výrobního sortimentu jako osy železničních vagónů, výrobky z litiny (zábradlí, ploty, sloupy) a od konce 90. let 18. století zejména na montované konstrukce mostů.⁵⁶⁸

Často je v pramenech milně interpretováno, že strojírnu v Petrovických založili Kleinové, což se neslučuje s datem výroby kompletní technologie pro nově budované železárně ve Štěpánově v roce 1844. Nehledě na koupi panství Vízemberk od dědiců hraběte Mitrovského ve stejném roce. Kleinové velice často při svých podnikatelských aktivitách využívali dodávky vlastní domovské základny jako například důlní zařízení pro nově budované kamenouhelné doly v ostravsko-karvinském revíru, strojní vybavení kamenouhelného dolu Františka v Padochově, technologické zařízení



Obr. 241 Výrobek strojírny v Petrovických zdroj: archiv VM v Šumperku

⁵⁶⁷ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 206-207.

⁵⁶⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 45.

Vojtěšské huti v Kladně a mnoho dalších. Níže přikládám chronologicky řazena nejdůležitější data v historickém vývoji strojíren v Petrovicích.

- 1836 založení strojírný v Petrovicích hrabětem Mitrovským. Příklad odborníků z Anglie, Belgie a Francie k proškolení místních zaměstnanců
- 1844 Petrovická strojírna pod správou železáren v Sobotíně bratří Kleinů. Výroba kompletní technologie pro nové štěpánovské železárný bratří Kleinů, výroba samotlačného vodního stroje pro štěbrnorudné doly v Jáchymově v Krušných horách, výroba těžních strojů do vlastních kamenouhelných dolů v ostravsko-karvinském, v rosicko-oslavanském i kladenském revíru, vodárenská zařízení pro státní dráhy, částečná dodávka pro parní mlýn na Smíchově, kompletní výrobní technologie pro Zinnerovy železárný v Rude u města Samobor a jiné.
- 1852-1853 Modernizace zařízení pod vedením A. Scholze, moderní stroje zakoupeny v Anglii. Instalace největší hoblovky na železné desky v Rakouském císařství schopné opracovat rozměr desky do velikosti osmi metrů šířky a dvou metrů délky. Strategicky důležitý stroj k opracování povrchu základního materiálu pro výrobu velkorozměrových strojních celků hutí, dolů, pivovarů, cukrovarů a jiných.⁵⁶⁹
- 1853 ředitel strojírný Karel Völckner, vynikající strojírenský odborník. V provozu huť na výrobu potrubí všeho druhu, hřebíkárna, ve které pracovalo 60 kovářů-hřebíkářů. Součástí provozu byla i pyrotechnická dílna na výrobu Meissnerových plechových kamen a pecí. Výroba desítek parních strojů, pozornost si zaslouží výroba velkých válcových dmýchadel pro budovanou Vojtěšskou huť v Kladně.
- 1855 rozdělení provozu na hutní zámečnickou dílnu a halu s obráběcími stroji poháněnými řemenovými převody navazující na převodová soukolí vodního kola sestrojeného na horní dopad vody či parní pohon.
- 1860-1870 největší rozmach výroby spojen s vrcholem výstavby železnic v monarchii. Kompletní výroba uplatněna při výstavbě železnic realizovaných firmou „*Gebruder Klein*“ po celém území monarchie.
- 1873 krach na vídeňské burze a negativní dopad na celé odvětví
80. léta 19.st. rozšíření výrobního sortimentu o osy železničních vagónů a vozové osy, zařízení pro petrolejové a benzínové rafinerie, destilační kotle a kotle na vaření látek, technologické zařízení pro cukrovary, pivovary, papírny, sklárny, tkalcovny, bělidla, jeřáby, výtahy výroba litinového zboží a litinových kamen v různých produktových řadách a mnoho jiných.⁵⁷⁰

⁵⁶⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 245-246.

⁵⁷⁰ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 46.

- 1902 zavedena výroba zemědělských strojů jako mlátičky, řezačky, pily a váhy.⁵⁷¹
- Po první světové válce je Petrovická strojírna jediným podnikem v provozu bývalého duchovního centra rakouského železářství.
- 1914 vyrobena poslední konstrukce mostu⁵⁷²
- 1917 prodej podniku Kabelovným a drátovným později Báňská a hutní akciová společnost se sídlem v Ostravě.
- 1920 zastavena výroba hutní dílny a strojírný na výrobu zemědělských strojů.
- Ukončena výroba mostních konstrukcí, která nemohla konkurovat levnějšímu železobetonu.⁵⁷³

Petrovická strojírna, jeden ze stabilních pilířů výrobního impéria rodiny Kleinů, po dobu bezmála osmdesáti let dodávala rozmanité druhy výrobků od hřebíků přes parní kotle, složitá výrobní zařízení až po montované mostní konstrukce.

Od 30.let 20. století v areálu bývalé strojírný započala výroba jízdních kol firmy **Velamos, Heinz & Co.** V roce 1934 byla roční produkce firmy 30 000 jízdních kol a před druhou světovou válkou zde pracovalo až 500 dělníků. Po znárodnění „*Velamos-Werke Heinz & Co. Fahrradteilefabriken in Zöptau*“, tak zněl originální název společnosti zaregistrované v roce 1932, spadala výroba jízdních kol a součástí pod n.p. Zbrojovka Brno. Od roku 1950 již pod samostatný n.p. Velamos se závody v Petrově nad Desnou, v Loučné nad Desnou (Mechanická přádelna Inu 9.1.1 a Albertova huť 7.2.2), Zlatých Horách, Luhačovicích a Náměšti nad Oslavou. Výroba se orientovala především na jízdní kola s legendárními modely SOBI 20 a Pionýr 22 z 80. let 20. století. I po změně politické situace v zemi roku 1989 a převedení podniku zde byla výroba jízdních kol zachována s roční produkcí kolem 250 000 kusů. Po vykázané dvaceti miliónové ztrátě v roce 1993 výroba jízdních kol definitivně ukončena.⁵⁷⁴

7.4 Železářny ve Štěpánově

V průběhu stavebních prací započatých v roce 1842 u Olomouce v rámci realizace NStB úsek Olomouc-Praha více kapitola 5.2.1 se bratři Kleinové zabývali myšlenkou vybudovat v blízkosti nové páteřní železniční tratě napojení na KFNB vlastní železářny. S koupí vízmberského panství v roce 1844 s hutními podniky soustředěnými v Sobotíně a v Rejhoticích, bylo rozhodnuto investovat do strategické lokality napojené přímo na trať NStB. Jedním z důvodů byl

⁵⁷¹ SPURNÝ, František. Sobotínské železářny. 105. č. Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku, 1974, 1-4.

⁵⁷² BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 214.

⁵⁷³ PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 206-210.

⁵⁷⁴ BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 214-215.

i optimální transportu velkorozměrových výrobků především kolejnic z železářské produkce. Navíc se Štěpánov nacházel v přijatelné vzdálenosti od železnorudných ložisek ležících v okolí Šternberku.



Obr. 242 Železářny ve Štěpánově zachycené na barevné litografii Rieden a Knippel z roku 1850 zdroj: archiv VM v Šumperku



Obr. 243 Štěpánov historická pohlednice zdroj: fotohistorie.cz V horním panoramatickém snímku je vidět neogotický kostel sv. Barbory „Na Hutích“ vybudovaný v 70. letech Franzem II.

Na doporučení profesora Riepla zaměřili Kleinové svoji pozornost k moravské obci Červenka, která se nachází přibližně v polovině trati mezi Mohelnicí a Olomoucí. Již v roce 1845 sem vyslali svého zástupce Josefa Urlicha⁵⁷⁵, otce Eduarda Urlicha, pověřeného k odkoupení dostatečně velkých pozemků v katastru obce za účelem vybudování nové hutě a železáren. Urlich i Kleinové se setkali s velkým odporem místních zemědělců, kteří jim své pozemky odmítli prodat. Proto nakonec padla volba na Štěpánov, který je od Olomouce vzdálený pouhých 10 km. Franz Klein zde koupil celkem tři selské usedlosti o celkové rozloze 46 hektarů v těsné blízkosti trati NSTb a v roce 1846, zde začíná budovat pod taktovkou profesora Riepla moderní závod zaměřený na výrobu kolejnic.⁵⁷⁶

Dne 9. října 1847 udělil Horní soud v Kutné Hoře Kleinům koncesi, která je opravňovala k provozu **dvou vysokých pecí**, osmi pudlovacích pecí, pěti svářkových a žíhacích pecí, **válcovny kolejnic** se čtyřmi tratěmi a **strojírenské dílny**. První **odpich vysokých pecí ve Štěpánově** byl uskutečněn již v roce 1849. Zařízení vysokých pecí vyrobily sobotínské železářny a celý závod byl budován dle nejnovějších skotských metod, které zde zavedl profesor Riepl. Díky jeho inovátorství Kleinové jako jedni z prvních v monarchii zavedli ve Štěpánově výrobu pudlované oceli. Na Moravě a ve Slezsku měli v 60. letech 19. století pouze jediného konkurenta v podobě Vítkovických železáren vlastněných finančním domem Salomona Rothschilda.⁵⁷⁷

⁵⁷⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 253.

⁵⁷⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 250-251.

⁵⁷⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 250-251.

Centrem štěpánovských železáren se staly **2 vysoké pece** nesoucí název „*Franzshütte*“ postavené mezi lety 1847-1849 a svému účelu sloužily až do roku 1888, kdy byly za ředitele Friedricha Kleina nahrazeny moderní vysokou pecí, jež byla v provozu dalších 25 let až do ukončení výroby surového železa ve Štěpánově v roce 1913⁵⁷⁸. Na těžkou hutní výrobu navazovala kuplovna, svářkové a pudlovací pece, válcovna kolejnic, zámečnické dílny, kotlárna a modelárna, **strojírna** byla vybudovaná až v roce **1857**⁵⁷⁹. Mezi další vybavení závodu patřily nůžky na železo, okružní pila, parní hamr a jedna pec na plechy.

Prvním ředitelem štěpánovských železáren byl jmenován v roce **1846 Filip Tobiáš**, který měl k dispozici necelých **sto dělníků** většinou německé národnosti,⁵⁸⁰ pro které v blízkosti železáren nechali Kleinové vystavět dělnickou kolonii popsanou v následující kapitole. V roce **1865** se rozhodli Kleinové **oba své železářské podniky na Moravě sjednotit** pod jeden firemní název **Sobotínské a štěpánovské horní a hutní těžířstvo** se sídlem v **Sobotíně** „*Zöptauer und Stefanauer Eisebau und Eisehütten a. g. Zöptau*“, do funkce ředitele byl jmenován **Alois Scholz**.

V dobách největšího rozkvětu na přelomu 60.-70.let 19. století železářny ve Štěpánově zaměstnávaly až 800 dělníků. Odborníci byly v hutních závodech rodiny Kleinů placeni ve srovnání s ostatními severomoravskými železářnami velmi dobře, k nejlépe finančně ohodnoceným profesím patřili pracovníci válcoven a pudloven.⁵⁸¹ Chlapcům poskytli odborné vzdělání v kresličské škole založené po vzoru stejně zaměřené školy v Sobotíně popsáno v kapitole 7.1.2.1. V roce 1856 nechali ve Štěpánově vybudovat měšťanskou německou školu⁵⁸² a v první polovině 70. let financoval Franz II. stavbu neogotického kostela sv. Barbory v parku před železářnami, kde se mše sloužily výhradně v němčině kapitola 7.4.2.

Vedení podniku pod Aloisem Scholzem a jeho nástupcem Friedrichem Kleinem je detailně popsán v předchozí kapitole. Štěpánovské železářny se od sobotínských odlišují pouze v **ukončení výroby surového železa** o tři roky později v roce **1913**, nežli tomu bylo v Sobotíně. V provozu zůstalo ve Štěpánově jen dílčí zpracování železa, jinak je jejich osud totožný až do **prodeje akciové společnosti v roce 1917**.

Hospodářská krize 30. letech 20. století definitivně zhatila plány na udržení výroby i ve Štěpánově. Ředitelství železáren pod Báňskou a hutní a.s. dne 27. července 1931 oznámilo trvalé

⁵⁷⁸ SPURNÝ, František. Sobotínské železářny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 4.

⁵⁷⁹ BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 63.

⁵⁸⁰ BÍLKOVÁ, Pavla. Mzdové poměry dělnictva v severomoravských železářnách v polovině 19.století. *Severní Morava 40, 1980, s. 10-12*.

⁵⁸¹ BÍLKOVÁ, Pavla. Mzdové poměry dělnictva v severomoravských železářnách v polovině 19.století. *Severní Morava 40, 1980, s. 13-15*.

⁵⁸² *Historie Štěpánov* [online]. Obec Štěpánov, 2019

ukončení provozu z důvodu nedostatku financí a obchodních zakázek. Při představě, že železářny vyplácely na mzdách svých zaměstnanců až 13 miliónů korun ročně, bylo uzavření jednoho z největších průmyslových podniků v okolí pro místní obyvatele citelnou ekonomickou ztrátou, která se negativně promítla na strmém vzestupu nezaměstnanosti v okolí.⁵⁸³



Obr. 244 Zachovalé objekty bývalých Štěpánovských železáren v areálu Armády ČR stav v roce 2013
zdroj: vlastní fotoarchiv

Průmyslová výroba v areálu už nebyla nikdy více obnovena a objekty v roce 1938 odkoupila Československá armáda a v majetku Armády ČR je dodnes. Strategická poloha areálu na hlavní železniční trati, dostatek volného prostoru v prázdných výrobních halách byl vhodný k uskladnění vojenské techniky. Po vyhlášení mobilizace v září roku 1938 se stal areál bývalých železáren na krátkou dobu internačním táborem příslušníků Sudetoněmecké strany „*Sudetendeutsche Partei*“ vůdce Konrada Henleina, kteří byli po mnichovské dohodě propuštěni na svobodu. V březnu roku 1939 se situace otočila a areál obsadil wehrmacht, jež zde nechal zřídit armádní sklad. Od 1.září 1939 zde byli eskortováni zatčení v rámci akce „*Albrecht der Erste*“ ze spádové oblasti střední Moravy a nakonec přibližně 150 osob převezeno do Brna a odtud do koncentračních táborů Dachau a Buchenwald v Německu. Po konci 2.světové války se staly železářny sídlem oddílu Rudé armády. Od prosince roku 1945 byl areál opět internačním táborem, a to nejprve pro štěpánovské Němce, poté se stal sběrným táborem pro odsunuté německé obyvatelstvo z celého šternberského okresu a bylo odtud vypraveno 27 vlakových transportů s 32 436 lidmi do Německa.⁵⁸⁴

Po tragických událost válečných a poválečných let sloužil areál bývalých železáren armádním účelům a od roku 2005 zde probíhá jeho rozsáhlá modernizace s investicí v hodnotě až jedné miliardy korun. Útvar nese označení **Vojenské zařízení 4218 Štěpánov u Olomouce**. Areál není veřejnosti přístupný a pořizování fotografií není dovoleno.⁵⁸⁵

⁵⁸³ BÍLKOVÁ, Pavla. Mzdové poměry dělnictva v severomoravských železárnách v polovině 19.století. *Severní Morava* 40, 1980,

⁵⁸⁴ KRÁČMAR, Jiří, Štěpánov ve dvacátém století [online]. Obec Štěpánov, 1999

⁵⁸⁵ *Ve Štěpánově roste velká vojenská základna, krize ji neohrozila* [online]. Olomoucký deník, 2009

Z původních objektů Štěpánovských železáren se dochovala pouze nepatrná část prezentovaná bývalou válcovnou kolejnic a administrativní budova z počátku 20.století. Zejména výrobní hala o rozponu 22 metrů a délce 85 m se stále může pyšnit nádechem industriální architektury druhé poloviny 19.století, která je postavena z pálených cihel s velkými prosklenými sdruženými okny a zastřešena jednoduchou sedlovou střechou v mírném sklonu. V těsné blízkosti haly se nachází třípodlažní administrativní budova postavená na obdélném půdorysu o rozměrech 10x20 metrů s prolamovanou štítovou stěnou zvýrazňující vertikality fasády. Stejně členění se opakuje i na bočních fasádách. Odkaz ke své průmyslové minulosti je patrný pouze z vnější formy hmoty objektu, jelikož povrchová úprava fasády i nové řešení členění okenních otvorů jsou vzdáleny původnímu originálu.

7.4.1 Dělnická kolonie Štěpána Krejčího a Hybešova

Kleinové vybudovali v blízkosti svých železáren **dvě dělnické kolonie** pro své německé zaměstnance v různých časových intervalech. První z nich je datována k **polovině 19. století**, která souvisí s vybudováním železáren bratří Kleinů v roce 1846. Jedná se o historicky cenný soubor zděných obytných staveb podél ulice Štěpána Krejčího navazujících na sebe a vytvářejících souvislou uliční frontu s kůlnami situovanými přes obslužnou cestu. Druhá etapa výstavby domů, každý se čtyřmi byty, byla dokončena **v roce 1910** a nazývána „nové domky“⁵⁸⁶ od roku 1953 nese čtvrtí název Hybešova. Obě dělnické kolonie jsou památkově chráněny od 3. 5. 1958, bohužel památková ochrana se na vnějším vzhledu objektů příliš neprojevila a původní dochované fragmenty domů jsou z větší části zničeny nevhodně provedenými rekonstrukcemi.

Součástí obytné výstavby v blízkosti železáren byl i třípodlažní objekt situován naproti hlavnímu vstupu s kanceláři a bytem pro potřeby členů rodiny Kleinů. Od roku 1852 se v objektu nacházel i poštovní úřad. Obytné stavby uzavírá takzvaný „švýcarský“ dům, který sloužil k ubytování úředníků a „německý“ k ubytování hutních odborníků.⁵⁸⁷

⁵⁸⁶ KRÁČMAR, Jiří, Štěpánov ve dvacátém století [online]. Obec Štěpánov, 1999.

⁵⁸⁷ BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 63.

Domy dělnické kolonie na ulici Štěpána Krejčího

výstavba: polovina 19. století, mezi 1848-1856

památková ochrana: od 3.5.1958

orientační čísla objektů: 0,2,3,4,5,6,7,8

Bytové domy nacházející se v této lokalitě byly vybudovány v polovině 19. století. Přesné datum výstavby není dochováno. Předpokládám, že k ní došlo během výstavby štěpánovských železáren mezi lety 1846-1848 a výstavbou německé základní školy pro děti svých zaměstnanců v roce 1856.⁵⁸⁸ Kolonie měla poskytnout ubytování vlastním německy mluvícím dělníkům a jejich rodinám v blízkosti výrobního areálu.



Obr. 246 Dělnická kolonie ulice Štěpána Krejčího Dům č. orientační 2 stav v roce 2012
zdroj: vlastní fotoarchiv



Obr. 245 Vlevo: detail litinové konzoly foto 80. léta 20. století zdroj: archiv VM v Šumperku
Uprostřed: Pohled na uspořádání obytného a hospodářského objektu zdroj: vlastní fotoarchiv
Vpravo: Detail původní železné konstrukce zábradlí venkovního schodiště a pohled na kamenné profilované ostění kolem hlavního vstupu do objektu rok 2012 zdroj: vlastní fotoarchiv

Základní skladební jednotkou kolonie je objekt o půdorysných rozměrech 11x13 metrů a dvou nadzemních podlažích zakončených sedlovou střechou. Hlavní vstup do domu je situován do středu objektu se čtyřmi bytovými jednotkami na patro o dispozici 2+1. Byty v patře jsou

⁵⁸⁸ Německou školu pro děti dělníků Kleinové otevřeli až v roce 1856. *Historie Štěpánov* [online]. Obec Štěpánov, 2019

přístupné pro vnějším železném schodišti. V případě navýšení ubytovací kapacity pro dělníky železáren byla možnost dočasného přespání v podkroví. Výše specifikovaná skladební jednotka se nejčastěji sdružovala do dvojic o celkové délce 26 metrů a mezi jednotlivými domy byly pravidelné rozestupy 5 metrů, domy č. orientační 5, 6 a 8. Blokovaná zástavba o celkové délce 74 metrů v přední části ulice respektuje zavedený základní princip i na domech č. p. 2 a 4, každý o délce 23 m, které obestavují dům č. orientační 3. Poslední zmíněný objekt se od ostatních domů liší především prostorovým řešením vertikální komunikace, jelikož byty v patře jsou zpřístupněné po venkovním litinovém schodišti s pavlačí. Tento objekt dosahuje i největší délky 30 metrů, v uliční fasádě jsou v něm tři hlavní vstupy.

Hlavním stavebním materiálem jsou pálené cihly, z nichž byla provedena i většina dekorů a zdobných prvků na fasádě. Ostění kolem vstupních dvoukřídlých dveří je naopak kamenné prolamované velice dobře řemeslně provedené. U některých objektů se dochovala i původní okna otevíravá ven zavěšena na venkovních závěsech. První a druhé nadzemní podlaží je od sebe vizuálně odděleno podélným pruhem vyskládaným z cihelných okrasných tvarovek s květinovým vzorem a v některých místech je ještě dochován dekor pomocí cihel natočených o 45° stupňů. Vstupy do objektů jsou umístěny přímo z obslužné komunikace a přes cestu je vymezený prostor na hospodářská stavení připadající ke každému vchodu. U hospodářských stavení převládá forma jednoduchých dřevěných kůlen nebo drobných zděných přístavků.



Obr. 247 Detail zachovaných cihelných dekorů na fasádě z roku 2012
zdroj: vlastní fotoarchiv

S ohledem na německy mluvící obyvatele domu a dějiny 20. století došlo v poválečných letech k výměně skladby obyvatelstva v rámci celé dělnické kolonie. Tento historický okamžik vnímám jako hlavní příčinu postupné degradace objektů, který pokračuje až do dnešních let. Na domech od druhé poloviny 20. století nebyly prováděny prakticky žádné opravy a modernizace. Na konci 80. let 20. století se zde žilo ve stejných podmínkách jako před 130 lety. Bytové jednotky v kolonii postrádaly připojení na vodovodní řad a splaškovou kanalizaci, před objekty nebyla zpevněná komunikace. Z tohoto období se dochovala cenná fotoreportáž pořízena fotografkou Milenou Valuškovou, v té době dokončující studia na pražské FAMU, která přináší osobní svědectví nejen obrazovou formou: „...do tamní bývalé dělnické kolonie z konce 19. století

mě vyslal Ústav památkové péče. Měla jsem zachytit její stav – je totiž zapsána na seznamu nemovitých kulturních památek jako doklad životního prostředí proletariátu. Když jsem ale viděla, v jakých skličujících podmínkách tady lidé, většinou staré ženy, žili, byla jsem otřesena. Bez vody a kanalizace, splašky a fekálie se vynášely ve kbelících. Obyvatelky mne pokládaly za sociální pracovníci, a tak se mi svěřovaly v naději, že jim nějak pomůžu. Nechtěla jsem je zklamat, a tak jsem aspoň fotografovala. A taky jsem je chtěla blíže poznat. Chodila jsem za nimi, pomáhala jim, zvykly si na mě.⁵⁸⁹



Obr. 248 Štěpánov dělnická kolonie 80. léta 20. století autor: Milena Valušková pro NPÚ

Od roku 1958 jsou sice objekty památkově chráněny⁵⁹⁰, ale na neutěšené situaci to nic nemění a celý proces odborně provedené obnovy stagnuje. Hlavními faktory neutěšené situace je jednak skladba obyvatel z nižších sociálních skupin, která památkovou ochranu objektů vnímá jako přitěžující situaci bránící modernizaci ve formě zateplení fasády a výměny oken za plastová. Cenné detaily na fasádách domu byly a jsou ničeny pod vrstvami polystyrenu z posledních let. Stejná situace je totožná i pro okna nebo vstupní dveře. Původní okna zde najdeme už jen zřídka, většina jich byla nahrazena v 60. letech 20. století a ta, která odolávala zubu času už neodolá lákavé nabídce izolačních dvojskel v plastových rámech. Lokalita si žije svým vlastním životem v ponuré atmosféře beznaděje a kdokoli z procházejících úzkou uličkou před domy působí spíše dojmem vetřelce než návštěvníka. Současný stav objektů je žalostný a komplexní řešení je vzhledem k nedostatku finančních prostředků v nedohledu. Poznatky zaznamenány z vlastního terénního průzkumu provedeného v roce 2014.

⁵⁸⁹ Dokument: 80. léta-dokument z bývalé dělnické kolonie ve Štěpánově, postavené v polovině 19. století [online]. Milena Valušková, 2008

⁵⁹⁰ Domy dělnické kolonie [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Domy dělnické kolonie „nové domky“ ulice Hybešova

výstavba: 1910

památková ochrana: od 3.5.1958

čísla popisná objektů: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16

Výstavba „nové domky“ z roku 1910 zahrnuje šestnáct stejných domů postavených na čtvercovém půdorysu o rozměrech 13x13 metrů o čtyřech bytových jednotkách. Je s podivem, že v době útlumu výrovy v sobotínsko-štěpánovské železárnách počátkem 20. století a definitivního zastavení vysokých pecí ve Štěpánově v roce 1913⁵⁹¹, iniciovala společnost „Zöptauer und Stefanauer Bergbau und Hütten Aktiengesellschaft“ se sídlem v Sobotíně výstavbu nových 64 bytů pro své zaměstnance a jejich rodiny. Stavební aktivita dokazuje plány k zachování dalšího zpracování železa a výrobního sortimentu v průmyslovém areálu, což se po prodeji celé akciové společnosti v roce 1917 nenaplnilo. Od roku 1953 nese dělnická kolonie název Hybešova čtvrť a je závěrečnou stavební etapou iniciovanou místními železárnami.⁵⁹²



Obr. 249 Domy z druhé etapové výstavby dělnické kolonie z roku 1910 ulice Hybešova. Pohled do uličního prostoru na frontu čtyřdomků za sebou a detail vnitřního nástupu k jednotkám rok 2012 zdroj: vlastní fotoarchiv

Původně se jednalo o čtyřdomky s obytným přízemím, kde se nacházely 4 menší byty a každý byt měl svůj vlastní vchod. V patře pod valbovou střechou byl vymezený skladovací prostor zpřístupněný z venkovního přímého schodiště umístěného na zadní fasádě domu. Zástavba vytváří hnízda vždy 4 domů oddělených od sebe úzkou uličkou, v jejímž středu je lokalizovaná společná studna. Totožné schéma je zopakováno celkem čtyři krát a výsledná ubytovací kapacita dosahovala celkového počtu 64 bytů. Vzhledem k časovému odstupu výstavby je zde na první pohled patrný vyšší standart a lepší životní podmínky v podobě malých předzahrádek, vnitřních zahrad vymezených vzdáleností štítových protilehlých fasád v pruhu širokém 13 metrů, většího

⁵⁹¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 379.

⁵⁹² BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 63.

soukromí a lepších světelných podmínek a jiné. Na domech je opět aplikován princip oddělené hospodářské části umístěné přes ulici a díky tomu působí průběžná komunikace intimním až soukromých charakterem.

Objekty jsou památkově chráněny od 3. 5. 1958⁵⁹³, stejného data jako předchozí příklad. Přesto nepůsobí na první dojem natolik zuboženým stavem jako v případě dělnické kolonie z poloviny 19. století. O to větší jsou zde patrné stavební zásahy současných majitelů nemovitostí. Původní rozdělení domu na 4 bytové jednotky je zde zachováno pouze v několika málo případech, situace z roku 2014, a byty byly po odsunutí německého obyvatelstva slučovány do větších jednotek. Z tohoto důvodu zde dnes převládají všechny možné varianty rozčlenění od původně zachované dispozice čtyř bytových jednotek až po dvojdomky či vlastnictví jednotlivce. O nevhodném přístupu k rekonstrukci památkově chráněného objektu vypovídají referenční fotky pořízené v květnu roku 2014. Rozdělení objektu na dva i více majitelů se negativním způsobem propisuje na vnější nejednotném ztvárnění domu, které působí až chaoticky a vnáší do původní koncepce nesourodnot.



Obr. 250 Pohled do zahrad domů dělnické kolonie viditelný nesourodý přístup k renovaci fasády rok 2012
zdroj: vlastní fotoarchiv

⁵⁹³ Domy dělnické kolonie [online]. Národní památkový ústav, 2015.

7.4.2 Kostel sv. Barbory „Na Hutích“

výstavba: 1872-1875

architekt: Friedrich von Schmidt

památková ochrana: od 2. 10. 1991

Neogotický kostel sv. Barbory ve Štěpánově byl vybudován mezi lety 1872-1875 dle projektu předního vídeňského architekta sakrálních staveb Friedrich von Schmidta, architekt Vídeňské radnice či Schwarzenberské hrobky v Třeboni, za finanční podpory Franze II. pro německou menšinu v české obci Štěpánov, kterou tvořili vesměs Kleinovi dělníci ze štěpánovských železáren.⁵⁹⁴



Obr. 251 Neogotický kostel sv. Barbory „Na Hutích“ ze 70. let 19. století rok 2012 zdroj: vlastní fotoarchiv

Sakrální stavba je volně umístěna v parku v blízkosti železniční tratě Olomouc-Praha u areálu štěpánovských železáren bratří Kleinů a dělnické kolonie vybudované ve druhé polovině 19. století. Stavba obdélného půdorysu ukončeného pětibokým presbytářem respektující přísnou symetrii celkové hmotové kompozice. Východnímu průčelí dominuje vstupní portál a sdružené okno s rozetou ve štítu. Hlavním stavebním materiálem je přiznané neomítané cihelné zdivo použité i k vyzdívce opěrných pilířů po obvodu stavby. Materiál navíc odkazuje na industriální architekturu třetí čtvrtiny 19. století s prvky germánské neogotiky. Doplněné o dekorativní kamenické prvky v podobě sloupů, hlavic, okenních kružeb a klenby. Na objektu jsou stále patrný

⁵⁹⁴ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, s. 212.

některé zdobné litinové detaily, jež byly pravděpodobně vyrobeny ve zdejších železárnách. Okna byla vyplněna barevnými skleněnými vitrážemi.⁵⁹⁵

Původnímu účelu sloužil kostel až do konce druhé světové války, kdy byl po odsunu německého obyvatelstva uzavřen. Během války utrpěl značné škody a opravy na něm trvaly dva roky. Bohoslužby se v evangelickém kostele sv. Barbory od polovině 20. století už nekonaly, a proto byl odsvěcen a využíván především ke skladovacím účelům. Jeho prostory využíval státní podnik Farmak ke skladování chemikálií a za jeho působnosti bylo do interiéru kostela vestavěno mezipatro z důvodů zvýšení skladovací kapacity, čímž byl interiér značně znehodnocen. Od 80.let zde sídlil státní podnik Kniha a objekt fungoval opět jako skladiště. V roce 1991 byl kostel sv Barbory navrácen církvi, která jej o 15 let později v roce 2006 darovala obci Štěpánov⁵⁹⁶, v jejímž vlastnictví je dodnes a obec jej využívá příležitostně ke konání kulturních akcí.



Obr. 252 Interiér kostela stav 2010
pohled na vložené železobetonové
patro z druhé poloviny 20. století
zdroj: záznam regionální televize

Kostel sv. Barbory „Na Hutích“ byl dne 2.10. 1991 prohlášen kulturní památkou Ministerstvem kultury ČR.

7.5. Železářny v chorvatské Rude u města Samobor

Železářny v Rude vzdálené 5 km jihozápadně od města Samobor ležícího přibližně 20 km od hlavního města Chorvatska Záhřebu. Rodina Kleinů Albert, Hubert a Franz II. zastoupena JUDr. Eduardem Urlichem získala železářny v Rude za 20 000 zlatých v rámci dražby konané v Záhřebu dne 28. dubna 1856 z důvodu konkurzu Zinnerova majetku. O podnik měli Kleinové enormní zájem, jelikož v roce 1854 vyrobily jejich strojířny v Petrovicích a železářny v Sobotíně pro Zinnera do nového hutního provozu v Rude kompletní technologické zařízení, které jim Zinner nikdy neuhradil. Celý komplex zahrnoval přes devadesát železoručních důlních měř, šachty, těžní jámy, strojní zařízení umístěné v budovách na povrchu i k těžbě, vysoké pece a další.⁵⁹⁷

⁵⁹⁵ *Kostel sv. Barbory* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁵⁹⁶ Chátrající kostel má sloužit kultuře. *Zrcadlo památek NPÚ v Olomouci*, 2007, 3.

⁵⁹⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 342.

Počátkem 70. let 19. století začali Kleinové jednat o prodeji průmyslového podniku, který se nakonec uskutečnil 23. května 1873. Novým majitelem se staly železářny v Eibiswaldu za cenu 60 000 zlatých.

V současnosti je možné v Rude navštívit 350 m zpřístupněný dobývací prostor bývalého dolu na měď, železnou rudu a sádro sv. Barbora v chorvatštině pod názvem „*Rudnik svęta Barbara*“.⁵⁹⁸

7.6 Podíly v železárnách

Kleinové od poloviny 40. let 19. století vlastnili dvě velké železářny na Moravě popsané v předchozích kapitolách, i přesto se rozhodli investovat nemalé částky do železárenských podniků společně se svými obchodními partnery. Na doporučení profesora Riepla se ke konci 40. let 19. století podíleli na vzniku železáren v dalekém Sedmíhradsku, které ještě byly navrhované na otop dřevěným uhlím a zpracování lokální železné rudy. Naopak od druhé poloviny 50. let 19. století zakládali společně s Adalbertem Lannou na Kladně a rytířem Johannem Herringem v Zastávce u Brna nové železářny s moderními koksovými vysokými pecemi belgického typu, které jsou záměrně situované ve středu kamenouhelných revírů určené k sekundárnímu využití vytěženého uhlí. Z přiložené fotodokumentace a obrazového materiálu je možné sledovat stavební vývoj železáren a přidružených hutních provozů v průběhu 19. století.

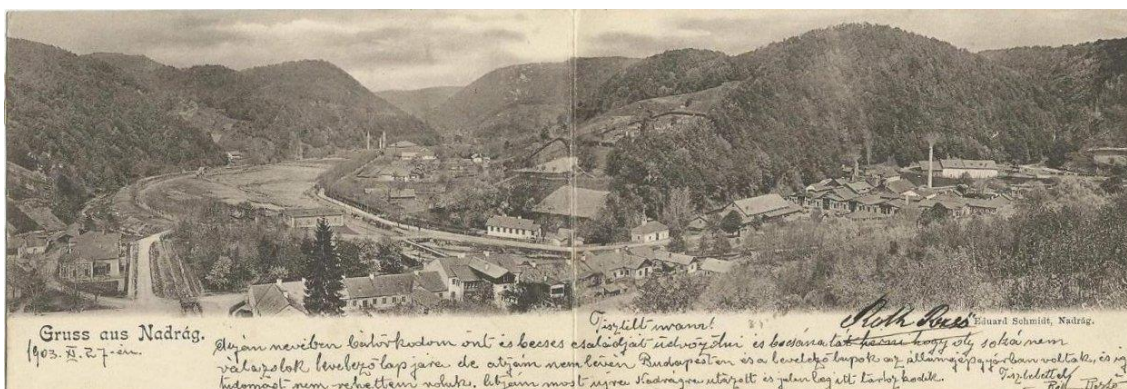
7.6.1 Železářny Zsidovar a Nadrág v Sedmíhradsku

Bratři Kleinové se v polovině 40. let 19. století podíleli na založení železáren v dalekém Sedmíhradsku. V bývalé korunní zemi Rakouského císařství, přesněji v lokalitě Zsidovaru dnes Idioara v rumunském Banátu nedaleko Temešváru. K průzkumu vytipované lokality profesorem Rieplem, který Kleinům doporučil koupi panství Vízmbek i místní investici v Uhrách, vyslal Franz výpravu ve složení bratr Hubert, syn Franze ml. a tehdejší ředitel sobotínských železáren Trunze. Hodnocení ze Sedmíhradska dopadlo nad očekávání velice kladně, což vedlo k následovnému založení **Zsidovarského železářského těžiřtva** „*Zsidoaurer Eisenwerk Gewerkschaft*“ Franzem Kleinem a společníky, mezi nimiž figurovali bratři Libor, Albert a Hubert, syn Franz ml., manželé Ulrichovi, další synové a dcery rozvětvené rodiny Kleinů, Adalbert Lanna, Ferdinand Alois Negrelli či Carl Ghega a profesor Riepl zastupující vídeňské investory. Pro budoucí potřeby zamýšlených

⁵⁹⁸Rudnik sv. Barbare [online]. Grad Samobor, 2015

železáren zakoupil Franz jménem těžářstva **panství Krivina** bohaté na lesy, **jeden uhelný důl a dva malé venkovské statky**.⁵⁹⁹

Výstavba železáren zahrnující vysoké pece, pudlovací a válcovací hutě, strojní dílnu a vodní díla probíhala v rychlém tempu a v roce 1848 zahájila výrobu. **Technologické vybavení dodaly Kleinové ze strojírny v Petrovicích a vlastních železáren Sobotín a Štěpánov**, dřevo se těžilo v pronajatých lesích místního panství **Zsidovar** a z vlastního panství Krivina. Počáteční vysoká investice do nového železářského podniku v dalekém Sedmihradsku nepřinášela podílníkům očekávané zisky. Neuspokojivá finanční bilance navíc vyústila ve vyhlášení konkurzu v roce 1866. Ani transformace v akciovou společnost v roce 1873 v „*Nadráger Eisen-Industrie Gessellschaft*“ pod velkou železárnou vzdálenou dvacet kilometrů v **Nadrágu** nezaručila plusová čísla v ročních závěrkách. V novém podniku Kleinové figurovali jen jako akcionáři, hodnota vložených finančních prostředků před třiceti lety v řádu několika stovek tisíců zlatých se jim nikdy nevrátila zpět.⁶⁰⁰



Obr. 253 Železářny v Nadráž rok 1900 zdroj: Eduard Schmidt www.delcampe.net

7.6.2 Vojtěšská huť v Kladně

V roce 1854 započalo **Kladenské železářské těžářstvo „Kladnoer Eisengewerschaft“** (Adalbert Lanna, Franz, Albert a Hubert Klein) s výstavbou **Vojtěšské huti** na **Kladně**, pojmenované po hlavním iniciátorovi záměru Adalbertu „Vojtěchu“ Lannovi, umístěné strategicky mezi vlastní kamenouhelné doly František (jméno podle Franze Kleina) a Václav (po Václavu Novotném).

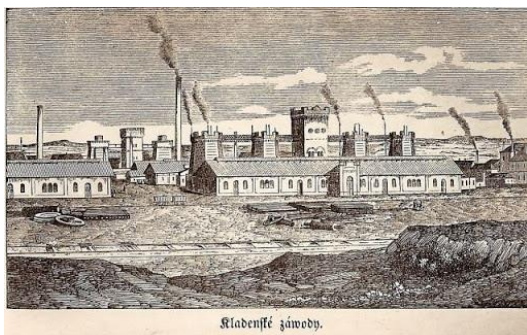
1855 započala výstavba dvou koksových vysokých pecí belgického typu, téhož roku odpal první pece, rok úmrtí Franze Kleina

1856 odpich druhé vysoké pece, rok úmrtí Huberta Kleina

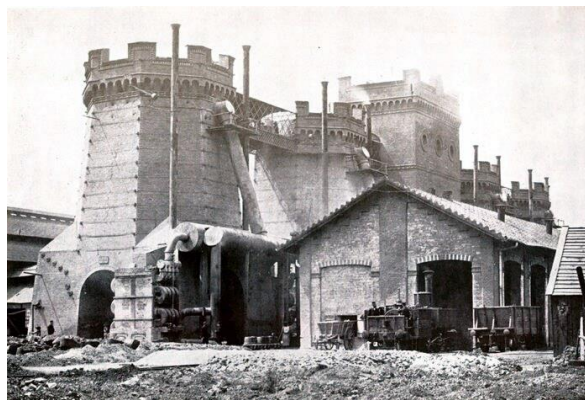
⁵⁹⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 252-253.

⁶⁰⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.197-198.

Následovala výstavba slévárny, strojírny, cihelny na výrobu žáruvzdorných cihel používaných k vyzdívám vysokých pecí a ředitelské vily v Kladně. Zařízení do nově vznikajícího podniku vyrobily strojírny v Petrovicích bratří Kleinů a firma Ruston v Praze.⁶⁰¹



Obr. 254 Vojtěšská huť 60.-70. léta 19. století přesně nedatováno zdroj: Kladno minulé



Obr. 255 Vojtěšská huť v roce 1870 zdroj: Solvayovy lomy

Vysoké pece k následnému zpracování vytaveného surového železa potřebovaly k sobě navazující provozy pudlovnou, válcovnu a dopravní síť. Na tak rozsáhlou výstavbu již kapitál Lanny a Kleinů nestačil. Z tohoto důvodu spojili své síly s vídeňským velkoobchodníkem Robertem Florentinem, který vlastnil kamenouhelné doly ve Vrapicích a železnorudné doly u Nučic, a Dietrichem Lindheimem vlastníkem hutě Heřmanova a válcovny ve Vlkyši na Plzeňsku. Majetkoprávní vztahy a historický vývoj i fúze společností jsou popsány v kapitolách 2.9.1 a 6.2.1.

1857 vznik **Pražské železářské průmyslové společnosti** za účelem dostavby areálu Vojtěšské hutě. Spojení silných kapitálových osobností a kamenouhelných těžářstev v revíru bylo demonstrováno velkorysími plány do budoucna vystavět až dvanáct koksových vysokých pecí.

1857-1858 z iniciace společnosti vystavěna železnice z Kladna do Hořelic spojující lokalitu těžby železné rudy soustředěnou kolem nučického ložiska s Vojtěšskou hutí na Kladně. Společnost netrpělivě očekávala dostavbu České západní dráhy více kapitola 5.9, dokončenou až v roce 1863, z níž by mohla postavit odbočnou trať k Heřmanově huti na Plzeňsku a snížit náklady na formanskou dopravu mezi hutními provozy od sebe vzdálených přibližně sto kilometrů více kapitola 6.1.2.

1858-1860 výstavba čtyř koksových vysokých pecí z původně zamýšlených dvanácti Souběžně výstavba objektu úpravny neboli centrálního uhelného prádla a koksovny se 180 moderními koksárenskými pecemi typu Francois.

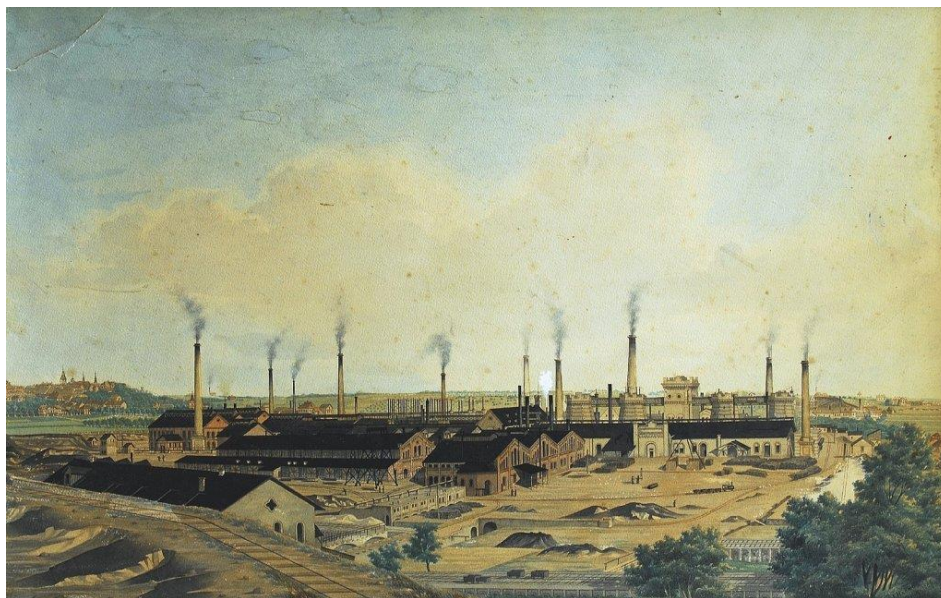
⁶⁰¹ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.39-40.

1867-1868 výstavba pudlovný s 21 pudlovacími pecemi

1875 Bessemerova ocelárna k výrobě oceli (jeden z objektů dochován)

1879 první tavba v Thomasově konvertoru ve Vojtěšské huti

1881 nově vybudovaná válcovna. Do té doby byly využity pouze válcovací tratě na lupy, kolejnice a univerzální, pro jiné výrobky použity válcovny na Plzeňsku.⁶⁰²



Obr. 256 Kladenské hutě 1888 J. Hammer zdroj: sbírka SVMK

Potřeba navýšení kapitálu vedla k přeměně v akciovou společnost v roce 1863 vystupující pod názvem **Pražská železářská společnost**, která v oblasti působila až do druhé světové války.⁶⁰³

Zatímco v pozůstalostním spise Alberta Kleina z roku 1880 zpracovaném P. Popelkou je uveden podíl na Kladenských železárnách v hodnotě 11 000 zlatých doplněn údajem, že se podnik nachází v likvidaci. V soupisu pozůstalosti Franze II. Kleina z poloviny 80. let 19. století se již hutní podniky na Kladensku nevyskytují. Je pravděpodobné, že po finanční krizi ze 70. let 19. století a po smrti strýce Alberta v roce 1877, Franz II. v kladenském revíru ukončil podnikatelské aktivity rodiny Kleinů.⁶⁰⁴

Detailně se historii i problematice spojené s kladenskou průmyslovou aglomerací věnuje M. Matěj a kolektiv v knize *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace* vydané v roce 2017 NPÚ územním pracovištěm v Ostravě.

⁶⁰² MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.40-43.

⁶⁰³ MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava 2017, s.172.

⁶⁰⁴ POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 64-70.

7.6.3 Železárny v Božím Požehnutí u Brna

Výstavba moderního železářského podniku je datována mezi lety 1859-1862 v lokalitě uprostřed rosicko-oslavanského kamenouhelného revíru při železniční trati vedoucí do Brna vybudované v letech 1851-1855.⁶⁰⁵ Hutě byly realizovány dle anglickém a belgickém vzoru a k financování hutního areálu, sekundárně využívajícího lokálně těžené nerostné suroviny, bylo zapotřebí vysokého vstupního kapitálu. Ze ¾ se svými finančními prostředky na vzniku **Rosického hutního těžářstva „Rositzer Eisenhütten Gewerkschaft,“** v roce 1858 podíleli belgičtí investoři více v přehledu firem v kapitole 2.8., v kapitole 6.1.3. a 6.2.2. Dědicové Kleinů drželi akcie společnosti ještě ve 20. letech 20. století.

1859-1862 výstavba **železáren s vysokou pecí** v katastru obce **Boží Požehnutí** dnes Zastávka u Brna při železniční trati.

12 metrů vysoká pec vyztužená železnými kruhy

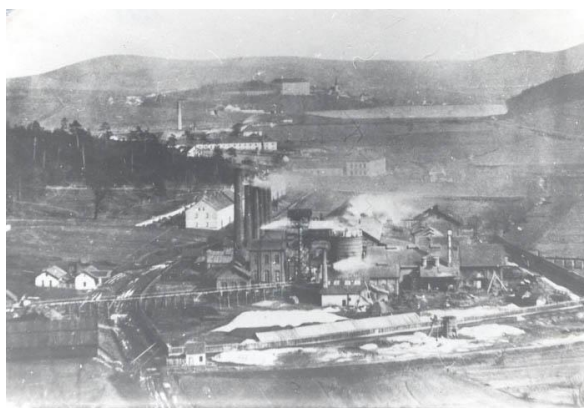
Druhá vysoká pec na Moravě na kamenouhelný koks, první byla v Blansku v roce 1857.

První vysoké pece toho typu byly v provozu už od roku 1831 dle návrhu profesora Riepla ve Vítkovicích, vlastněných rodinou Rothschildů.

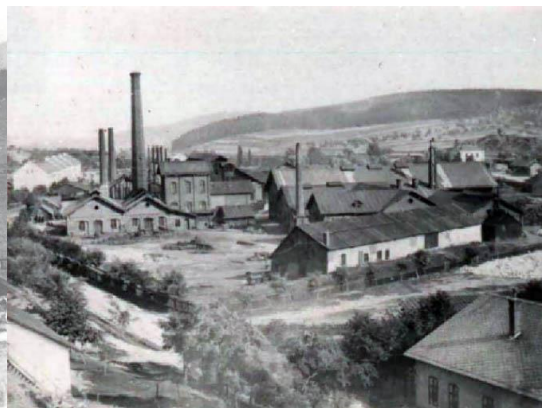
Souběžně s vysokou pecí postavena **slévárna** a později **válcovna s pudlovací pecí**, vybavená parními buchary.

1863 v provozu 10 parních strojů o výkonu

Hlavní výrobky: kolejnice, železo pro kováře určené k dalšímu zpracování a komerční zboží.⁶⁰⁶



Obr. 258 Rosické železářny Johanna Ernsta Herringa
Alfonsova vysoká pec kolem roku 1865 zdroj: zastavka.cz



Obr. 257 Rosické železářny Johanna Ernsta Herringa
kolem roku 1888 bez vysoké pece zdroj: zastavka.cz

Na dobových fotografiích železáren v Božím Požehnutí z archivu obce Zastávka u Brna je zachycen stavební vývoj hutních podniků v průběhu druhé poloviny 19. století. Jedná se o účelovou architekturu s dominantními věžemi vysokých pecí a několika oktogonálními cihelnými komíny.

⁶⁰⁵ Historie železáren v Božím Požehnutí [online]. Obec Zastávka, 1964

⁶⁰⁶ Historie železáren v Božím Požehnutí [online]. Obec Zastávka, 1964

Materiálově převládá režné cihelné zdivo, budovy jsou převážně jednopodlažní a dvoupodlažní se sedlovými střechami, fasády vertikálně členěny lizénami. Okna rozmístěna v pravidelném dvouosém uspořádání ve štítových stěnách, symetricky na podélných stranách fasády, jsou segmentově zaklenuta. Hlavní vstupy do objektů jsou osově umístěny rovněž zaklenuty cihelným zdivem.

Detailně se historii rosicko-oslavanského revíru věnuje M. Matěj a kolektiv v knize *Kulturní památky rosicko-oslavanské průmyslové aglomerace* vydané v roce 2012 NPÚ územním pracovištěm v Ostravě.



Obr. 259 Rosické železářny kolem roku 1900
zdroj: zastavka.cz

7.7 Pronajaté železářny

Jednalo se o železářny v **Železné „Buchbergsthal“** nedaleko Vrbna pod Pradědem a železářny v **Bedřichově „Fridrichsdorf“** v okrese Rýmařov. Pronájem železáren mezi 50.-70. let 19.století, v období největšího rozmachu výstavby železniční sítě v Rakouském císařství, vykrývali Kleinové nadměrnou poptávku po železárenském zboží, kterou nestačili pokrýt z vlastních hutí v Sobotíně a ve Štěpánově.⁶⁰⁷

V Železné, spadající pod správu vatislavského biskupství, měli Kleinové pronajaty železářny ve třech po sobě jdoucích etapách. V prvním období 1852-1863 byla nájemní smlouva sepsána mezi majiteli panství a Franzem, Franzem ml., Albertem, Hubertem, Eduardem Kleinem⁶⁰⁸ a ředitelem sobotínských železáren Aloisem Scholzem. V ní se zavázali k modernizaci a přestavbě huti, která obnášela



Obr. 260 Pronajaté železářny v Železné Obec Vrbno pod Pradědem zdroj: archiv obce Vrbno pod Pradědem

vystavět nové vysoké pece, zkujňovací hamry a válcovnu. Další dvě smlouvy byly podepsány mezi lety 1863-1875 za stanovený roční nájem. Ukončení pronájmu souvisí s krachem Vídeňské burzy v roce 1873 a následnou stagnací ve výstavbě nových železnic ve druhé polovině 70. let 19. století.⁶⁰⁹

⁶⁰⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 23.

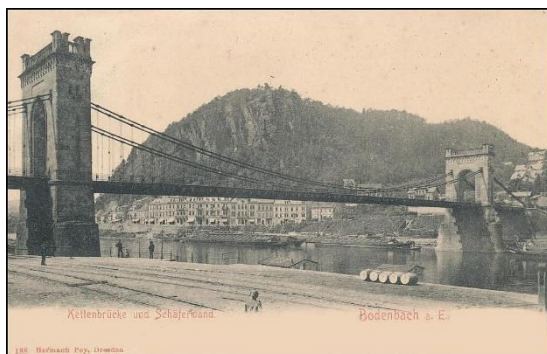
⁶⁰⁸ Eduard Klein syn Josefa Kleina kapitola 2.2.3

⁶⁰⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 317-318, 378.

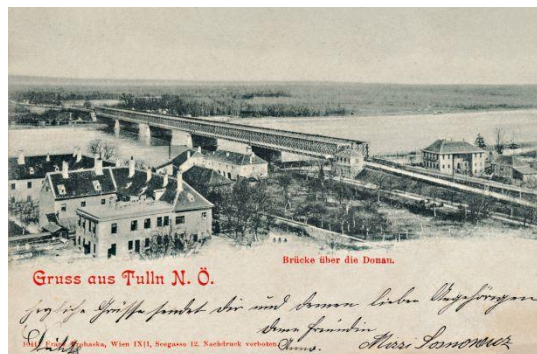
8. Stavby mostů a mostních konstrukcí

Samostatná disciplína navázaná na železářskou výrobu sobotínských a rejhotických železáren. Rozdělena do několika vývojových fází dle použitého materiálu a konstrukčního řešení. Dále bychom mohli mosty dělit dle funkce na silniční, železniční a lávky pro pěší od toho třídění jsem opustila, jelikož se soustředím především na materiál a konstrukci mostů vyrobených v podnicích bratří Kleinů. Proto jsem přistoupila na čtyři kapitoly pojmenované Řetězové mosty, Schifkornovy nosníky, Nýtované příhradové konstrukce a Mosty projektované a realizované společností „Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner“. Z průzkumu Z. Gáby a D. Tempírové-Kotrlé shrnutého v roce 2000 dokládají autoři cenný seznam nejvýznamnějších realizovaných mostů a mostních konstrukcí a předpokládají, že mezi lety 1847-1905⁶¹⁰ se vyrobilo v železárnách a mostárně, specializovaná samostatná výroba od roku 1857 v areálu sobotínských železáren, na 2000 mostů a mostních konstrukcí.⁶¹¹ Pokud pomineme dřevěné konstrukce silničních mostů realizovaných mezi 20.-40. léty 19. století a dřevěné mosty první rakouské železnice, které postavila rodinná firma „Gebrüder Klein“.

Kapitola neobsahuje kamenné mosty a viadukty realizované při výstavbě železnic v období 40.-70. let 19. století a v prvních třech kapitolách se soustředí pouze na výrobu z vlastních podniků. Kamenné železniční mosty by představovaly samotnou širokou skupinu, jelikož se jedná o neopomenutelnou součást vrcholu železničního stavitelství 19. století. Tyto v mnoha případech technické památky jsem se snažila zdokumentovat alespoň při popisu jednotlivých železničních tratí chronologicky sepsaných v kapitole 5.



Obr. 261 Řetězový most císařovny Alžběty z roku 1855 přes Labe v Děčíně historická fotografie 1899 zdroj fotohistorie.cz



Obr. 262 O Most přes Dunaj u Tullnu z roku 1874 pro Dráhu císaře Franze Josefa KFJB zdroj: edition-wh.at

⁶¹⁰ Výroba mostů ukončena až mezi lety 1917-1921

⁶¹¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 18.

8.1 Řetězové mosty

Tato kapitola zahrnuje výrobu řetězových součástí mostů v sobotínských a rejhotických železárnách v období mezi druhou polovinou 40.-50. let 19. století. Hlavním materiálem bylo kujné železo, z něhož se vyráběly železné součásti namáhané tahem hlavních řetězů a litina namáhaná tlakem užitá na boční výplně jako například zábradlí, sloupky a další drobné prvky. Konstrukčně se jedná o řetězové visuté železné mosty dle třídění otce a syna Jana a Ondřeje Fischera⁶¹². V roce 1848 získali bratři Kleinové patent na zdokonalení výroby železných řetězových článků.⁶¹³ Níže prezentuji tři nejvýznamnější realizace, na kterých se podílely jejich železářské podniky.

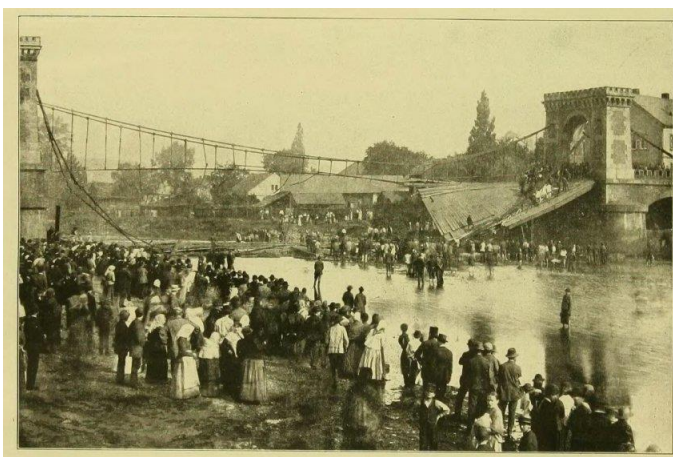
Řetězový most přes řeku Ostravici v Ostravě

výstavba: 1847-1851, 15. 9. 1886 zřícení mostu

délka mostu: 123,2 m

Dodávka železných součástí za celkovou sumu 21 351 zlatých. Ke zřícení mostu po 35 letech provozu došlo v důsledku přetížení konstrukce a její nedostatečné údržby. Dokonce bylo zaevidováno několik prasklých součástí řetězů a jejich oprava byla plánována na říjen roku 1886, ke zřícení došlo v polovině září. Bohužel si neštěstí vyžádalo i několik obětí na životech dvou dětí a třech dospělí, těžce bylo zraněno 14 osob a lehce 16 osob, mezi zraněnými byli ve většině případů vojáci 2. škadrony 13. hulánského pluku. K nešťastné události právě přispěl průchod vojenského pluku hulánů, kteří svým pochodem zavěšenou konstrukci rozkmitaly a díky přetížení a několika prasklinám v řetězových spojích dokonali destrukci nosné konstrukce.⁶¹⁴

Náhradní most v roce 1886 dodaly již Vítkovické železářny.



Obr. 263 Řetězový most přes Ostravici v Ostravě zřícení mostu 1883
zdroj: archiv města Ostrava

⁶¹² FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985,

⁶¹³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 370.

⁶¹⁴ JIZERSKÝ, Jiří. Proč se v Ostravě zřítíl Říšský most a kdo za neštěstí pykal. *Magazín Patriot*, 2020, 6.

Řetězový most přes řeku Ohři v Postoloprtech

výstavba: 1845-1853, 1906-1908 demontován

délka mostu: 99,11 m

projektant: Ing. Friedrich Schnirch

Železné prvky dodány železárnami bratří Kleinů, kamennou část realizovala firma Adalberta Lanny.

Řetězový most na císařské silnici vedoucí v trase Praha-Slaný-Louny-Chomutov přes širokou nivu řeky Ohře v Postoloprtech.

Projektovaný uznávaným českým inženýrem Fridrichem

Schnirchem, který projektoval i řetězový most císaře Františka I. v Praze stavěný Adalbertem Lannou v roce 1841⁶¹⁵. Z důvodů široké říční nivy je most projektován v kombinaci s kamennými oblouky na každé straně břehu. V jeho středu přes samotné říční koryto Ohře projektovaný jako visutý řetězový most silniční.



Obr. 264 Řetězový most v Postoloprtech historické foto zdroj: payne.cz.

Řetězový most přes řeku Labe v Děčíně označován jako most císařovny Alžběty

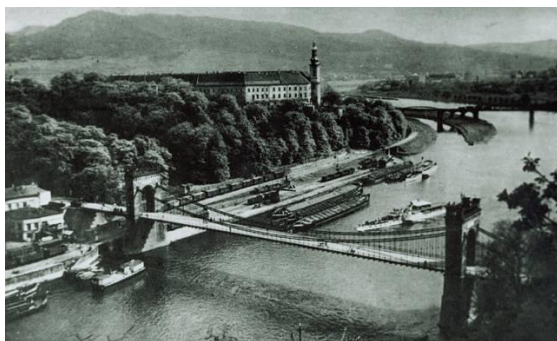
výstavba: 1853-1855, 1933 demontován

délka mostu: 230,4 m; délka horního řetězu 238,2m

projektant: Ing. Friedrich Schnirch

Železné prvky dodány železárnami bratří Kleinů, kamennou část realizovala firma A. Lanny.

Jeden z nejvýznamnějších realizovaných řetězových silničních mostů v kombinaci silné trojice Schnirch-Lanna-Klein. Železářny bratří Kleinů dodaly na most dodávky o objemu 236,94 tun kujného železa a 67,51 tun litiny za sumu 111367 zlatých. Výstavba mostu trvala přes dva a půl roku a svému účelu sloužil celých 80 let. Po snesení mostu v roce 1933 se jeho železné součásti prodávaly jako suvenýry a byl po mnoho let neodmyslitelnou součástí městského panorama.



Obr. 265 Vlevo: Řetězový most císařovny Alžběty v Děčíně zdroj: SOKA Děčín

Vpravo: Děčín Vstup na most císařovny Alžběty v Děčíně, rok 1910 Autor: Brück und Sohn, uloženo v Deutsche Fotothek

⁶¹⁵ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 54-55.

I když Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá jiné realizace řetězových mostů nezmiňují, jsem přesvědčena o tom, že osvědčené trio Schnirch-Lanna-Klein se podílelo i na dalších řetězových mostech realizovaných inženýrem Schnirchem. Za zmínku stojí jeho první železniční řetězový most v Evropě z roku 1860 projektovaný pro vídeňskou spojovací dráhu přes rameno Dunaje v kapitole 5.4, jižní část spojky s kamenným viaduktem v Prateru stavěla mezi lety 1850-1854 firma „*Gebrüder Klein*“ blíže kapitola 5.5. K sestavení kompletního seznamu je třeba detailní rešerše obsáhlého archivního fondu RA Klein-Wisenberg ZAO pobočka Olomouc.

8.2 Schifkornovy nosníky

Velice oblíbený typ konstrukce železničních mostů od konce 50. let 19. století vynalezený rakouským technikem **Rudolfem Schifkornem**⁶¹⁶ prosazovaný právě firmou bratří Kleinů. Oblíbenost nového typu konstrukce spočívala ve snadné výrobě blížící se prefabrikaci, přepravě jednotlivých dílů a montáži, jelikož se části montovaly až na staveništi dle potřebného rozpětí a zatížení bez nutnosti nýtovaného spoje, který v té době nebyl ještě tolik rozšířen. První realizace mostu za použití Schifkornových nosníků je datována mezi lety 1853-1856⁶¹⁷ v Rakousku, na našem území v roce **1858 v Rakousích u Turnova** na trati **Pardubice-Liberec** Jihoseveroněmecké spojovací dráhy stavěné Kleiny a Lannou mezi lety 1857-1859 více kapitola 5.5.⁶¹⁸



Obr. 266 Železniční most ze Schifkornových nosníků přes řeku Pruth u města Przerwa 60. léta 19. století zdroj: forgottengalicia.com

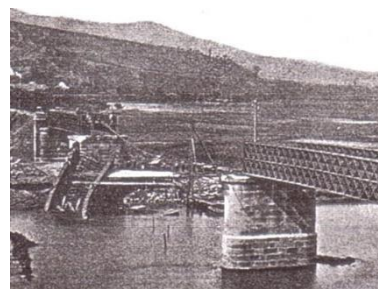
Kleinové zrealizovali během deseti let v rozmezí 1858-1868 několik desítek železničních mostů za použití Schifkornových nosníků, jen u České západní dráhy, kapitola 5.10 se jednalo

⁶¹⁶ Schifkorn, Rudolf (1817-1882), *Techniker* [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

⁶¹⁷ Drobná neshoda v datu první realizace mostu za použití Schifkornova nosníku J. Fišer uvádí rok 1853, Rakouský bibliografický lexikon až rok 1856.

⁶¹⁸ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 59.

celkem o 5 velkých mostů. V roce kolapsu dodávaly hotové mosty této konstrukce na První sedmihradskou dráhu i na dráhu císařovny Alžběty. Stejný typ konstrukce použili na všech velkých říčních mostech Dráhy arcivévodky Karla Ludvíka známou pod označením Haličská. Poslední most tohoto typu realizovali přes řeku Moravu u Kojetína na trati Brno-Šternberk o délce 70,5 metrů v roce 1868. Během výstavby rakouské železniční sítě bylo postaveno na 116-150⁶¹⁹ mostů za použití Schifkornových nosníků, z tohoto počtu byla většina realizovaných právě firmou Bratří Kleinů.⁶²⁰



Obr. 267 Kolaps mostu na trati České západní dráhy v roce 1872 přes Berounku u Dolních Mokropsů z důvodů podemletí kamenného pilíře. Zdroj: kolejova.cz

Jenže v roce 1868 došlo ke zřícení jednoho pole mostu ze Schifkornových nosníků přes řeku Prut u Czernowitz, realizovaného v roce 1863 firmou „*Gebrüder Klein*“ dnes územně spadajícího na Ukrajinu.⁶²¹ Již o tři roky dříve v roce 1865 český profesor Vilém Bukovský upozornil na zásadní nedostatky tohoto oblíbeného a rozšířeného systému. Hlavním problémem byl materiál, z jakého byl jednoduchý montovaný příhradový nosník vyroben. Horní pás a příčky byly litinové, z kujného železa byl spodní pás a tažené svislice, které se předpínaly šroubovanými maticemi tak, aby ostatní litinové části nosníku v uzlových bodech byly namáhány tlaky. Na základě zřícení konstrukce bylo rozhodnuto o zákazu používání systému Schifkornových nosníků na všech tratích Rakousko-uherské monarchie. Do konce roku 1894 byly všechny nosníky tohoto typu vyměněny a nahrazeny novými nýtovanými příhradovými konstrukcemi.⁶²²

8.3 Nýtované příhradové konstrukce

Po obrovském neúspěchu se Schifkorn, který Kleinům generoval extrémně velké finanční ztráty z důvodu postupné výměny všech konstrukcí tohoto typu, přichází dlouhá éra nýtovaných příhradových konstrukcí realizovaných mezi lety 1868-1917. Během téměř čtyřiceti let vyrobily sobotínské železárny stovky silničních a železničních konstrukcí, které vlastní dělníci sami montovali v halách nebo na staveništích. Po útlumu výroby kolejnic v 70. letech 19. století se výroba nýtovaných příhradovin stala perspektivní náhradou za ztracený sektor výroby železničního svršku. Mosty vyrobené v sobotínských železárnách označené hranatou cedulkou *Zöptau Eisenwerk* s datem výroby je možné nalézt i dnes nejen v širokém okolí, bohužel mnohé

⁶¹⁹ 150 Schifkornových mostních konstrukcí v Rakousku dle odhadu Ing. Mencla. Rakouské prameny uvádějí počet 116. FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 59. *Schifkorn, Rudolf (1817-1882)*, *Techniker* [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

⁶²⁰ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 40.

⁶²¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 40.

⁶²² FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 59.

z nich skončily díky zanedbané údržbě rozřezány ve starém železe. Příkladem může být osud příhradového mostu z roku 1878 mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví, ani pokusy o prohlášení za technickou památku nic nezměnily na jeho demontáži v roce 2011.⁶²³



Obr. 268 Nýtovaný most v Brandýse nad Labem počátek 20.století zdroj: ceskatelevize.cz

Některé konstrukce se podařilo zachránit a přepravit na dvůr **Muzea silnic ve Vikýřovicích u Šumperka**, které se specializuje na dějiny silničního stavitelství. Zároveň v jejich expozici můžeme nalézt i sekci věnovanou historii a odkazu silničního stavitelství bratří Kleinů. Zajímavostí je, že objekt muzea se nachází v bývalém Krenišovském dvoře, který od roku 1848 spadl pod velkostatek Třemešek. Odkoupen v roce 1861 JUDr. Eduardem Urlichem a jeho manželkou Marií rozenou Kleinovou více kapitola 2.4.2.⁶²⁴



Obr. 269 Transport sneseného tělesa nýtované obloukové konstrukce vyrobené v sobotínských železárnách do Muzea silnic ve Vikýřovicích zdroj: regiony.rozhlas.cz

Jsou i potěšující případy, kdy byly mosty ze Sobotína prohlášeny za technické památky a jsou památkově chráněny jako v případě secesního nýtovaného mostu přes řeku Opavu v Krnově **Příloha č.2.**⁶²⁵ Specifickému úkolu byl v létě roku 2019 vystaven silniční most v Petrově nad Desnou nedaleko bývalého areálu petrovické strojírně vyrobený v sobotínských železárnách v roce 1906. 113 let starý nýtovaný most určený pro vozidla do maximální hmotnosti 13 tun vydržel extrémní zátěžové zkoušky o celkové hmotnosti 460 tun. Plánovaná destruktivní zátěžová zkouška probíhala pod odborným vědeckým dozorem vedeným doc. Ing. Pavlem Ryjáčkem, PhD. z Fakulty stavební ČVUT za použití



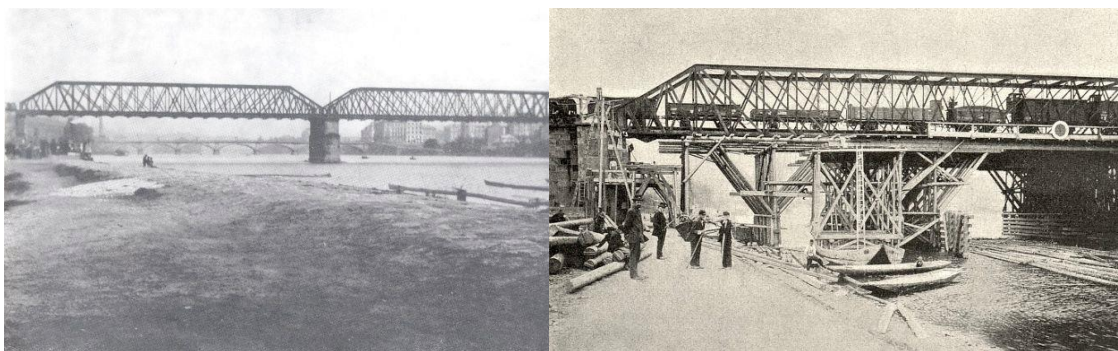
Obr. 270 Petrov zátěžová zkouška původní přímopásové nýtované konstrukce mostu vyrobeného v sobotínských železárnách z července 2019 zdroj: ČT 24

⁶²³ Příhradový silniční most: most přes Labe ev. č. 610-13 [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁶²⁴ Historie Muzea silnic [online]. Muzeum silnic ve Vikýřovicích u Šumperka, 2018

⁶²⁵ Silniční most [online]. Národní památkový ústav, 2015.

nejnovější technologie SMA. Předpokládalo se zřícení konstrukce při polovičním zatížení 230 tun na připravené betonové pilíře v řece, k tomu nakonec nedošlo ani při maximálním zatížení 460 tun.⁶²⁶ Experiment měření v terénu potvrzuje kvalitu výrobků Sobotínsko-štěpánovských železáren i údržbu během funkčních let. Následná demontáž původní historické příhradové nýtované konstrukce a nahrazení novým železobetonovým mostem reflektuje přístup a ochranu průmyslového dědictví naší minulosti.



Obr. 271 Původní železniční most pod Vyšehradem z roku 1872 zdroj: vysehradskej.cz

Závěrem bych chtěla dodat, že autoři Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá připisují Kleinům i původ příhradové konstrukce původního železničního mostu pod Vyšehradem přes řeku Vltavu vedoucí na pražský Smíchov z roku 1871.⁶²⁷ Vyšehradský most je součástí významné Pražské spojovací dráhy (stavěné mezi lety 1869-1872 kapitola 5.14), za účelem propojení nádraží Františka Josefa (dnes Praha hlavní nádraží) s tratí České západní dráhy, která měla nádražní budovu na Smíchově. Otec a syn Fischerovi nosnou příhradovou konstrukci vyrobenou ze svářkového železa celkově o pěti polích, připisují říšskoněmecké mostárně Harkortově z Duisburgu v Porýní. Pro představu přikládám zajímavé historické fotografie pořízené během výměny starého mostu za nový dvoukolejný o třech polích v roce 1901. Výměna mostu byla technickým unikátem, jelikož se uskutečnila během jediného dne. Druhý den byly provedeny zatěžkávací zkoušky a třetí den uveden most do provozu při plném zatížení, trať mimo provoz pouze po tři dny⁶²⁸. Novou konstrukci mostu z plávkového železa vyrobila mostárna Bratří Prášilů z Libně společně s První Českomoravskou strojárnou a bývalou pražskou strojárnou Ruston.⁶²⁹

⁶²⁶ Most určený pro vozidla do 13 tun unesl k překvapení odborníků 460 tun zátěže [online]. Česká televize, 2019

⁶²⁷ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 40.

⁶²⁸ BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*. Praha 2009, s. 102-103.

⁶²⁹ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 71-75.

8.4 Mosty projektované a realizované společností „Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner“

Samostatnou kapitolou je založení specializované firmy „Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner“ iniciovanou **Franzem II.** v roce 1869 která spojila kapitál a kontakty rodiny Kleinů se stavitelským nadáním a znalostmi vídeňských inženýrů **Adolpha Schmolla** a **Ernsta Gaertnera**. Firma se zaměřovala především na rozsáhlé průmyslové úpravy nábřeží, budování přístavů, speciální konstrukce železničních a silničních mostů o velkých rozpětí a pneumatického založení mostních pilířů.⁶³⁰ Schmoll a Gaertner zdokonalili v 70. letech 19. století progresivní metodu zakládání spodní stavby mostních pilířů na dně řeky pomocí kesonů, vyráběné v sobotínských železárnách, a použití mechanizace v podobě integrovaných korečkových rypadel. V rozmezí patnácti let společně zrealizovali na 50 silničních a železničních mostů.⁶³¹ Při vystoupení členů rodiny Kleinů z vedení firmy, věnovali řediteli sobotínských železáren vídeňští inženýři cenný svazek nejvýznamnějších společných realizací, který je uložen v ZAO pobočka Olomouc. Firma realizovala několik velkých staveb mostů ve většině případů se jednalo o kamenné pilíře mostů a na ně byla uložena příhradová nýtované konstrukce. Jedním z mála zástupců mostů postavený firmou „Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner“ v 70. letech 19. století pouze z kamene je Palackého most v Praze.



Obr. 272 Železniční most přes Labe u Lauenburgu
onstrukce z roku 1877 historická pohlednice datována
1906 zdroj: wilhelm.de



Obr. 273 Silniční most přes řeku Salzach v Salzburku z
roku 1876 zdroj: Salzburg Geschichte Kultur

Dědici po Albertu a Franzu II. v roce 1887, pouze pět let po úmrtí zakladatele firmy Franze II., z prosperující vídeňské společnosti vystupují. Tímto aktem se uzavírá dlouhá stavitelská tradice rodiny Kleinů.⁶³²

⁶³⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.193.

⁶³¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 368-369.

⁶³² POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.193.

Palackého most v Praze

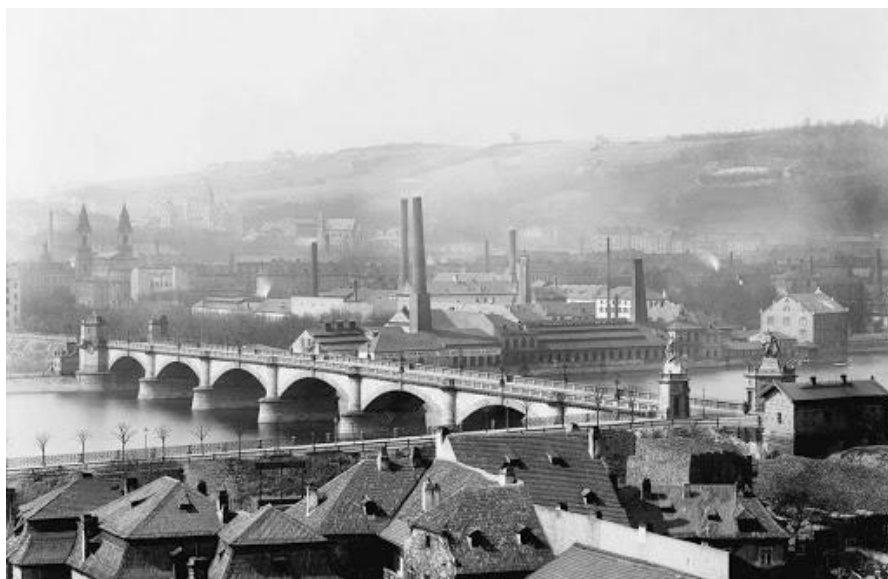
výstavba: 1876-1878, 22.12.1878 zahájena doprava

délka mostu: 228,8 m

projektant: Ing. Josef Reiter, arch. Bedřich Münzberger⁶³³

Památkově chráněn od 13. 8. 1971

Třetí silniční most přes Vltavu v Praze propojil průmyslový Smíchov s centrem města. Most se skládá ze sedmi kamenných kleneb s maximální světlostí ve středním poli o délce 32 metrů. V době vzniku byl mimořádně esteticky provedený a záměrně sladěný do českých národních barev. Původní barevnost mostu vycházela z modré žuly použité na klenbové kvádry a mostní pilíře, červeného pískovce poprsních zdí a bílého italského kararského mramoru jako hlavního materiálu kuželek zábradlí. Ačkoliv se Pražanům nový most velice líbil, pomohl rovněž snížit extrémní hospodářský propad industriálního Smíchova způsobený po pádu vídeňské burzy v roce 1873. Kesoný pro stavbu mostu nebyly vyrobeny v Sobotíně, ale v Ringhofferových závodech na Smíchově. Nejvýznamnějším přínosem v historii mostního stavitelství je první užití pneumatického založení mostních pilířů formou kesonů v Praze.



Obr. 274 Palackého most přes řeku Vltavu v Praze historická fotografie z konce 19. století zachycuje i původně instalované sochy od Václava Myslbeka
zdroj: Historický ústav Akad věd ČR-mapová sbírka

⁶³³ Arch. Bedřich Münzberger navrhl objekt Karlínské radnice a Průmyslový palác k příležitosti pořádání jubilejní výstavy v roce 1891. Otec a syn Fischerové mu přisuzují i autorství nové budovy České techniky umístěné na nárožní parcele Karlova náměstí, kterou ovšem v roce 1874 navrhl architekt Vojtěch Ignác Ullmann. FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, 31.

Pro doplnění kontextu přikládám srovnání silničních a železničních pražských mostů třetí čtvrtiny 19. století. Přes Vltavu vedl historický kamenný Karlův most, který utrpěl fatální škody při ničivé povodni v roce 1890 v rozsahu zřícení tří kleneb a dvou mostních pilířů.⁶³⁴ Teprve druhým mostem v Praze byl visutý řetězový most císaře Františka I. postavený mezi lety 1839-1841 před budovou Národního divadla dle projektu inženýra Friedricha Schnircha o celkové délce 412, 74 metrů za účasti Adalberta Lanny.⁶³⁵



Obr. 275 Řetězový most císaře Františka I. ze 40.let 19. století zdroj: ftohistorie.cz

Až ke konci 40. let spojil oba pražské břehy první železniční kamenný most vedoucí z Karlína do Bubnů o rekordní délce 1110 metrů známý do dnešních dnů jako Negrelliho viadukt více kapitola 5.2, postavený A. Lannou a bratry Kleiny během revolučních let.⁶³⁶ Druhým železničním mostem přes Vltavu byl, až po dlouhých 21 letech provozu Negrelliho viaduktu, nový železniční příhradový nýtovaný most Pražské spojovací dráhy pod Vyšehradem postavený v roce 1871. Jak samotný název dráhy napovídá most spojoval smíchovské nádraží České západní dráhy otevřené v roce 1862, stavěné A. Lannou a Kleiny kapitola 5.10, na trať vedoucí z jižních Čech Dráhy Františka Josefa, kapitola 5.13, se stejnojmenným nádražím Františka Josefa I. v Praze.⁶³⁷

Jednalo se o strategicky důležitý železniční most pro Ringhofferovy závody na Smíchově a spojení západních Čech od bavorské hranice přes Prahu dále na území monarchie. Jen pro doplnění historických souvislostí František Ringhoffer II., majitel jedné z největších rakouských vagonů a smíchovský starosta od roku 1861, nechal ihned po svém zvolení zbourat historickou Újezdskou bránu. Na základě nově vypracovaného regulačního plánu Smíchova, na jehož podobě měl vysoký podíl.⁶³⁸ Důvodem stržení původní brány byly nevyhovující šířkové a výškové profily s ohledem na vzrůstající objem dopravy v kritickém místě. Zcela pragmaticky původní brána svými parametry nevyhovovala pro přepravu Ringhofferových vagonů na valnicích, jelikož nový řetězový most u Národního divadla z roku 1841 nebylo možné použít skrz výkyv řetězové konstrukce. Od poloviny 50. let 19. století, v roce 1853 se začalo s výrobou železničních vagonů

⁶³⁴ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 23.

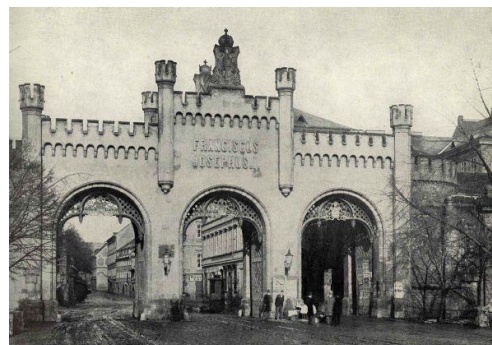
⁶³⁵ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 54-55.

⁶³⁶ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s. 12.

⁶³⁷ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 72-73.

⁶³⁸ HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha 2019, s. 52-54.

pro Buštěhradskou dráhu a poté následovaly další, nezbývalo Ringhofferovi nic jiného než naložit nově vyrobené železniční vagóny v jeho závodech na Smíchově na valníky tažené koňmi a přes Karlův most je dopravit k nádraží Severní státní dráhy, dnes Masarykovo. Novou Újezdskou bránu nesoucí jméno panovníka Františka Josefa I. na žádost nového smíchovského starosty vybudoval **Albert Klein** v roce 1862, nová brána byla po zemské jubilejní výstavě



Obr. 276 Nová Újezdská brána zachycena na fotografii před zbořením v roce 1891 zdroj: historickapraha.cz

v roce 1891 zbořena.⁶³⁹ Kolekci pražských mostů uzavírá výše popsany most Františka Palackého, dříve označován jako Podskalský. Historickou zajímavostí je, že se po něm s oblibou procházel Albert Einstein v dobách působení na Německé univerzitě v Praze. Koncem 19. století navrhl přední český sochař Václav Myslbek pro Palackého most čtyři sousoší instalovaná mezi lety 1889-1897. Jednalo se o sochy v nadživotní velikosti Libušina věštba, Lumírova píseň, Záboj a Slavoj, Ctirad a Šárka, po druhé světové válce silně poškozeny a přemístěny na vhodnější lokalitu pražského Vyšehradu.⁶⁴⁰

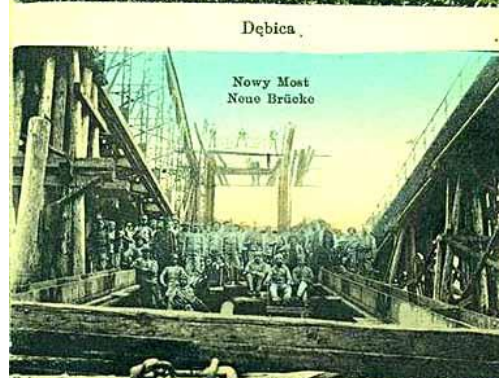
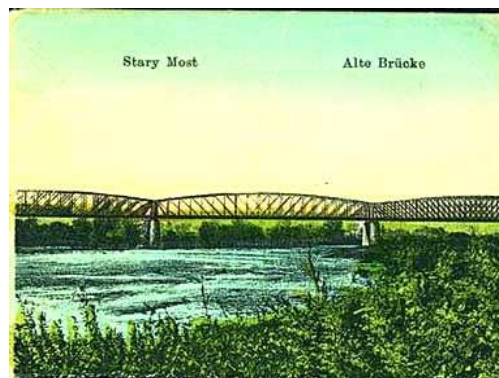
Ukázky ostatních realizací firmy „Gebrüder Klein, A. Schmoll und E. Gaertner“



Obr. 279 Silniční most císaře Ferdinanda z roku 1882 v Grazu vyobrazení 1914 zdroj: kulturpool.at



Obr. 278 00 Most přes řeku Mur u Grazu zdroj Meinbezirk.at



Obr. 277 Most přes řeku Wisloku u Debicy (Halič) konstrukce z roku 1884 výměna 1915 zdroj: Debica

⁶³⁹ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s. 55, 180, 202-203.

⁶⁴⁰ FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha 1985, s. 34-40.

9. Doplnková podnikatelská činnost

Ekonomicky silná podnikatelská rodina Kleinů investovala od poloviny 19. století účelově i do jiných průmyslových odvětví, než byla jejich primární doména-stavatelství, hutnictví a strojírenství. Část by se dala charakterizovat jako potřeba vytvoření nových pracovních míst pro volnou pracovní sílu na panstvích vlastněných rodinou jako v případě Mechanické přádelny Inu a konopí ve Vízंबरku (kapitola 9.1) nebo pivovaru v Jindřichově ve Slezsku (kapitola 9.3.3). Další oblastí bylo využití sekundárního potenciálu těžných surovin a osobní vazby na lokalitu prezentovanou Hubertem Kleinem, nejmladším z bratrů, který se oženil v Čejči a následně zde těžil lignit využitý ve vlastní sklárně a v parním mlýnu kapitoly 9.4.1 a 9.5.1.

V neposlední řadě se jednalo u uložení volného kapitálu do podílu ve firmách a v zakoupených nemovitostech. Vhodnou příležitostí k investování byl dynamicky se rozvíjející cukrovarnický obor prezentovaný v kapitole 9.3. Souběžně s cukrovarnictvím Kleinové v 70. letech 19. století, respektive Albert Klein se synovcem Franzem II., investovali nemalé finanční prostředky v řádů statisíců zlatých do koupě mnoha obytných domů a stavebních parcel ve Vídni na ulicích Pratterstrasse, Landstrasse a ve čtvrti Leopoldstadt a Erdberg.⁶⁴¹

9.1 Textilní průmysl

Kleinové neměli ambice prorazit ve Inářském průmyslu a konkurovat silně textilně orientovanému Šumperku. Zcela z pragmatických důvodů potřebovali otevřít na svém panství továrnu, kde by hlavní pracovní sílu tvořily ženy a děti. Muži na vízberském panství našli uplatnění v lesích, dolech, železárnách i ve strojírně, proto v polovině 19. století přizvali nejvýznamnější místní textilní podnikatele a společně založili Mechanickou přádelnu Inu a konopí ve Vízंबरku vybavenou nejlepší technologií své doby.⁶⁴²

Okrajově se Z. Gába a D. Tempírová-Kotrlá zmiňují o podnikání Kleinů v Kraňsku v městečku Sagrado, dnes ležícího na území Itálie v regionu Friuli-Venezia Giulia při hranici se Slovinskem.⁶⁴³ V letech 1849-1918 se stalo Krajinské vévodství samostatnou korunní zemí Rakousko-Uherské monarchie s hlavním městem Lublaní.⁶⁴⁴ Do oblasti přivedla Kleiny výstavba železné dráhy v polovině 19. století, jelikož v letech 1854-1859 vedl Albert Klein za asistence

⁶⁴¹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.211.

⁶⁴² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.27.

⁶⁴³ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové–stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.27.

⁶⁴⁴ *Kraňsko* [online]. Le Parisien, 2000-2016

svého synovce Franze II. výstavbu železnice z Terstu do Lublaně.⁶⁴⁵ V pozůstalosti Franze II. z roku 1882 je uvedeno držení 397 akcií tkalcovny hedvábí v Sagrado v Kraňsku.⁶⁴⁶

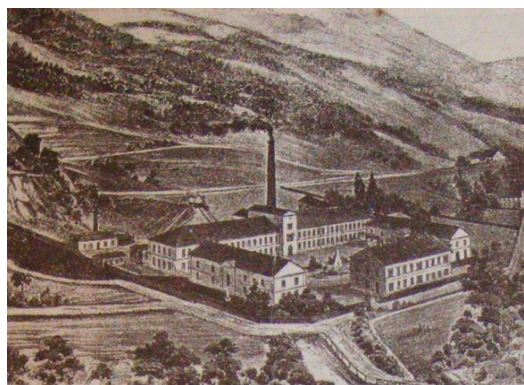
S textilní výrobou byli potomci bratří Kleinů spjati skrze sňatky s významnými brněnskými textilními rodinami ve druhé a třetí generaci rodu. V roce 1857 vstoupila Julie Kleinová (1837-1893), nejmladší dcera Libora Kleina, do svazku manželského s brněnským textilním průmyslníkem Edmundem Bochnerem (1832-1903), majitelem továrny na zpracování vlny. O čtvrt století později v roce 1881 si JUDr. Eduard Urlich (1855-1904), syn Marie Urlichové rozené Kleinové a vnuk Franze I. vzal za ženu Mathildu Marii Offermannovou (1857-), dceru Theodora Gustava Antona Offermanna (1822-1892), spolumajitele rodinného podniku J. H Offermann továrny na sukno v Brně a zakladatele Drnovického cukrovaru.⁶⁴⁷

9.1.1 Mechanická přádelna lnu a konopí

Z výše uvedených důvodů začal v roce 1851 Franz Klein v blízkosti svého zámeckého sídla budovat strojní přádelnu lnu a konopí, jednalo se o druhou nejstarší přádelnu na Moravě. V podnikání se spojil s hlavními představiteli šumperského textilního průmyslu reprezentované Karlem a Eduardem Oberleithnerovými, Konstantinem Zephyrescu, Ignácem Seidlem, Johannem Karlem Sieglem, Antonínem Hönigem, Aloisem Geschaderem a Eduardem Urlichem (rodinný právník a manžel Marie Kleinové více kapitola 2.4.2). Dne 3. února 1851 výše jmenovaní sepsali společenskou smlouvu o založení Mechanické přádelny lnu a konopí na panství Vízemberk. Přádelna byla uvedena do provozu v následujícím roce 1852 s cílem instalovat šest tisíc vřeten. Na přání Franze Kleina byla do středu dvora umístěna kašna s malou okrasnou zahradou.⁶⁴⁸



Obr. 281 Vízemberk Mechanická přádelna lnu u zámku ve Vízemberku 60. léta 19. století zdroj: obec Loučná nad Desnou



Obr. 280 Detailní záběr na průmyslový areál zdroj: novinový výstřížek z MF Dnes 1998

⁶⁴⁵ Albert Klein [online]. Internetová encyklopedie dějin Brna, 2019

⁶⁴⁶ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.214.

⁶⁴⁷ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 52.

⁶⁴⁸ Výstřížek z novin Sever článek *Mechanická přádelna lnu ve Vízemberku ve 2. polovině 19. století*

Komplex výrobních budov v klasicistním stylu postavených v polovině 19. století. Symetrický půdorys vytváří dvorcové uskupení staveb v přední části uzavřené správní budovou. Dvoupodlažní objekty se štítovým zakončením a sedlovou střechou. Fasáda je v místě prvního nadzemního podlaží členěna kordonovou římsou po celém obvodu. Z dobových podkladů je patrné, že objekty kromě hlavní výrobní budovy nejsou vzájemně propojeny a tyto stavební úpravy byly provedeny až v pozdějších letech.

Len se zde zpracovával do konce 20. let 20. století, ještě v roce 1927 továrna zaměstnávala na 278 dělníků především žen.⁶⁴⁹ Potomci Franze Kleina na sklonku roku 1929 nabídli výrobní areál k prodeji a od roku 1937 se v prostorách bývalé mechanické přádelny lnu a konopí začaly vyrábět motocykly a jízdní kola firmy „Agon Fahrzeugwerke“. Během druhé světové války byl podnik zařazen do zbrojního hospodářského programu. Pracovalo zde až 500 dělníků, kromě motocyklů se zde vyráběly součásti pancéřových vozidel a palníky protiletadlových děl. Po válce byla výroba začleněna pod n.p. Zbrojovka Brno a od 50. let 20. století byla součástí n. p. Velamos popsané v kapitole 7.3.⁶⁵⁰



Obr. 282 Produktový leták firmy AGON zdroj: obec Loučná nad Desnou

9.2 Parní mlýny

Rodina Kleinů dle Z. Gáby a D. Tempírové-Kotrlé vlastnili již ve 40. letech 19. století podíly ve velkých parních mlýnech v Praze a v Lovosicích, dokonce Kleiny zmiňovali jako jedny z jejich zakladatelů.⁶⁵¹

Kleiny do Prahy přivedla stavba Severní státní dráhy vedoucí z Olomouce do Prahy stavěna mezi lety 1842-1845 více viz kapitola 5.2.1. Dále se podíleli na stavbě prvního pražského nádraží společně s Adalbertem Lannou dokončeného v roce 1845 a následně společně stavěli Severní státní dráhu až k saské hranici vedoucí právě přes Lovosice.

⁶⁴⁹ MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk: Obec Loučná nad Desnou, 2005, s. 123.

⁶⁵⁰ BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha 2013, s. 211.

⁶⁵¹ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.26.

V Lovosicích byla v roce 1843 založena společnost „Prag-Lobositzer Dampfmühle“ Adalbertem Lannou a Janem Adolfem II. Schwarzenbergem. K. Veithová ve své diplomové práci uvádí shodné datum založení parního mlýna v Lovosicích, a navíc zmiňuje Kleiny jako spoluzakladatele s Lannou.⁶⁵² Ke stejnému názoru dospěl i M. Krejčířík, který přímo uvádí za hlavního iniciátora společného projektu Alberta Kleina, ovšem založení parních mlýnů v Lovosicích a na Smíchově posouvá v časové ose až o dva roky později do roku 1845 na základě inspirace vybudovaného moderního parního mlýna nejmladším bratrem Hubertem v Čejči více navazující podkapitola 9.2.1.⁶⁵³



Obr. 284 Parní mlýn v Lovosicích
zdroj: stavební archiv Litoměřice



Obr. 283 Vyznačení polohy parního mlýnu při železniční trati
NStB Praha-Podmokly
zdroj: mapy.cz historické mapy 19. století

Projekt prvního parního mlýna v Čechách vytvořil v roce 1844 samotný Jan Perner, do provozu byl uveden o dva roky později v roce 1846. Druhým parním mlýnem Lanny a Jana II. Schwarzenberga byl Smíchovský parní mlýn postavený téhož roku 1846 v Ostrovského ulici v Praze na Smíchově označován jako Štěpánský parní mlýn. Ani u jednoho z výše uvedených mlýnů se mezi dohledanými jmény zakladatelů na portálu industriálnítopografie.cz spravovaného VCPD ČVUT v Praze⁶⁵⁴ neobjevují jména bratří Kleinů, ale autoři jako Z. Gába a D.

Tempírová-Kotrlá⁶⁵⁵ a M. Krejčířík⁶⁵⁶ je uvádějí. K přesnému dohledání majetkoprávních vztahů a vymezení zakladatelských struktur společnosti by byla potřeba detailní rešerše obsáhlého archivního fondu RA Klein-Wisenberg ZAO pobočka Olomouc či SOKA Litoměřice. S ohledem na úzké pracovní vazby Kleinů s Lannou je velice pravděpodobné, že Kleinové investovali do Lannova slibně se rozvíjejícího moderního podnikání. K ověření vlastnických podílů by bylo nutné prozkoumat fond Lovosická akciová společnost na výrobu rostlinných olejů,

⁶⁵² VEITHOVÁ, Kamila. *Vojtěch Adalbert Lanna: Život a dílo osobnosti průmyslové revoluce v 19. století*. Praha 2013. s. 91.

⁶⁵³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 258.

⁶⁵⁴ *Parní mlýn Pražsko-lovosické společnosti / Lovosická a. s.* [online]. VCPD FA ČVUT v Praze, 2011-2020

⁶⁵⁵ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.26.

⁶⁵⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, 258.

Lovosice uloženy ve Státním oblastním archivu v Litoměřicích. Ve stejném období, kdy vznikl pod perem Jana Pernera návrh parního mlýnu v Lovosicích, stavěl Hubert Klein první parní mlýn na Moravě v Čejči u Hodonína.

9.2.1 Parní mlýn v Čejči (1843-1864)

V letech 1843-1844 vybuďoval Hubert Klein rozsáhlý čtyřpatrový parní mlýn vybavený na svoji dobu nejmodernější technologií.⁶⁵⁷ Mlýn sloužil k obchodnímu mletí velkých objemů vstupních surovin dodávaných ze zemědělsky orientované Hané i daleké Haliče. Výrobky byly transportovány do meziskladu na nádraží v Olomouci a rozváženy po celé monarchii do oblastí severní Moravy, panství Vízmberk, Slezska, Čech i Rakouska.⁶⁵⁸

Po smrti Huberta Kleina v roce 1856 převzal vlastnické právo k mlýnu starší bratr Albert Klein, který jej v roce 1864 prodal společně s čejčskou sklárnou bratrům Scholtzovým.⁶⁵⁹



Obr. 285 Původní hmota objektu parního mlýna v Čejči na konci 19. století zdroj: viareality.cz



Obr. 286 Stávající stav z roku 2017 zdroj: vodnimlyny.cz
Přestavba na počátku 20. století se dochovala bezzměn

Objekt bývalého parního mlýna se nachází

v obci Čejč dodnes. Původní hmota ze 40. let 19. století je stále rozpoznatelná. Výrobní celek dostal v první polovině 20. století řady změn, ať již vizuálně segmentově zalomenými okny, tak i mnohými přístavbami. V nedávné době prošel areál rozsáhlou rekonstrukcí a adaptací prostor ke komerčnímu a podnikatelskému využití.

⁶⁵⁷ POPELKA, Petr. *Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. Časopis Matice moravská*, 2010, 79, s. 58.

⁶⁵⁸ POPELKA, Petr. *Žrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.206.

⁶⁵⁹ JUROŠKOVÁ, Michaela. *Samospráva obce Čejč v letech 1850-1914*. Olomouc 2019, s.65.

9.3 Pivovarnictví

Do pivovarského portfolia rodiny Kleinů můžeme zařadit celkem pět objektů, z nichž Vízemberk a Jindřichov ve Slezsku byly vlastněny Franzem a Albertem Kleinem a zbývající tři získaly jejich dcery sňatkem či vystavěly v průběhu manželství. U tří pivovarů byla zastavena výroba koncem 19. století nebo po první světové válce. Jednalo se o parní pivovary Vízemberk, Třemešek a Vrchotovy Janovice. Pivovar v Jindřichově ve Slezsku fungoval pod správou sobotínské větve rodiny až do roku 1945. Posledním pivovarem, který je jediný funkční i dnes, je bývalý pivovar rodiny Ringhofferů ve Velkých Popovicích.

Nejdříve Kleinové získali vrchnostenský pivovar při panství **Vízemberk** v polovině 19. století. Na počátku 70. letech 19. století vybudoval nový moderní parní provoz na svém panství **Třemešek** zeť Franze I. JUDr. Eduard Urlich. Třetím a historicky nejstarší pivovarem byl pivovar při velkostatku **Jindřichov ve Slezsku** zakoupený na konci 60. let 19. století. Po nástupu Kleinů do funkce správců vždy došlo k velké modernizaci a rozšíření výroby, strojní zařízení byla dodávána výhradně pražskými strojírnami Ringhoffer.

Nutné zmínit také čtvrtý pivovar, který se nacházel při velkostatku **Vrchotovy Janovice**, vlastněného od roku 1806 rodinou Nádherných z Borutína. Rod Nádherných byl s rodinou Kleinů spojen v jejich druhé generaci prostřednictvím sňatku Amálie Kleinové (1854-1910), poslední dcery Alberta Kleina, která se roku 1883 provdala ve Vídni za Karla Ludwiga Nádherného z Borutína více kapitola 2.6.3. Pivovar byl ve 2. polovině 19. století přestavěn na parní a pivo se zde vařilo až do konce první světové války. Bohužel jej čekal stejný osud jako všechny pivovary vlastněné Kleiny. Znárodnění, nevyhovující využití prázdných budov po zastavení výroby a absence oprav, které vedly ke zhoršení technického stavu objektů případně k jejich celkové demolici. Objekt původního pivovaru propojený s lihovarem ve Vrchotových Janovicích byl v roce 2008 stržen.⁶⁶⁰

Samostatnou kapitolou by mohl také být velký průmyslový pivovar rodiny **Ringhofferů** ve **Velkých Popovicích**, jelikož dcera Franze II. Franziska Elisabeth Kleinová (1853-1940) se v roce 1871 provdala za barona Franze III. Ringhoffera (1844-1909), jehož otec a zakladatel pivovaru Franz II. Ringhofer (1817-1873) se



Obr. 287 Ringhofferův pivovar ve Velkých Popovicích
zdroj: ČT24 Česká televize

⁶⁶⁰ FRAGNER, Benjamin a Zikmund, Jan. *Co jsme si zbořili: bilance mizející průmyslové éry-deset let*. Praha 2009, s. 114.

otevření v roce 1874 nedožil. Vzájemné vazby mezi rodinou Ringhofferů a Kleinů jsou popsány v kapitole 2.4.1.1. Podrobně se historii Ringhofferova pivovaru věnuje E. Wasková ve svém příspěvku v knize *Fenomén Ringhoffer* vydané Národním technickým muzeem v Praze v roce 2019.⁶⁶¹

9.3.1 Pivovar velkostatku Vízmberek

Objekt pivovaru se sladovnou a vinopalnou naproti zámku vznikl v roce 1743 přestavbou budovy bývalé potašovny při hlavní silnici vedoucí podél zámeckého parku. S příchodem Kleinů na panství Vízmberek v roce 1844 byl pivovar mezi lety 1845-1846 rozšířen, přistavěna sladovna s hvozdem a modernizován na parní provoz.⁶⁶²

Nová technologie vaření piva byla instalovaná ve Vízंबरku v roce 1847 a vyrobena pražskou firmou Ringhoffer, v té době sídlící na Novém Městě v Praze. Jednalo se o první doložený kontakt mezi Kleinými a Ringhoffery v budoucnu blízce sňatkově propojené podnikatelské rodiny, kap. 2.4.1.1.⁶⁶³



Obr. 288 Vyznačení objektů pivovaru. Vlevo budova pošty s hostincem, uprostřed zámek Vízmberek a vzadu mechanická pšádelna Inu zdroj: archiv VM v Šumperku

Modernizací výroby dosáhli Kleinové zvýšení produkce pivovaru téměř na jeho třínásobek. Jestliže v roce 1750 byla roční produkce pivovaru 2371 hektolitrů zlatavého moku, tak o sto let později činil výstav 8000 hektolitrů piva. V pozdějších letech již za Franza II. byl k pivovarské budově přistavěn trakt s lihovarem (1859), tím výčet větších stavebních úprav a modernizací končí. V dalších letech výroba oblíbeného desetistupňového vízberského piva klesala. Nejdříve na 3282 hektolitrů v roce 1876 až byl nakonec provoz pivovaru i lihovaru v roce 1893 zcela ukončen. Jen pro srovnání pivovar na Třemešku viz. následující kapitola vlastněný rodinným právníkem Kleinů Eduardem Urlichem, manželem Marie Kleinové, měl roční produkci 15000 hektolitrů piva.

⁶⁶¹ WASKOVÁ, Eva. Ringhofferův pivovar ve Velkých Popovicích (1874-1945). In: HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha 2019, 306-307.

⁶⁶² HOŠEK, Stanislav. Panský pivovar ve Vízंबरku. *Vlastivědný časopis Podesní*, 2006, s. 4-6.

⁶⁶³ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s.255-256.

Na počátku 20. století se místní družstvo hostinských pokusilo o znovuoživení výroby piva v původních prostorách již několik let nevyužitého pivovaru. Za tímto účelem jednali v roce 1911 zástupci družstva hostinských s Franzem III., manželkou tehdejšího majitele panství nebyl nikdo jiný než Emilie rozená Ringhofferová (1858-1947)⁶⁶⁴, i firmou Ringhoffer z Prahy Smíchova o dodávce potřebné výrobní technologie. Celý podnik ztroskotal na vysoké vstupní investici a od záměru bylo nakonec upuštěno.⁶⁶⁵

Po roce 1945 sloužily prostory původního pivovaru ke skladování semen, krmiva pro koně, sadbových brambor, pneumatik ale i jako drůbežárna. Nedostatečné využití objektu, absence oprav a údržby majetku a zcela nevhodně zvolený sortiment ke skladování přispěl ke špatnému technickému stavu. K degradaci dopomohl i nezáměr veřejnosti a drsné podnebí jesenického podhůří, což vedlo k demolicí hlavního výrobního objektu pivovaru nacházejícího se při silnici vedoucí na Červenohorské sedlo v 70. letech 20.století.⁶⁶⁶



Obr. 290 Demolice objektu pivovaru v Loučné nad Desnou 70. léta 19. století
zdroj: obec Loučná nad Desnou



Obr. 289 Jediný dochovaný objekt z původního areálu pivovaru foto rok 2012 zdroj: vlastní fotoarchiv

Po téměř 230 letech zanikla historie pivovarnictví na původním panství Vízemberk. Na uvolněném místě byla v 90. letech 20. století postavena čerpací stanice a z celého areálu bývalého pivovaru se dochoval jen sklad a rozsáhlé ležácké sklepy, které nejsou památkově chráněny.

⁶⁶⁴ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s.256, 513.

⁶⁶⁵ HOŠEK, Stanislav. Panský pivovar ve Vízemberku. *Vlastivědný časopis Podesní*, 2006, s. 6-8

⁶⁶⁶ HOŠEK, Stanislav. Panský pivovar ve Vízemberku. *Vlastivědný časopis Podesní*, 2006, s. 6-8.

9.3.2 Pivovar velkostatku Třemešek

První historické zmínky o pivovaru na panství Třemešek sahají až do konce 16. století, kdy jej tehdejší majitel panství Jan Bokůvka z Bokůvky nechal zřídit v prostorách panského dvora nacházejícího se v blízkosti nově budovaného reprezentativního rodového sídla. Domněnky, že byl pivovar založen již v polovině 16. století Přemkem ze Žerotína nejsou historicky podloženy.⁶⁶⁷

V roce 1861 se novými majiteli velkostatku Třemešek, vzdáleného necelých 20 kilometrů od vízberského panství směrem k Šumperku, stali manželé Ulrichovi. 50letý rodinný právník Kleinů JUDr. Eduard Rafael Ulrich (1813-1881) a dcera Franze I. Marie (1826-1904) rozená Kleinová viz. kapitola 2.4.2.⁶⁶⁸

JUDr. Eduard Ulrich deset let od koupě velkostatku Třemešek svěřil stavbu zamýšleného pivovaru šumberskému staviteli Josefu Bayerovi, který se mu předtím osvědčil při dokončení přestavby místního renesančního zámku. Bayer měl navíc zkušenosti se stavbou právě realizovaného pivovaru v Šumperku (1871) a zdejší pivovar na Třemešku „*Brauerei Johrnsdorf*“ pro Ulricha dostavěl pouhý rok poté. Obdivuhodné tempo stavebních prací dokládá datum schválení projektu 29. dubna roku 1871 a za osm měsíců 22. ledna 1872 byl pivovar předán majiteli k provozu. Výrobní technologii dodaly smíchovské Ringhofferovy strojírní.



Obr. 292 Pivovar Třemešek po přestavbě v 80. letech 19. století s výrazným neogotickým hvozdem
zdroj: prazdnedomy.cz



Obr. 291 Stav objektu bývalého pivovaru v roce 2017
autor: Eva Kašílková zdroj: Mizející památky

Původní třípodlažní stavba výrobního charakteru ve střídém novoklasicistním stylu s pravidelným desetiosým uspořádáním sružených oken v segmentových výklencích a sedlovou střechou s excentricky umístěným hvozdem dozněla významných změn v roce 1890. V té době byl původní majitel JUDr. Eduard Ulrich již devět let po smrti a majetek spravoval jeho syn rovněž právník JUDr. Eduard Ulrich rytíř z Ulrichu a matka Marie. Stavební úpravy pivovaru svěřili opět

⁶⁶⁷ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s.46.

⁶⁶⁸ POLÁCH, Drahomír. *Historické toulky Šumberskem III*. Štítý 2018, s.209-212.

místnímu staviteli šumperskému Josefu Prosingerovi, který dostavěl pivovaru nový větší hvozd ve stylu tudorské gotiky s věžičkami v rozích a cimbuřím podél vyhlídky. Charakteristickou podobu si objekt uchoval po celé následující století.⁶⁶⁹

V lednu roku 1904 zemřela Marie Urlichová a následně necelé dva měsíce po skonu své matky spáchal sebevraždu i syn Eduard. Důvodem smrti mohly být vysoké životní nároky třetí generace a finanční náročnost životního stylu s tím spojená. Dědičky, dcery Eduarda a vnučky Marie roz. Kleinové, prodaly velkostatek Třemešek i s pivovarem Richardu Mauthnerovi v roce 1906.⁶⁷⁰

Z. Gába uvádí datum podpisu kupní smlouvy na velkostatek Třemešek počátek srpna roku 1906. VCPD v Praze ve své databázi industriální topografie zmiňuje, že koncem roku 1905 byla v zadní části areálu přistavěna strojovna, kotelna s komínem a osazen nový parní stroj vyrobený v železárnách ve Štěpánově, rovněž vlastněných rodinou Kleinů.⁶⁷¹

Dědičky po rytíři Urlichovi prodaly panství až v roce 1906. Je nutné podotknout, že na panství Třemešek nikdy nikdo trvale ze členů rodiny Urlichů nebydlel. Navíc v průběhu dědického řízení a zhoršené finanční situace představa investice do modernizace pivovaru a větší stavební úpravy, je více než velkorysá, ovšem investice mohly být schváleny již o několik let dříve před úmrtím Marie a Eduarda. Nový majitel spojil Třemešek s pivovarem v Šumperku a velkým průmyslovým pivovarem v Hanušovicích, který byl největším producentem piva v regionu. Maximální produkce dosáhl pivovar v Třemešku před první světovou válkou, kdy jeho výstav dosáhl objemu až 40 000 hektolitrů piva. Pivo se vařilo pod označením **Třemešský kozel „Johrnsdorfer Bock“** i přes oblíbenost zdejšího moku se výroba dlouhodobě neudržela a byla ukončena v roce 1916. Severomoravské pivovary i přes ukončení vaření piva na Třemešku využívaly místní sladovnu až do druhé světové války. Po roce 1945 celý výrobní areál nenašel adekvátní využití a byla započata degradace objektů, která je ostudným mementem přístupu k uchování odkazu industriální minulosti naší země.⁶⁷²



Obr. 293 Zadní zřícená část objektu zdroj: prazdnedomy.cz

⁶⁶⁹ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s. 137-138.

⁶⁷⁰ POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s. 145.

⁶⁷¹ *Třemešský pivovar Dr. Ulrich & spol.* [online]. VCPD FA ČVUT v Praze, 2011-2013

⁶⁷² POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý 2014, s. 139

9.3.3 Pivovar velkostatku Jindřichov

Historie pivovarnictví v Jindřichově „*Hennersdorf*“ v Osoblažském výběžku byla započata v roce 1589 Janem Pavlovským z Pavlovic, který nechal postavit první pivovar v této části Slezska. Pivo se zde vařilo i během následujících 300 let pod správou rodu Jana Jiříka Maximiliána z Hodic a následně Bartenštejnů, kteří Jindřichov i s pivovarem prodali v roce 1868 baronu Albertu Kleinovi (1807-1877).

V té době bylo Albertovi úctyhodných 61 let a po jeho skonu v roce 1877 velkostatek Jindřichov i pivovar převzal mladší z dědiců 27letý syn **Friedrich Klein von Wisenberg** (1850-1915), ze něhož byla výroba alkoholu rozšířena o lihovar a v Jindřichově je také pochován. Friedrichův syn **Dr. Adalbert Klein von Wisenberg** (1896-1959) držel velkostatek i s pivovarem až konce druhé světové války v roce 1945, kdy byl celý majetek rodu vyvlastněn.⁶⁷³



Obr. 294 Průmyslový pivovar v Jindřichově po modernizaci a přestavbě v roce 1926 zdroj: pivovary.info

První modernizace pivovaru proběhla v **70.-80. letech** 19. století ještě za **Alberta Kleina**. Výstav pivovaru na přelomu století činil zhruba 12 000 hektolitrů piva za rok a základní vstupní suroviny se pěstovaly na vlastních polích velkostatku. Největší stavební úpravy celého výrobního areálu byly provedeny až ve 20. letech 20. století za správy Adalberta Kleina, jehož podoba se zachovala do dnešních dnů.

⁶⁷³ Pivovarnictví v Jindřichově [online]. Obec Jindřichov, 2011.



Obr. 295 Pivovar Jindřichov foto z druhé poloviny 20. století a současný stav vlevo. zdroj: obec Jindřichov

Rozlehlý komplex se skládá z převážně třípodlažních do sebe propojených budov se sedlovými střechami a historicky pojatými fasádami s výraznou bosáží v nárožích. V podélné frontě na sebe navazují tři stavby, jimž dominuje prostřední objekt varny s plochým rizalitem trojúhelníkově zakončeným a dvouosým uspořádáním industriálních oken. Mezi okny je stále patrný plastický erb s letopočty založení pivovaru 1589 a jeho finální přestavbou v roce 1926. Za první linií budov je viditelná sladovna s hvozdem a dominantní cihelný pivovarský komín. Pod objekty se nacházejí i prostorné historické ležácké sklepy.

Od roku 1927 vystupuje jindřichovský pivovar pod názvem „Silesia Brauerei und Malzerei-aktiengesellschaft Hengersdorf, Schlesien“ Slezský pivovar a sladovna, akciová společnost Jindřichov, Slezsko s roční produkcí kolem 20 000 hektolitrů piva. Vařilo se zde 10°, 12°, 14° Silesia Porter a tmavé 18° pivo.⁶⁷⁴



Obr. 296 Průčelí varny s původním německým názvem pivovaru Hengersdorf a letopočty vyvedenými ve štítu odpovídající historickému založení pivovaru a jeho přestavbě z 20. let 20. století zdroj: pivovary.info

Od druhé poloviny 20. století figuruje mezi správci pivovaru řada národních podniků: 1948-1952 Moravskoslezský pivovar n. p., 1953-1954 Opavský pivovar n. p., 1955-1959 Ostravský pivovar n.p., 1960-1970 Severomoravské pivovary, n.p. Litovel a Přerov. Na konci 70. let 20. století byla celá pivovarská technologie převezena do pivovaru Golčův Jeníkov a tradice vaření piva po téměř 400 letech ukončena.⁶⁷⁵

⁶⁷⁴ Slezský pivovar a sladovna Jindřichov [online]. Pivovary.info, 2013.

⁶⁷⁵ Pivovarnictví v Jindřichově [online]. Obec Jindřichov, 2011.

Pivovar v Jindřichově byl po druhé světové válce vždy přiřazen do pivovarské skupiny soustředěné kolem většího průmyslovějšího podniku, ať už se jednalo o pivovary v Ostravě nebo v Litovli. Ideologie tehdejší doby nepodporovala malé podniky a různorodost výrobního sortimentu. Ukončením výroby a využití prostor pouze ke skladování odsoudil rozsáhlý komplex budov z konce 19. století a počátku 20. století k zániku. Neadekvátní využití prostorů pouze ke skladování totožné s předchozími příklady jak z Loučné nad Desnou, tak i ze Třemešku, dokazuje jejich postupnou nevratnou degradaci.

V 90. letech 20. století zchátralý objekt připadnul Pozemkovému fondu ČR, který jej věnoval Ústavu sociální péče zřízenému v prostorách sousedního zámku. S ohledem na vysokou finanční investici ústav vrátil objekt zpět pozemkovému fondu a ten jej následně prodal soukromému majiteli. Současný stav objektu kdysi věhlasného slezského pivovaru je stejně žalostný jako v předchozím případě.



Obr. 297 Jindřichovský pivovar rok 2012 zdroj: fabriky.cz

9.4 Sklářství

Sklářskému odvětví se Kleinové věnovali pouze okrajově mezi lety 1854-1861. Jednalo se o doplňkovou podnikatelskou činnost vázanou k osobě nejmladšího z bratrů Huberta Kleina lokalizovanou na území jihomoravského kraje v obcích Čejč a Kelčany.⁶⁷⁶

Hubert si nevybral lokalitu náhodou, z Čejče pocházela jeho manželka Františka Podušková, s níž se seznámil při budování Slavkovské silnice během 30. let 19. století podrobněji viz. kapitola 2.7 a 4.4. Po náhlé smrti Huberta Kleina v roce 1856, převzal správu nad bratrovým podnikáním Albert, který sklářský obor dále nerozvíjel a pod jeho vedením došlo k utlumení a postupnému zrušení výroby užitkového skla. Zájmy rodiny Kleinů v Čejči a okolí zastupoval Karel Černý, švagr Huberta Kleina a manžel mladší sestry Františky Poduškové.⁶⁷⁷

⁶⁷⁶GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové – stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.26.

⁶⁷⁷KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.375-376.

9.4.1 Sklárna v Čejči (1854-1864)

Sklárna založena roku 1854 Hubertem Kleinem, který do ní nechal nainstalovat nejmodernější technologii zastoupenou využitím plynu získaného při spalování lignitu z vlastních hnědouhelných dolů v Čejči.⁶⁷⁸

Hlavním výrobním artiklem sklárny bylo duté a tabulové sklo a vinné lahve ze zeleného a hnědého skla vyvážené místními formany do Vídně. Sklárna byla v provozu pouhých šest let, poté se rozhodl Albert Klein přesunout výrobu skla do Kelčan. Jedním z důvodů mohlo být i vypovězení smlouvy (1858) mezi Kleiny a hodonínským panstvím podepsané v roce 1854 k pronájmu Čejčského jezera na dobu šesti let. Kleinové měli smluvně zavázáno využívat vodu z místního zdroje o rozloze 230 ha pro výrobní potřeby sklárny i parního mlýna. Bez smluvně zajištěného dostatečného množství vody by byly budoucí investice do modernizace a rozšíření výroby rizikové.⁶⁷⁹

V roce 1864 byla sklářská huť společně s parním mlýnem (kapitola 9.4.1) prodána Moritzi Scholzovi budoucímu starostovi Čejče v letech 1883-1892. Nový majitel nechal v roce 1872 objekt bývalé sklárny přestavět na sladovnu a následně ji prodal svému společníkovi Františku Rotterovi.⁶⁸⁰

9.4.2. Sklárna v Kelčanech u Kyjova (1859-1861)

Z výše zmíněných důvodů v předchozí kapitole byla výroba skla z Čejče urychleně přesunuta do nově vzniklé továrny na sklo v Kelčanech. K podnikání přizval Albert Klein bratry Scholzovi a společně založili Těžařstvo kelčanské skelné huti. Sklárna po pouhých dvou letech provozu vyhořela v noci z 24. na 25. prosince roku 1861 a tím definitivně skončilo podnikání rodiny Kleinů ve sklářském průmyslovém odvětví. Na místě původní sklárny nechal Albert Klein postavit cukrovar viz. Kapitola 9.2.2.⁶⁸¹

9.5 Cukrovarnictví

První cukrovar zakoupený Franzem a Hubertem Kleinem v polovině 50. let 19. století odstartoval slibnou éru a novou podnikatelskou příležitost dynamicky se rozvíjejícího odvětví. Po útlumu železničního stavitelství v 70. letech 19. století se investice do cukrovarů ukázala z dlouhodobého hlediska pro rodinné podnikání velice výhodná. Kleinové soustředili svoji

⁶⁷⁸ GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové—stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.26.

⁶⁷⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.375-376.

⁶⁸⁰ KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha 2009, s.44-47.

⁶⁸¹ HOLCMAN, Vojtěch. *100 let cukrovaru v Kelčanech: 1862-1962*.

pozornost především na společnost Kelčanského cukrovaru, který založili s podílníky na počátku 60. let 19. století nedaleko Kyjova. Nemalé podíly drželi i v jiných cukrovarech na území střední a jižní Moravy a těmi byly cukrovary v Břeclavi, **Žďanicích**, Všetulech, Kroměříži, **Chropyni**, Drahanovicích a v Mohelnici.⁶⁸²

V případě cukrovaru ve Žďanicích založil v roce 1869 Albert, Franz II, Ignaz Seidl otec a syn a Alois Scholz Akciovou společností pro zemědělství a průmysl ve Žďanicích a na dvacet let si pronajali místní lichtenštejnský podnik.⁶⁸³ Poté přešel cukrovar ve Žďanicích pod firmu Ed. Seidl & Co až byl v roce 1922 sloučen s cukrovarem v Kelčanech a výroba zde zastavena v roce 1924.⁶⁸⁴



Obr. 299 Cukrovar v Chropyni rok 1925
zdroj: fotohistorie.cz



Obr. 298 Cukrovar Žďanice historické foto
1900 zdroj: NPÚ Památkový katalog B0086675

V případě cukrovarů se opakuje propojení rodiny Kleinů ve druhé a třetí generaci skrze sňatky s významnými představiteli brněnského textilního průmyslu s rodinou Bochnerů a Offermannů z kapitoly 9.1. Theodor Gustav Anton Offerman, jehož dceru Mathildu si vzal vnuk Franze I. JUDr. Eduard Urlich, založil v roce 1868 společně s Edmundem Bochnerem, manželem dcery Libora Kleina Julie kapitola 2.5.2, a dalšími společníky „*Drnowitzer Zuckerfabrik Herring, Offermann et Comp, Komandit. Gessellschaft*“.⁶⁸⁵

⁶⁸² GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové--stavitelé silnic a železnic*. Šumperk 2000, s.27.

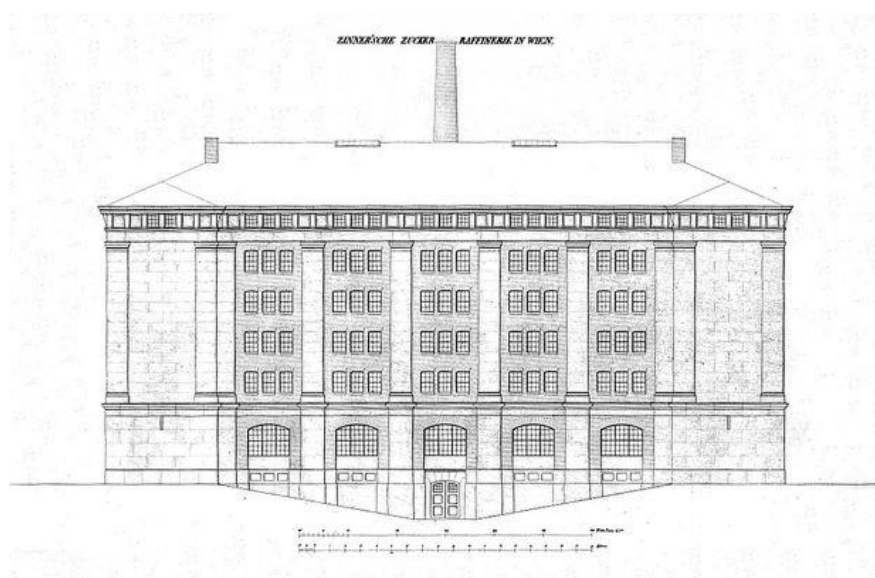
⁶⁸³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.377.

⁶⁸⁴ *Cukrovar Akciová společnost pro zemědělství a průmysl v Žďanicích, Ed. Seidl & Co* [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁶⁸⁵ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno, 2012, s. 299.

9.5.1 Cukrovar ve Vídni

V roce 1839 začal vídeňský velkoobchodník Demeter Zinner a přítel Franze I. stavět v blízkosti Prateru na Franzensbrückestrasse 17 rafinerii cukru. Projekt a následnou realizaci svěřil vídeňskému architektovi německého původu Ludwigu Försterovi (1797-1863)⁶⁸⁶, pro něhož byla *Zinnerzuckerfabrik* jedna z prvních realizací.⁶⁸⁷



Obr. 300 Cukrovar Zinner průčelí stavby Zucker Raffinerie in Wien autor: Ludwig Förster zdroj: pratercottage.at

Několikapodlažní symetricky komponovaný výrobní objekt s valbovou střechou a výraznou historizující neoklasicistní fasádou. Objektu dominuje vertikální členění mohutnými pilastry procházejících ve vnitřní části přes všechna nadzemní podlaží. Po stranách pilastry navazují na vodorovnou římsu oddělující suterén a přízemí od zbytku objektu. Vnitřní pětiosé uspořádání industriálně pojatých oken segmentově ukončených v přízemí přechází v trojice oken menších rozměrů ve vyšších patrech stavby.



Obr. 301 Půdorys cukrovaru a jeho umístění v rámci vídeňské čtvrti Prateru zdroj: pratercottage.at

⁶⁸⁶ Ludwig Christian Förster (*8.10. 1797-†16.06. 1863) významný vídeňský architekt německého původu, student Akademie výtvarných umění ve Vídni u prof. Petera Nobileho, v pozdějších letech sám profesorem na téže akademii. Vrcholný představitel historizující architektury v polovině 19. století. Projektčně činný zejména mezi 40.-60. lety 19. století, kdy v pětiletém období (1847-1852) projektoval společně se svým zetěm Theophilem Hansenem. Mezi jeho nejvýznamnější realizace patří Kleinův palác v Brně, synagoga v Budapešti, palác Todesco ve Vídni či rozšiřovací urbanistický plán Vídně a Brna.

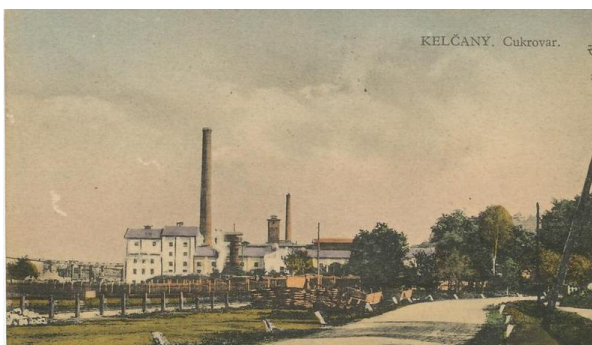
⁶⁸⁷ Ludwig Christian Förster [online]. Architekturzentrum Wien, 2012-2014.

Ve druhé polovině 50. let 19. století se dostal vídeňský obchodní dům Zinner&spol do velmi vážné finanční krize, která vyústila v bankrot v červnu roku 1855. Franz s bratrem Hubertem ještě stačil v únoru 1855 odkoupit od Zinnera cukrovar, do kterého petrovské strojírný vyrobily kompletní výrobní zařízení a na podzim zahájit výrobu. Obrovské finanční potíže způsobené bankrotem Zinnerova obchodního domu negativně dopadly i na podnikání bratří Kleinů, kteří byli nuceni prodat své ostravské doly více kapitola 6.2.3.2 a značně se zadlužit u několika velkých bankovních domů.⁶⁸⁸

Vídeňský cukrovar Albert Klein a Franz II. prodali na konci 70. let 19. století a získané finanční prostředky investovali do nákupů nemovitostí ve Vídni. V roce 1948 celý areál vyhořel a na jeho místě byly vystavěny obytné budovy s komerčně využitým přízemím.

9.5.2 Cukrovar v Kelčanech

Albert Klein po vyhoření sklárny v Kelčanech v závěru roku 1861 více kapitola 9.5.2 inicioval stavbu nového cukrovaru s ohledem na dostupnost vstupních surovin a očekávanou ziskovost slibně se rozvíjejícího nového průmyslového odvětví. Podepsáním společenské smlouvy dne **19. listopadu**



Obr. 302 Cukrovar Kelčany zdroj: vychodni-morava.cz

roku 1862 v Sobotíně Albertem Kleinem a dalšími patnácti společníky byla založena nová společnost **Kelčanského cukrovaru** „*Keltschaner Zuckerfabrik*“ s celkovým kapitálem 360 000 zlatých. Samozřejmě se Albert podílel nejvyšším vkladem v hodnotě 60 000 zlatých, následně synovec Franz vložil 40 000 zlatých a po 20 000 zlatých vložili do společného podnikání významní šumperští textilní průmyslníci otec a syn Ignaz Seidl, Carl Siegl, vrchní inženýr státních drah z Vídně Wilhelm Czermak a další.⁶⁸⁹

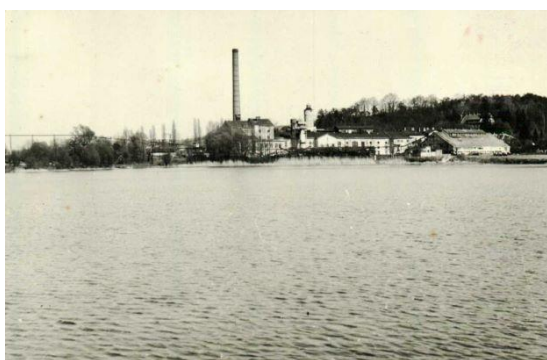
V prvních letech provozu zde bylo zaměstnáno na **400 dělníků** ve dvou směnách po dvanácti hodinách. Vedení a řídicí funkce byly obsazeny německy mluvícími lidmi. První modernizace se poměrně jednoduše zařízený cukrovar dočkal v roce 1872 v podobě parních výtahů k dopravě řepy na řezačky. V roce 1885 se v cukrovaru začalo svítit vlastní vyrobenou elektřinou a elektrifikace objektu pokračovala až do roku 1905. Modernizace a významné přestavby výrobních objektů probíhaly v letech 1894, 1909-1910 a 1924-1925.⁶⁹⁰

⁶⁸⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.336.

⁶⁸⁹ *Kelčanský cukrovar* [online]. Obec Žádovice, -

⁶⁹⁰ HOLCMAN, Vojtěch. 100 let cukrovaru v Kelčanech: 1862-1962. Kelčany, 1962.

V roce 1864 se podnik transformoval na komanditní společnost se jménem Kelčanský cukrovar Alberta Kleina a spol. z důvodů osobního ručení třech hlavních společníků Alberta Kleina, Ignaze Seidl a Josefa Latzela. Celý proces nakonec vyústil ve vznik akciové společnosti roku 1868 pod názvem **Kelčanská cukrovarnická společnost „Keltschaner Zuckerfabrik-Aktiengesellschaft“**. V soupisu majetku z roku 1865 figurovala cukrovarská továrna, byty, ubytovna dělníků, noclehárna, sklady, kůlny, hostinec i strojní vybavení. V majetku společnosti jsou zapsány vlastní uhelné doly čítající na dvacet kutacích míst hloubkových nebo jednoduchých povrchových jam v lokalitách Žádovic a Kelčan jako například důl Hubert, jáma Engelbert, Albert, Franz, Liborius u Kelčan či jáma Amálie a další, všechny názvy souvisí se jmény členů rodiny Kleinů. Nutno zmínit ještě pronajaté dvory. V počátku se jednalo o Kelčany, Kostelec, Žádovice a Vracov. Do konce 90. let 19. století byly pronájmy dvorů rozšířeny o Milotice, Buchlovice, Žeravice, Těmice, Ořechov, Domanín, Šardice. Ke konci roku 1905 měla společnost Kelčanského cukrovaru v pronájmu celkem čtrnáct okolních dvorů a v témže roce vykázala nejvyšší ziskovost za celé své funkční období.⁶⁹¹



Obr. 304 Vzdálený pohled na areál Kelčanského cukrovaru se všemi výrobními budovami první čtvrtina 20. století zdroj: ftohistorie.cz



Obr. 303 Dochovaný objekt varny Kelčanského cukrovaru zdroj: NPÚ Památkový katalog kat. č. 1999993093

V roce 1921 byl cukrovar ve Ždánicích Ed. Seidl & Co⁶⁹² sloučen s cukrovarem v Kelčanech v jeden podnik s centrálou v Kelčanech o pět let později po vykázané ztrátě bylo valnou hromadou rozhodnuto „Kelčanský cukrovar akc. spol.“ zrušit a sloučit jej s „Břeclavskou rafinérií cukru akc. spol.“ V roce **1966** byl provoz v cukrovaru v Kelčanech ukončen s následnou demolicí většiny výrobních objektů, ze kterých se dochoval pouze původní objekt varny.⁶⁹³

⁶⁹¹ Kelčanský cukrovar [online]. Obec Žádovice,

⁶⁹² Žďánský cukrovar pod názvem Ed. Seidl & Co byl majoritně vlastněn šumperskou textilní rodinou Seidlů. Otec Ignaz Seidl i se stejnojmenným starším synem drželi podíly v kelčanském cukrovaru Kleinů. Mladší bratr Eduard Seidl (1854-1936) se věnoval výhradně podniku na jižní Moravě. *Seidl z Hohenveldernu* [online]. Provenio Virtuální rekonstrukce knižních celků, 2020.

⁶⁹³ Cukrovar Keltchaner Zuckerfabrik [online]. Národní památkový ústav, 2015.

9.6 Podnikání v lesnictví na statku Boros Jenő v Sedmihradsku

Výstavba První sedmihradské dráhy na sklonku 60. let 19. století přivedla Alberta a Franze II. do Aradu v Sedmihradsku. Dřevo ze svých hustě zalesněných panství dodával na stavbu železnice baron Peter Atzéle de Boros Jenő, s nimž Kleinové založili v roce 1873 Aradskou společnost pro těžbu dřeva Bratří Kleinů a společníků. V nově vzniklé společnosti drželi Kleinové nadpoloviční většinu odpovídající třípětinovému podílu v hodnotě 360 000 zlatých. V Sedmihradsku Kleinové podnikali už od poloviny 40. let 19. století, kdy vlastnili většinový podíl v ne příliš výnosných železárnách v Zsidovaru více kapitola 6.5.3, vzdáleného sto kilometrů vzdušnou čarou. Navíc mezi lety 1874-1875 postavili dvaceti kilometrovou lesní dráhu dopravující vytěžené dřevo z oblasti Csermő k pilám v Boros Jenő. V roce 1875 získala těžební aradská společnost oprávnění ke stavbě železnice z Aradu do Boros Jenő. Dráha byla dokončena o dva roky později v roce 1877, Sobotínsko-štěpánovské těžařstvo dodalo na budovanou železnici kolejnice v hodnotě půl miliónů zlatých. Obě tratě projektoval vrchní inženýr podnikatelství Bratří Kleinů Johann Jahn.



Obr. 305 Mapa Halič, Uhry a okolní země z roku 1879, uloženo v Městském muzeu v Hořicích. Výřez mapového listu s vyznačenou lokací **Boros Jenő** a **Csermő** zdroj: oldmaps.geolab.cz

Na mapě Halič, Uhry a okolní země z roku 1879 uložené v Městském muzeu v Hořicích, se výše popsané železnice neobjevují. Jedním z důvodů je skutečnost, že se jednalo o krátké úseky v soukromém vlastnictví a z pohledu celé monarchie zanedbatelné.⁶⁹⁴ V Šolcově nejnovější politické a železniční cestovní mapě Rakouska-Uherska uložené v Národním technickém muzeu v Praze jsou obě železnice zaneseny jako „vedlejší železniční tratě“.⁶⁹⁵

⁶⁹⁴ Mapa Halič, Uhry a okolní země. In: Virtuální mapová sbírka [online]. Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i., 2015. Originál uložen: MM v Hořicích.

⁶⁹⁵ Šolcova nejnovější politická a železniční cestovní mapa Rakousko – Uherska. In: Virtuální mapová sbírka [online]. Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i., 2015. Originál uložen: NTM v Praze.

Baron Atzél se koncem 70. let 19. století potýkal se závažnými finančními problémy, které vyústili ve vyhlášení exekuce na jím vlastněný majetek. Kleinové v prosinci roku 1879 odkoupili v nucené dražbě baronova panství a následně zrušili společnost pro těžbu dřeva a začali v dřevařském průmyslu na statku Boros Jenö podnikat sami.⁶⁹⁶

Potomci Alberta Kleina a Franze II. prodali místní panství s hustými lesními porosty a průmyslem orientovaným k těžbě a zpracování dřeva v roce 1883 za dva milióny zlatých.⁶⁹⁷ Lesní dráhu z Csermö do Boros Jenö postavenou v polovině 70. let 19. století prodali v roce 1887.⁶⁹⁸

9.7 Podnikatelské aktivity v Itálii

V roce 1878 uzavřela firma Gebrüder Klein, v té době prezentována dvěma syny Alberta Kleina a Franzem II. a jeho synem Franzem III., kontrakt v hodnotě téměř 20 miliónu lir na výstavbu vodních kanálů a melioračních systému v severní Itálii v oblasti Ferrara. Po dokončení zakázky Kleinové založili dceřinou společnost pod názvem L'Azienda Gallare, díky níž spravovali a provozovali síť kanálů až do 20. let 20. století.⁶⁹⁹

Souběžně s výstavbou kanálů koupila firma Gebrüder Klein i rozsáhlou zemědělskou půdu v okolí města Ostellato v téže provincii Ferrara, v níž o pár let dříve vybudovala soustavu vodních kanálů. Od poloviny 80. let 19. století se na podnikání podílela i rodina Ringhofferů, jejichž zájmy a později i zájmy Kleinů zastupoval Emanuel Ringhoffer (1848-1923), manžel dcery Franze II. Kleina Frideriky Rosalie Kleinové (1855-1936).⁷⁰⁰

⁶⁹⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmir. Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 381.

⁶⁹⁷ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.192.

⁶⁹⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmir. Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 381.

⁶⁹⁹ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.187-189.

⁷⁰⁰ HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha 2019, s.258.

10. Podnikatelská sídla

Závěrečná kapitola uzavírá stavitelskou historii rodiny Kleinů přehlídkou tří reprezentativních městských podnikatelských sídel postavených mezi 40.-60. léty 19. století v Praze, v Brně a ve Vídni. Objekty sloužily k osobním potřebám členům rodiny Kleinů, ale také jako místní centrály firmy „*Gebrüder Klein*.“ Níže uvádím tři nejcharakterističtější podnikatelská sídla, která od sebe nedělí jen časová osa, ale i architektonickým stylem v jakém byly postaveny.

10.1. Nárožní dům v Praze-*Desfourský palác* (1845-1847)

výstavba: 1845-1847

architekt: Jan Nevole do r. 1845, Josef Kranner 1845-1847

památková ochrana: kulturní památka od 3.5.1958

Albert Klein řídil od roku 1843 pražskou část nově budované železniční trati NSTB z Olomouce do Prahy. Za účelem zřízení kanceláře a bydlení pro sebe a svoji rodinu si pronajal v blízkosti nově vznikajícího pražského nádraží stavěného společně s Adalbertem Lannou barokní Sweerts-Sporckův palác v Hyberské ulici č.3. Na této adrese rodina pobývala pouze dva roky, než byl vykoupen erárem za účelem vybudování pošty, celnice a finančního úřadu.

Ukončení nájemní smlouvy přimělo Alberta urychleně řešit bytovou otázku. Proto v roce 1844 odkoupil Teissingerovu zahradu v ulici Na Florenci od pražského obchodníka Franze Urfusse. Původní dvoupodlažní objekt stojící na parcele byl v roce 1845 zbořen. Na uvolněném místě začal stavět nárožní čtyřpodlažní palác dle návrhu českého stavitele Jana Nevoleho⁷⁰¹. Po jeho odchodu do Bělehradu v roce 1845 se stavbu převzal další český architekt Josef Kranner,⁷⁰² který vtisknul objektu reprezentativní charakter a navrhl fasádu v neoklasicistním stylu. 1. listopadu 1847 Albert Klein **prodal** téměř dokončený palác hraběti **Desfour-Walderobe**, jehož jméno nese palác dodnes.⁷⁰³

Objekt je památkově chráněn od 3.5.1958 a v roce 2020 jej pražské zastupitelstvo světilo do užívání Muzea hlavního města Prahy.⁷⁰⁴

⁷⁰¹ **Jan Nevole** (*15.4. 1812- †12.4. 1903) český stavitel, absolvent technické školy v Praze a Vídeňské stavební akademie v letech 1839-1842. Podílel se na stavbě prvního pražského nádraží stavěného firmou Adalberta Lanny a Bratrů Kleinových. 1845-1858 působil ve státních službách v Bělehradě následně jako soukromý architekt až do roku 1863. Po zdědění statku ve Svobodných Hamrech na Vysočině opustil svoji původní profesi a zůstal zde hospodařit až do své smrti v roce 1903.

Jan Nevole [online]. Česká televize. [vid.20.8.2020].
Dostupné z: www.ceskatelevize.cz/lide/jan-nevole/

⁷⁰² **Josef Kranner** (*1802- †20.10.1871) český stavitel, absolvent Pražské polytechniky. Představitel historizujících sluhů 2. pol. 19.st. působící převážně v Praze. Mezi jeho nevýznamnější městské realizace patří kamenné schodiště vertikálně propojující Kampu s Karlovým mostem ze 40. letech 19. století.

HULÁK, Jiří. Josef Kranner (1802-1871). *Věstník za starou Prahu*, 2002, 1,

⁷⁰³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.255-257.

⁷⁰⁴ *Desfourský palác* [online]. Národní památkový ústav, 2015.



Obr. 306 Desfourský palác v Praze rok 2018 autor: Radomír Kočí zdroj: Prázdné domy
Národní pohled z ulice Na Florenci a zachycení interiéru hlavního schodiště objektu s litinovým zábradlím

Popis

Střídmá neoklasicistní fasáda nárožního třípatrového paláce je v kontrastu s vysoce ceněnou uměleckou výzdobou interiérů a jejich uměleckořemeslným zpracováním dochovaným ve své původní podobě. Spárou vyznačená bosáž soklu a přízemí je prolomená pravidelně se opakujícími okny s půlkruhovým zakončením. Fasáda v navazujících podlažích je hladce omítaná s jemným obdélným prolisem. Okenní otvory v dalších třech podlažích jsou tradiční pravoúhlá s nadokenní římsou v prvním a ve druhém patře. Korunová římsa probíhá po celém vnějším obvodu stavby a je nesena konzolami s volutovým zakončením. Předmětem dalšího podrobného zkoumání by bylo ověření původu litinového zábradlí hlavního schodiště, jestli se nejedná o výrobky z vlastních železáren rodiny Kleinů.

Albert Klein v nově postaveném paláci nikdy nebydlel, k tomuto účelu koupil sousední nový neoklasicistní čtyřpodlažní obytný dům se zahradou, ve kterém rodina pobývala až do svého odchodu z Prahy v roce 1856.⁷⁰⁵

⁷⁰⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.257.

10.2 Kleinův palác v Brně (1847-1904)

výstavba: 1847-1848

architekt: Ludwig Förster a Theophil Hansen

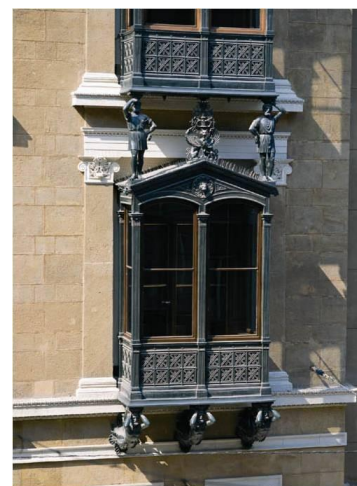
památková ochrana: kulturní památka od 3.5.1958⁷⁰⁶

Počátkem roku 1845 koupil Franz Klein od manželů Kirschových třípodlažní dům „U zlaté koule“ na Velkém náměstí v Brně, dnes náměstí Svobody. Historický dům nerenovoval, ale rozhodl se pro razantní řešení zbourání celého objektu na čtvercové parcele i s hlubokým traktem hlouběji do dvora, aby jej nahradil novým moderním palácem dle projektu renomované dvojice vídeňských architektů **Ludwiga Förstera** (1797-1863) a **Theophila Hansena** (1813-1891). Zadáání bylo jasné vytvořit v centru moravské metropole reprezentativní sídlo významného podnikatele se zakomponováním litinových výrobků z vlastních železáren do vnější hmoty paláce.⁷⁰⁷

Kleinův palác je nejznámějším a **architektonicky nejcennějším objektem** v portfoliu nemovitostí vlastněných rodinou Kleinů. Byl v mnoha ohledech na dobu svého vzniku revoluční, ať už užitím **litiny** a **prezentací výrobního portfolia hutních podniků majitele** orientovaných do náměstí, tak i jeho moderním uspořádáním dispozice a vnitřního vybavení. Jednalo se zejména o realizaci střešní terasy, zavedení kanalizace do všech pater objektu se splachovacími toaletami či sekundární využití svedené dešťové vody ke splachování a k potřebám prádelny. V neposlední řadě se ke svícení v domě používal plyn, navíc Franz Klein stál u zrodu první brněnské plynárny v roce 1847, což leccos vysvětluje. Hlavní obytná funkce byla umístěna do dvou pater nad sebou k průčelní frontě se středově situovaným společenským salónek při sdružených oknech a bočních pokojích po stranách každý s vlastním litinovým arkýřem. Kanceláře firmy „*Gebrüder Klein*“ a obslužné prostory architekti umístili do dvorního traktu s nádvořím a druhým komunikačním schodištěm.⁷⁰⁸



Obr. 307 Hlavní průčelní Kleinova paláce na historické kresbě zdroj: Encyklopedie dějin města Brna



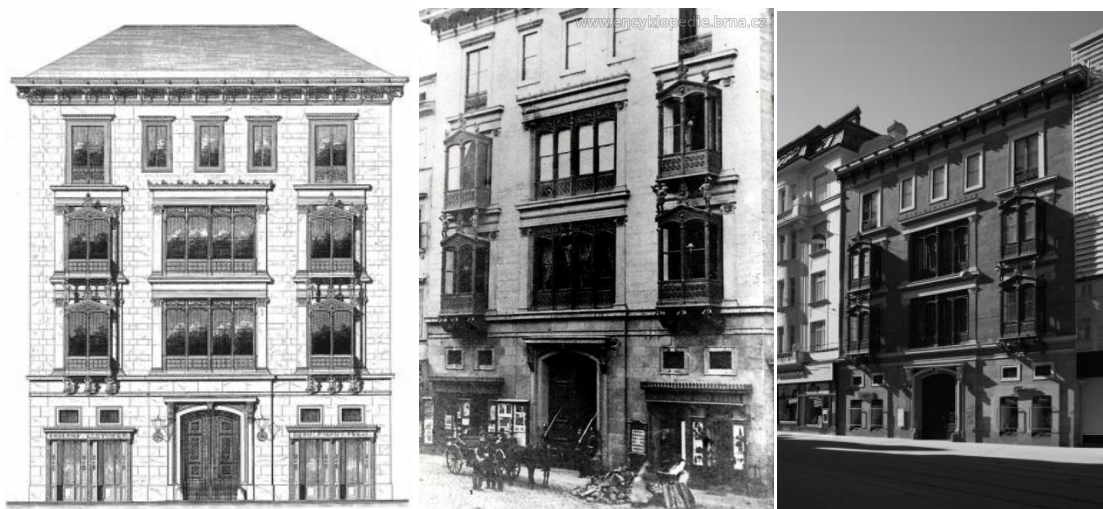
Obr. 308 Detail litinové předsazené konstrukce arkýře Kleinova paláce v Brně s dvojicí horníků odkazujících na podnikatelskou sféru Kleinů zdroj: Atkins a Landford Development s.r.o

⁷⁰⁶ Kleinův palác: palác Franze von Kleina [online]. Národní památkový ústav, 2015.

⁷⁰⁷ FLODROVÁ, Milena. Dům U zlaté koule, bratři Kleinové a jejich palác v Brně. *Zprávy památkového ústavu v Brně*, 1997, 1, s. 17.

⁷⁰⁸ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 167-171.

Po úmrtí Franze Kleina zdědil objekt syn Franz II. s podmínkou, že sestra Marie v něm může doživotně užívat vlastní byt. Ještě za života Franze II., umírá až v prosinci následujícího roku kapitola 2.4.1, v roce 1881 Kleinův palác připadnul sestře Marii.⁷⁰⁹ Toho roku ovdovělá Marie Urlichová palác po čtyřech letech zapsala i na svého syna Eduarda a bydlela zde až do své smrti koncem ledna 1904. Nedlouho po skonu matky její jediný syn spáchal sebevraždu skokem z okna Kleinova paláce.⁷¹⁰ Zřejmě po této tragické události se rozhodly dědičky, dcery JUDr. Eduarda Urlicha ml., palác v témže roce prodat brněnskému výrobcí klavíru a jiných hudebních nástrojů Karlu Buchtovi a jeho manželce Vilemíně.⁷¹¹



Obr. 309 Kleinův palác v Brně

vlevo: Hlavní průčelí Kleinova paláce od L. Förstera a T. Hansena z roku 1847 v majetku Franze I. Kleina zdroj: thugendhat.eu

uprostřed: Kleinův palác rok 1866 v majetku Franze II. Kleina zdroj: encyklopedie.brna.cz

vpravo: stávající stav zdroj: thugendhat.eu

Popis

Neorenesanční čtyřpodlažní objekt se nachází v řadové uliční frontě hlavního brněnského náměstí Svobody. Byl vystavěn na nepravidelném čtvercovém půdorysu se čtyřmi jednotrakovými křídly situovanými dokola vnitřního sevřeného dvora. Přísně symetricky osově komponovanému uličnímu průčelí dominuje středově umístěný vstupní portál segmentově zaklenutý s pískovcovým ostěním a dvojice předsazených litinových arkýřů nad sebou. Použití prvků z umělecké litiny je patrné i na čtveřici sdružených oken v prvním a ve druhém patře, za nimiž se nacházely reprezentativní prostory rodiny Franze Kleina. Fasádu ukončuje profilovaná římsa nesena zdobenými litinovými konzolami.

⁷⁰⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s.348.

⁷¹⁰ POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava 2011, s.155.

⁷¹¹ FLODROVÁ, Milena. Dům U zlaté koule, bratři Kleinové a jejich palác v Brně. *Zprávy památkového ústavu v Brně*, 1997, 1, s. 31.

10.3 Vídeňská centrála firmy Gebrüder Klein (1865-1891)

výstavba: 1863-1865

architekt: Ludwig Förster a Theophil Hansen

památková ochrana: -

Se stoupající prestiží a společenským postavením obou zástupců rodových linií bylo pro Alberta Kleina a Franze II. důležité realizovat nové reprezentativní sídlo firmy „*Gebrüder Klein*“ na dobré vídeňské adrese. Od roku 1855 využívali administrativní prostory v Zinnerově cukrovaru na Franzensbrückenstrasse č. 17, realizované architektem Ludwige Försterem v roce 1839

více kapitola 9.5.1. K realizaci záměru opět přizvali ověřenou dvojici architektů **Ludwiga**



Obr. 310 Vídeň 1940 Nepomukgasse Taborstrasse 1940
Pozice objektu v uliční frontě je vyznačena šipkou.
autor: Thomas Soyka majitel rodinného fotoateliéru SOYKA, který sídlí v přízemí bývalé vídeňské centrály firmy Gebrüder Klein od 20. let 20. století.

Förstera a Theophila Hansena, s nimiž spolupracoval jak Franz I. při stavbě firemního sídla v Brně skoro před dvaceti lety, tak i Demeter Zinner při stavbě rafinerie cukru na konci 30. let 19. století. První úvahy o novém sídle a projekt musely vzniknout již na počátku 60. let 19. století, v době realizace v roce 1865 byl architekt Ludwig Förster již dva roky po smrti.

V roce 1865 bylo na ulici **Praterstrasse 42** dokončeno honosné sídlo stavební firmy *Gebrüder Klein* ve stylu **neorenesance** s komerčně využitým přízemím a nájemními byty ve vyšších nadzemních podlažích reprezentující historizující architekturu 2. pol. 19. století. V objektu se dokonce nacházela kancelář Světové výstavy uskutečněné ve Vídni v roce 1873. V historických pramenech je dům označován starším názvem „*Baron Kleinsches Haus*“ případně jako obytný dům **U Černého orla** „*Zum schwarzen Adler*“.⁷¹² V roce **1891** byla zrušena vídeňská centrála firmy, za působení Franze III. a dědiců Alberta Kleina. Navíc po smrti Franze II. v roce 1882 chyběl v rozvětvené rodině Kleinů pokračovatel se stejným podnikatelským západem, který hnal první generaci ku předu. Zrušení centrály v hlavním městě monarchie předurčilo úpadek celého rodinného impéria na počátku nového století.⁷¹³

⁷¹² Praterstrasse [online]. Wiener Stadt und Landesarchiv und der Wienbibliothek im Rathaus, 2014

⁷¹³ SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno 2012, S.212.



Obr. 311 Bývalá vídeňská centrála firmy Gebrüder Klein na historickém snímku z válečných let. Vlastní fotografie z ateliéru FOTO SOYKA, který má i dnes prostory v přízemí objektu na pravé straně.

Popis

Monumentální osově symetrická pětipodlažní budova s neorenesančním bohatě zdobeným průčelím. Dominantním prvkem objektu je dvojice balkónů nad sebou ve druhém a třetím patře vynesných čtveřicí konzol zakončených hermou. Kamenné přízemí opticky spojené se sníženým prvním patrem je dělené soustavou pilastrů umístěných mezi okny s nulovým parapetem. Ve středu objektu se nachází vstupní portál s půlkruhovým zakončením. Ostatní podlaží jsou provedena v omítce s viditelnou podélnou drážkou a oddělena průběžnou kordonovou římsou. Rozmístění pravouhlých oken na fasádě je v pravidelném rastru přísně respektující osovou symetrii. Okna ve druhém a třetím patře vynikají bohatě zdobenou obložkou s neorenesančním dekorem a nadokenní římsou. V posledním patře je použit menší formát oken a v meziokenních pilířích jsou umístěny sochy ženských postav na volutových konzolách.

11. Závěr

Stavebně historický odkaz podnikatelské rodiny Kleinů je souborem široké škály objektů z různých průmyslových a stavebních odvětví. Podnikatelské impérium, které vybuodovala první generace v 30.-70. letech 19. století je v rozpětí od realizace dopravních staveb až po vlastní materiálovou a výrobní základnu. S ekonomickým úspěchem úměrně souvisela i společenská prestiž rodiny, která vyvrcholila udělením dědičných rakouských šlechtických titulů ve druhé polovině 19. století. Zároveň se promítla do rozšiřování vlastního pozemkového fondu v mnohých případech se zámeckými sídly a rozvojem podnikatelské činnosti v nově získaných lokalitách. Společenské postavení rodiny se odráželo v dobročinné činnosti v lokalitách, kde bratři Kleinové trvale žili případně zde byli dlouhodobě spojeni s pracovními zakázkami. Rozsáhlé dobročinné aktivitě není v práci věnováno příliš prostoru s ohledem na její stavebně-průmyslové zaměření.

Souhrnný soupis realizovaných hlavních silničních a železničních dopravních staveb a mostů doplněný o průmyslové objekty sekundárně využívajících vlastní materiálovou základu případně iniciující strategickou navazující výstavbu dopravní infrastruktury z důvodů zefektivnění výroby. Práce si klade za cíl být strukturovanou sondou do stavebních a podnikatelských aktivit rodiny Kleinů v 19. století. Popisuje objekty ze stavebně technického hlediska doplněné o rodinnou historii a vysvětlení příčiny vzniku, vazby na podnikatelské elity tehdejšího Rakouského císařství a spolupráci s předními odborníky napříč průmyslovými a stavitelskými disciplínami z důvodu poskytnutí komplexního nadhledu na zkoumaný materiál. Dalším badatelům a pokračovatelům v započatém tématu umožňuje navázat na desetiletý výzkum a zhodnotit jej z jiného úhlu pohledu či dané téma prohloubit o detaily, kterým se nebylo možno v disertační práci více věnovat. Posláním práce je osvěta stavebně podnikatelské historie bratří Kleinů inspirovaná šlechtickými hesly v erbovních znacích obou větví rodiny, vízmberské „*Vires Unitae Agunt*“ volně přeloženo jako „společnými silami“ a sobotínské větve „*Concordia et Labore*“ přeloženo jako „svorností a prací.“

12. Přílohy

12.1 Litinová konstrukce zámeckého skleníku v Lednici

Název:	Skleník
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Břeclav
Obec:	Lednice
Katastrální území:	Lednice na
Moravě	
Typ:	skleník, stavba
pro výstavnictví	
Druh památky:	stavba-ostatní
Kategorie:	objekt
Památkově chráněno od:	3.5.1958
Existující:	ano



Obr. 312 Interiér zámeckého palmového skleníku v Lednici v polovině 19. století autor: Rudolf von Alt zdroj: Bildarchiv Austria ÖNB

Anotace:

Reprezentant moderní technické architektury odkazující k anglické průmyslové revoluci vybudovaný v letech 1843-1845 dle projektu lichtenštejnského stavebníka Georga Wingelmüllera. Jedna z prvních staveb svého druhu v Evropě, díky svým rozměrům i největší skleník v císařství.

Popis:

Stavba obdélného půdorysu dlouhá 92 m, široká 13 m a vysoká 10 m⁷¹⁴, severozápadní stranou propojená se zámeckými interiéry.

Nový skleník byl vystavěn na místě původní dřevěné oranžerie z roku 1715 za vlády Antonína Floriána z Liechtensteinu (1665-1721). Původní stavba s celoprosklenou jižní fasádou patřila k největším oranžerím v celém císařství a měřila na délku úctyhodných 160 m, svému účelu sloužila bezmála 125 let.⁷¹⁵ Nová moderní subtilní litinová konstrukce vyrobená v sobotínských železárnách zámecké oranžerie se ve své době stala vrcholným reprezentantem moderní industriální architektury první poloviny 19. století. Výsledný vyklenutý tvar střešních žeberek konstrukce vychází z myšlenek anglického zahradního architekta Johna Loudona a zohledňuje optimální průchod slunečních paprsků do interiéru.⁷¹⁶

⁷¹⁴ NPU, Památkový katalog, katalogové číslo: 1000159057_0004

⁷¹⁵ Konečný, Michal. Zámek Lednice. Kroměříž 2017, s.149

⁷¹⁶ Konečný, Michal. Zámek Lednice. Kroměříž 2017, s.152

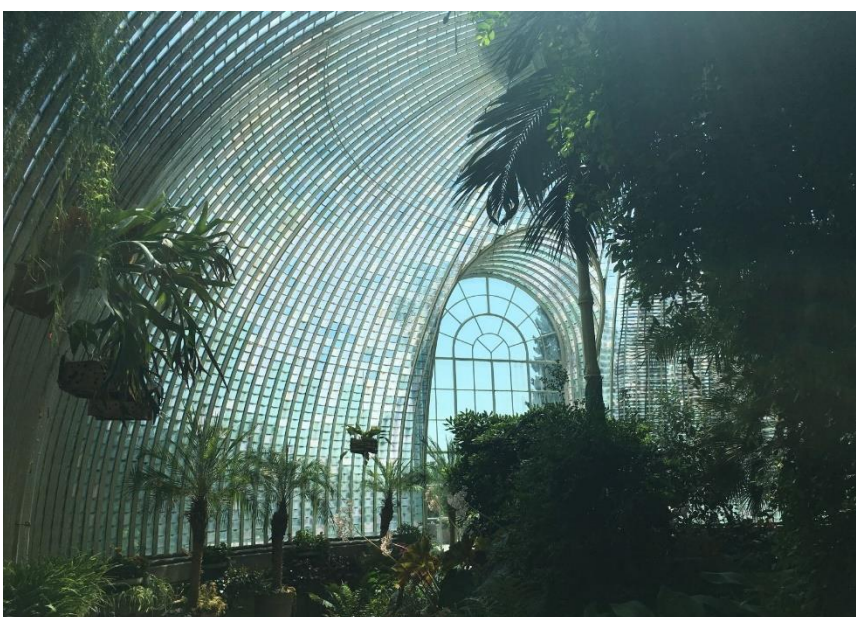
Obrazová příloha zdroj: vlastní fotoarchiv autorky



Obr. 313 Celkový pohled na litinovou konstrukci ze zámeckého parku



Obr. 314 Detail konstrukce s upevněním šupinových skel



Obr. 315 Vyklenutý tvar konstrukce palmového skleníku

12. 2 Silniční most přes řeku Opavu, Krnov

Kraj:	Moravskoslezský
Okres:	Bruntál
Obec:	Krnov-Pod Bezručovým vrchem
Katastrální území:	Krnov – Horní Předměstí
Typ:	silniční most
Druh památky:	stavba-ostatní
Kategorie:	objekt
Památkově chráněno od:	12. 3. 2007
Rok výstavby:	1900
Existující:	ano



Obr. 316 Historická fotografie z 20. let 20. století zdroj: archiv města Krnov

Anotace:

Silniční most přes řeku Opavu v Krnově na rozhraní historického jádra města z roku 1900. Výrobek sobotínských železáren Ústavu pro stavbu mostů v Petrově rodiny Kleinů. Ocelová nýtovaná konstrukce o celkové délce 27 m s mezilehlou umístěnou mostovkou.

Popis

Ocelový nýtovaný most vyrobený v roce 1900 v sobotínských železárnách v Ústavu pro stavbu mostů v Petrově. Je cenným příkladem technického a estetického pojetí nosné konstrukce ovlivněné secesním tvaroslovím, které je patrné především na koncových patnicích s plastickými volutami. Technické řešení mostu nadčasově separuje dopravu silniční od pěších, pro které jsou vymezeny po stranách mostu samostatné vykonzolované části. Německy psaný nápis na koncovém patníku mostu „Eisenwerk Zöptau. 1900.“



Obr. 317 Secesní patník mostu zdroj: archiv města Krnov

Konstrukce

Mírně obloukově zakřivená příhradová nýtovaná ocelová konstrukce s jedním polem o celkové délce 27 m s mezilehlou umístěnou mostovkou. Hlavní nosníky jsou osově vzdálené cca 7 metrů a podélně děleny na deset svislých polí s diagonálními ztužujícími prvky.



Obr. 318 Stav mostu před a po rekonstrukci zdroj: Bruntálský deník a archiv města Krnov

12.3 Podjezdová vozovna bývalého poštovního hostince, Loučná n. D.

Kraj:	Olomoucký
Okres:	Šumperk
Obec:	Loučná nad Desnou
Katastrální území:	Filipová
Typ:	hospoda
Druh památky:	stavba-budova
Kategorie:	objekt
Památkově chráněno od:	2. 1. 2007
Rok výstavby:	1846
Existující:	ano



Obr. 319 Podjezdová vozovna zdroj: obec Loučná nad Desnou foto z roku 2010

Anotace

Čtvercová podjezdová vozovna postavena na půdorysu o rozměrech 13,25x13,25 m na osmi zděných masivních pilířích se stanovou střechou bez vnitřní podpěry. Unikátní dřevěná konstrukce krovu z poloviny 19. století.

Popis

Podjezdová vozovna postavená ve dvoře komplexu staveb Zájezdního hostince a poštovní expedice ve Vízंबरku v blízkosti zámku u hlavní silnice vedoucí přes Červenohorské sedlo do Jeseníku. Vybudovaná Franzem Kleinem v roce 1846. Sloužila k uskladnění poštovních a formanských povozů na trase Zábřeh – Jeseník.

Konstrukce

Osm masivních cihelných pilířů čtvercového průřezu o rozměru 0,75x0,75 m osově vzdálených 6,25m vynášejí dřevěný krov stanové střechy konstruovaný na principu středového věšadla.



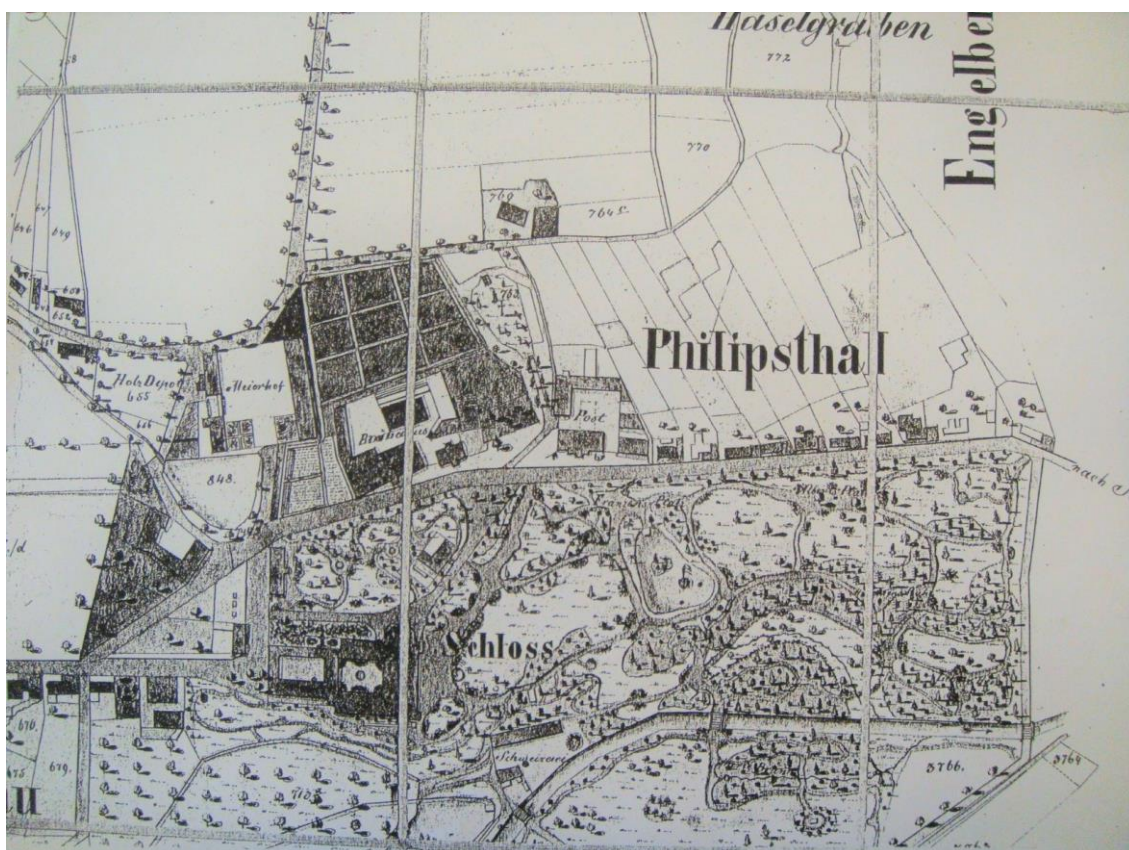
Obr. 320 Podjezdová vozovna ve dvoře bývalého poštovního hostince zdroj: majitelka objektu Michaela Halaxová vlastní fotodokumentace a obec Loučná nad Desnou

12.3 Situace zámku ve Vízंबरku konec 40. let 19. století

Situace zámku ve Vízंबरku konec 40. let 19. století

zdroj: podklady od obce Loučná nad Desnou

Mapa zachycuje zámek a jeho nejbližší okolí na konci poloviny 19. století, jelikož zde není zanesen areál Mechanická přádelna lnu a konopí ve Vízंबरku vybudovaný v roce 1851. Na mapě zakreslen objekt poštovního hostince s hospodářskými budovami při hlavní komunikaci. Ve spodní části zámeckého parku viditelný objekt „Švýcarský“ určené k výrobě sýrů.

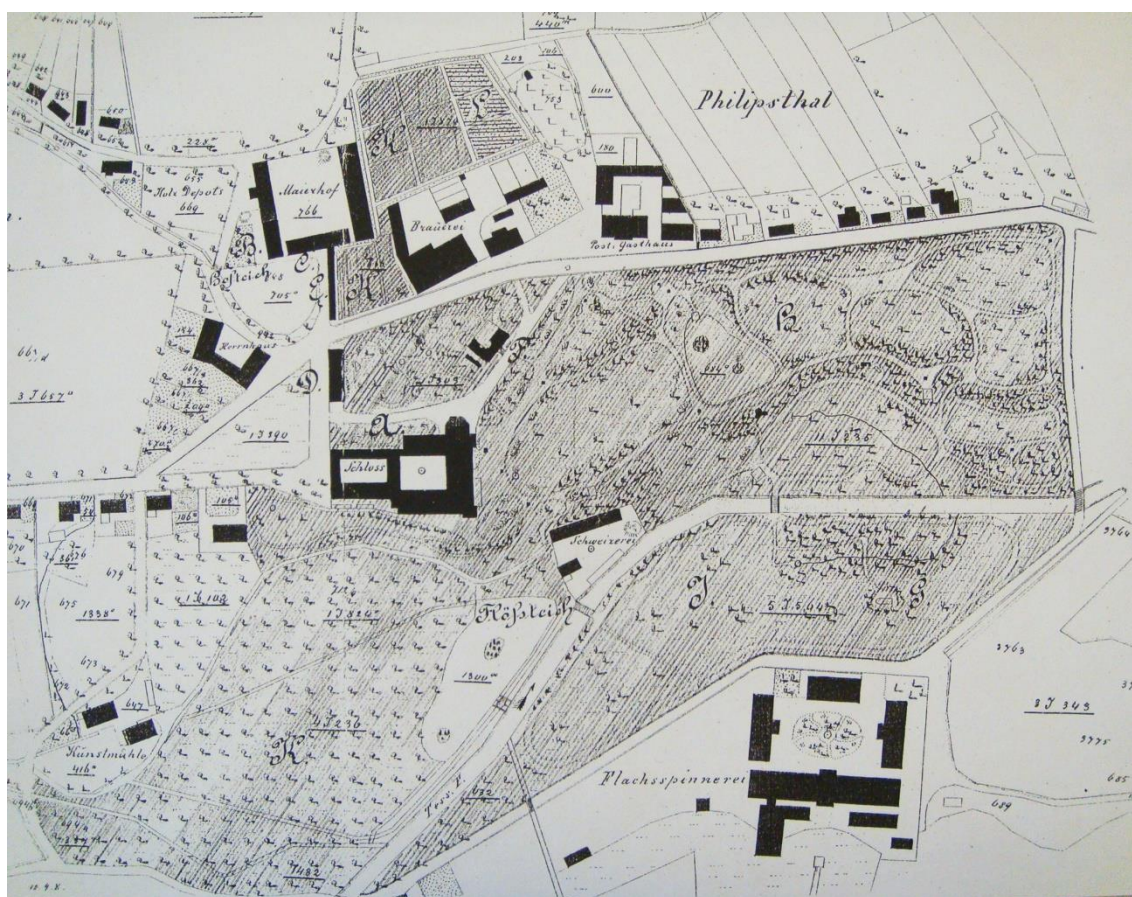


12.4 Situace zámku ve Vízंबरku v polovině 50.let 19. století

Situace zámku ve Vízंबरku polovina 50. let 19. století

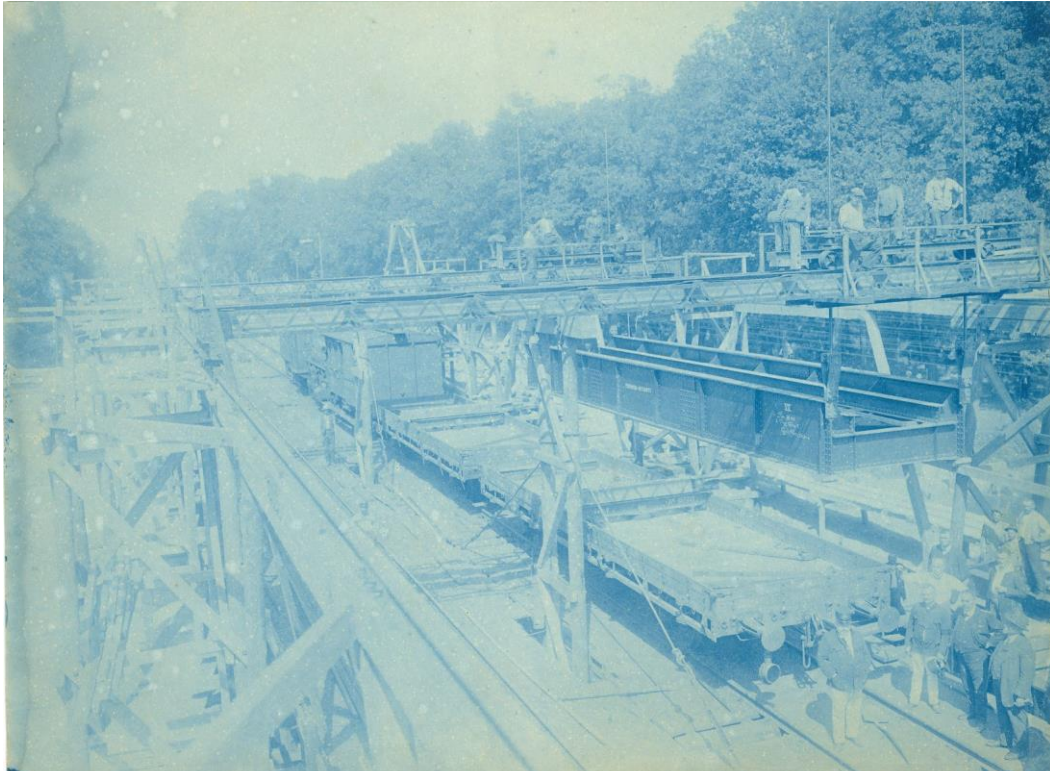
zdroj: podklady od obce Loučná nad Desnou

Situace zachycuje zámek a jeho nejbližší okolí ve druhé polovině 50. let 19. století se zakresleným areálem Mechanické přádelny lnu a konopí ve Vízंबरku a s okrasným parkem v jeho středu. Nově zakreslen objekt pivovaru ve Vízंबरku i s podélně umístěným jediným dochovaným objektem bývalého pivovaru na pravé straně areálu. Ve spodní části zámeckého parku stále viditelný objekt „Švýcarský“ určené k výrobě sýrů.

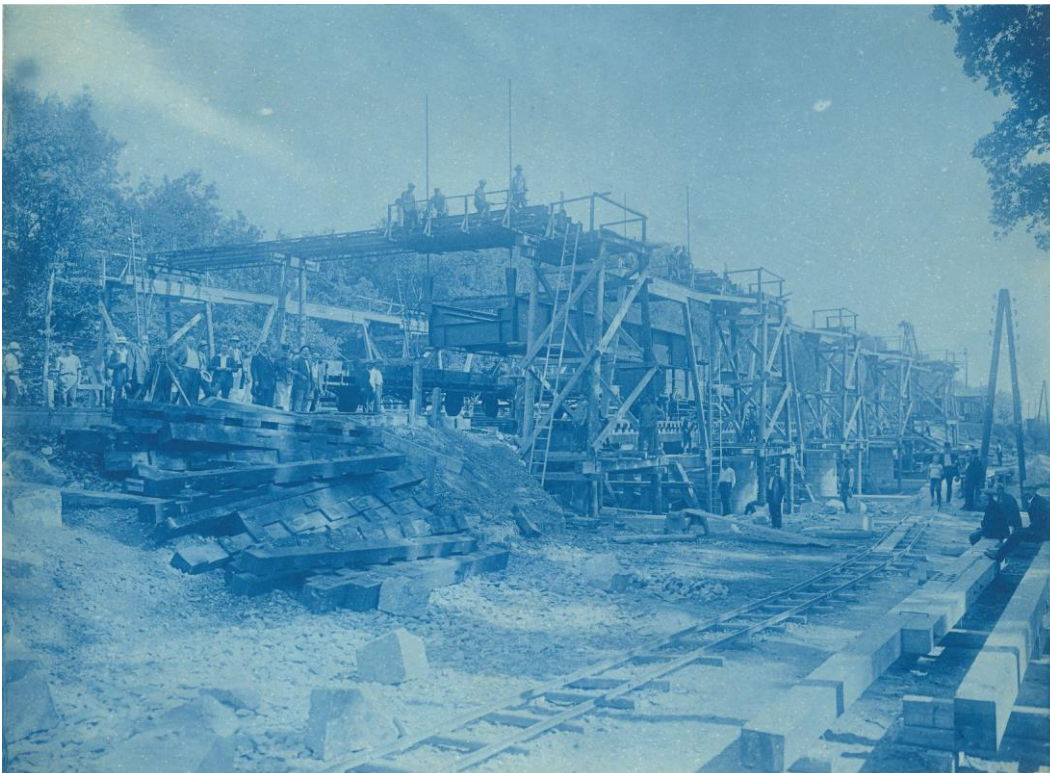


12.4 Montáže mostních konstrukcí

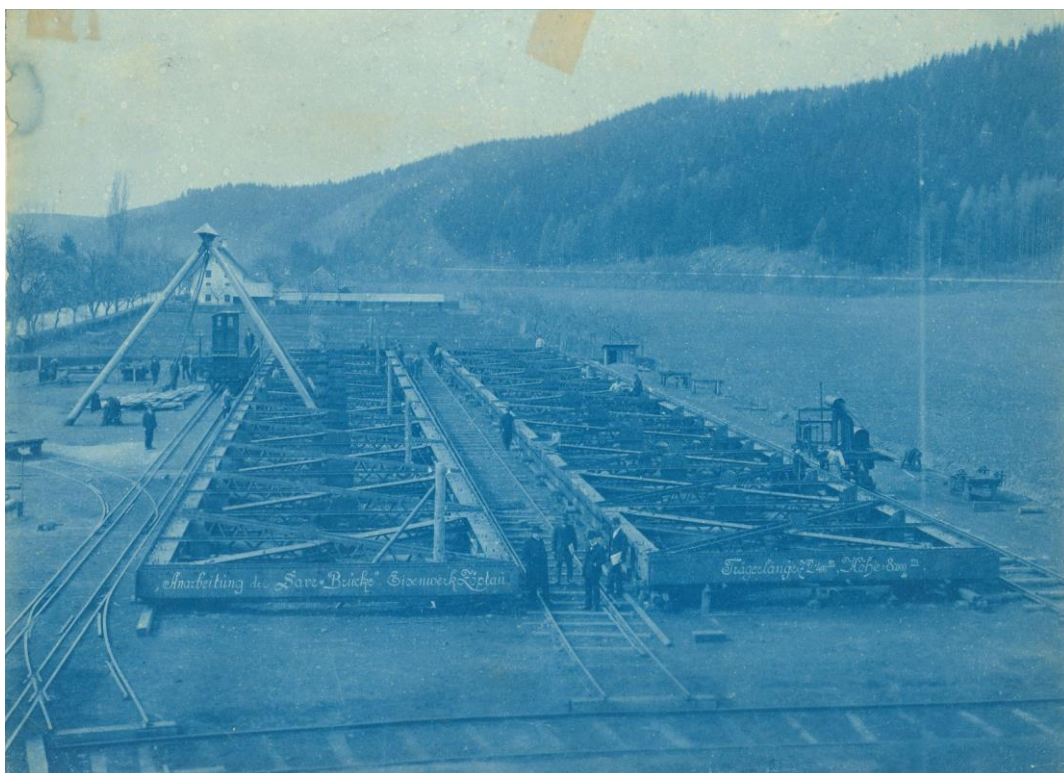
Soubor historických fotografií ze sbírek Vlastivědného Muzea v Šumperku



Obr. 321 Jeřábová manipulační dráha nad kolejištěm Archiv VM v Šumperku, H 14069, 1



Obr. 322 Výstavba nového železničního mostu Archiv VM v Šumperku, H 14069, 2



Obr. 323 Příprava mostní konstrukce přes řeku Sávu na území Chorvatska Archiv VM v Šumperku, H 14069, 4



Obr. 324 Výstavba mostů realizována pracovníky Sobotínských železáren Zdroj: obec Sobotín

13. Souhrn použité literatury a pramenů

Archivní prameny

Zemský archiv Opava, pobočka Olomouc

fond Rodinný archiv Kleinů, (1705) 1781-1945

Státní okresní archiv Šumperk

Archivní fond Vlastivědného muzea v Šumperku

Archivní fond Muzea silnic ve Vikýřovicích

Österreichische Nationalbibliothek

Bildarchiv Austria ÖNB

Archivní fondy obcí

archivní fond obce Branky

archivní fond obce Čejč

archivní fond obce Jindřichov

archivní fond obce Loučná nad Desnou

archivní fond obce Sobotín

archivní fond společnosti Solvayovy lomy

Tištěné prameny

- BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě. Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*. Praha: Paseka, 2009. ISBN:978-80-7185-991-8
- BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava. *Industriál Prahy 3. Průmyslová architektura a technické stavby. Průvodce*. Praha: ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví, 2009. ISBN:978-80-01-04386-8
- BERAN, Lukáš a VALCHÁŘOVÁ, Vladislava a ZIKMUND, Jan. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby: Olomoucký kraj*. Praha: ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury, 2013. ISBN:978-80-01-05230-3
- BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012. ISBN:978-80-85034-66-0
- BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2016. ISBN:978-80-85034-91-2
- BOROVCOVÁ, Alena. *Z Vídně na sever: dvě páteřní železniční tratě České republiky*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2017. ISBN:978-80-85034-97-4
- FABIÁNOVÁ, Bohdana. *Památková péče na Moravě: Monumentorum Moraviae tutela: Brněnské nádraží: nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží*. Brno: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, 2008. č. 14. ISBN:978-80-86752-76-1
- FISCHER, Jan a FISCHER, Ondřej. *Pražské mosty*. Praha: Academia, nakladatelství Československé akademie věd, 1985. bez ISBN
- FRAGNER, Benjamin a Zikmund, Jan. *Co jsme si zbožili: bilance mizející průmyslové éry-deset let*. Praha: České vysoké učení technické, 2009. ISBN:978-80-01-04387-5
- GÁBA, Zdeněk a TEMPÍROVÁ-KOTRLÁ, Dagmar. *Bratři Kleinové-stavitelé silnic a železnic*. Šumperk: Okresní vlastivědné muzeum v Šumperku, 2000. ISBN 80-85083-34-5
- HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia, 1990. ISBN:80-200-0221-9
- HLAVAČKA, Milan a HOŘEJŠÍ, Miloš a kol. *Fenomén Ringhoffer: rodina, podnikání, politika*. Praha: Národní technické muzeum, 2019. ISBN:978-80-7037-303-3

- HLAVAČKA, Milan a Pavel BEK. *Ringhofferové: rodina a podnikání*. Praha: Historický ústav, 2019. Práce Historického ústavu AV ČR. ISBN 978-80-7286-324-2.
- HLAVAČKA, Milan a kolektiv. *České země v 19. století: proměny společnosti v moderní době II*. Praha: Historický ústav, Práce Historického ústavu AV ČR, Opera Instituti Historici Pragaе, 2014.
ISBN 978-80-7286-219-1
- KOBZA, Miroslav. *Cestou necestou za tajemstvím Hrubého Jeseníku*. Praha: Regia, 2015.
ISBN:978-80-87866-20-7
- KOHL, Wehner und STEIGER-MOSER, Susanna. *Die österreichische Zuckerindustrie und ihre Geschichte(n) 1750-2013*. Wien: Böhlau, 2014. ISBN 978-3-205-79280-2
- KONEČNÝ, Michal. *Zámek Lednice*. Kroměříž: Národní památkový ústav, územní památková správa v Kroměříži, 2017. ISBN:978-80-87231-41-8
- KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Kleinové: Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno: Archiv města Brna 2009. ISBN 978-80-86736-13-6
- MAREČEK, Jiří a HOŠEK, Stanislav. *Loučná nad Desnou a Kouty nad Desnou: Historický průvodce*. Šumperk: Obec Loučná nad Desnou, 2005. ISBN:80-239-4424-X
- MATĚJ, Miloš a KLÁT, Jaroslav a KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2009.
ISBN:978-80-85034-52-3
- MATĚJ, Miloš a kolektiv. *Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2017. ISBN:978-80-85034-98-1
- PACOVSKÝ, Jaroslav. *Lidé, vlaky, koleje*. Praha: Panoráma, 1983. bez ISBN
- POLÁCH, Drahomír. *Historie zámku a panství Třemešek*. Štítý: Pavel Ševčík-Veduta, 2014.
ISBN 978-80-86438-50-4
- POLÁCH, Drahomír. *Historické toulky Šumperskem I*. Štítý: Pavel Ševčík-Veduta, 2017.
ISBN 978-80-86438-70-2
- POLÁCH, Drahomír. *Historické toulky Šumperskem III*. Štítý: Pavel Ševčík-Veduta, 2018.
ISBN 978-80-86438-77-1

POPELKA, Petr. *Zrod moderního podnikatelstva*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2011.

ISBN 9788073688417

SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah*. Praha: Mladá Fronta, 2009. ISBN 978-80-204-

1505-9. bez ISBN

SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948: encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno: Statutární město Brno, 2012. ISBN:978-80-86736-28-0

HOLCMAN, Vojtěch. *100 let cukrovaru v Kelčanech: 1862-1962*. Kelčany, 1962.

*ofocený dokument blíže nespecifikováno

ZATLOUKAL, Pavel a kol. *Slavné vily Olomouckého kraje*. Praha: FOIBOS a.s., 2007.

ISBN 978-80-87073-00-1

Články v odborných časopisech

FIFKOVÁ, Renáta. Zámecký park v Loučné nad Desnou. *Zprávy památkové péče*, Praha 2000/60, č. 3, s. 70-83.

JANUŠOVÁ, Jana. Hornické kolonie v Nýřanech u Plzně. *Český Lid*, 1980, 67(3), s.160-170.

Dostupné

z: <http://www.jstor.org/stable/42700983>

KŘÍŽOVÁ, Květa. Rixheimské tapety na zámku Loučná nad Desnou. *Zprávy památkové péče*, Praha 2000/60, č. 3, str. 84–85.

MYŠKA, Milan. Pohřbívání bohatých aneb cesta na věčnost moravského podnikatele Alberta Kleina. *Severní Morava: vlastivědný sborník*. 72, 1996, s. 21-26.

POPELKA, Petr. Moravsko-slezská centrální dráha a vznik železniční sítě v západním Slezsku.

Časopis Matice moravská, 2006, 125, 1, s. 111-133. ISSN 0323-052X

POPELKA, Petr. Podnikání a životní styl měšťanských podnikatelů éry průmyslové revoluce ve světle pozůstalostních spisů: Příklad moravské podnikatelské rodiny Kleinů. *Časopis Matice moravská*, 2006, 129, 1, s. 45-77.

PROCHÁZKA, František. Vznik a zánik železáren v Sobotíně. *Sborník Krajského vlastivědného muzea Olomouc*, 1956-1958, 4, 191-211.

SAMEK, Bohumil. Brněnský Kleinův palác a soudobá péče o památky. *Zprávy památkového ústavu v Brně*, 1997, 1, 14-16.

FILIP, Jiří. Skřítek. 191. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1982, 1-4.

FLODROVÁ, Milena. Dům U zlaté koule, bratři Kleinové a jejich palác v Brně. *Zprávy památkového ústavu v Brně*, 1997, 1, 17-31.

SPURNÝ, František. Sobotínské železářny. 105. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 1-4.

SPURNÝ, František. Sobotínský zámek. 217 č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1986, s. 1-2.

SPURNÝ, František. Zámek Loučná nad Desnou. 103. č. *Vlastivědných zajímavostí Vlastivědný ústav v Šumperku*, 1974, 1-4.

Chátrající kostel má sloužit kultuře. *Zrcadlo památek NPÚ v Olomouci*, 2007, 3. s. 6-7.

Články v časopisech

BÍLKOVÁ, Pavla. Mzdové poměry dělnictva v severomoravských železárnách v polovině 19. století. *Severní Morava* 40, 1980, s. 10-12.

DUCHÁČ, Jaromír. Těžba železné rudy na Vrátu. *Náš Turnov*, 2018, č. 57, s.10.

FICNAROVÁ, Karla. Mýtní stanice v Sobotíně. *Poděsní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2008, 5, s. 12-14.

FICNAROVÁ, Karla a BEDNÁŘ, Roman. Historie červenohorské silnice. *Poděsní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví údolí Desné*, 2006, 2, s. 22-26.

HOŠEK, Stanislav. Panský pivovar ve Vízemberku (Loučné nad Desnou). *Poděsní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2006, 1, s. 4-8.

HOŠEK, Stanislav. Eisenbachova zbrojovka v Sobotíně. *Poděsní: vlastivědný časopis Velké Losiny: Obnova kulturního dědictví Desné*, 2007, 4, s. 14-19.

HULÁK, Jiří. Josef Kranner (1802-1871). *Věstník za starou Prahu*, 2002, 1,

JIZERSKÝ, Jiří. Proč se v Ostravě zřítíl Říšský most a kdo za neštěstí pykal. *Magazín Patriot*, 2020, 6

Dostupné

z: <https://www.patriotmagazin.cz/proc-se-v-ostrave-zritil-rissky-most-a-kdo-za-nestesti-pykal>

MIKULÁŠTÍK, Miroslav. Historie železáren: Bratři Kleinové-moravští podnikatelé. *Obecní noviny* obec Sobotín, 2020, 1, 13-17.

MILOŠ, Karel. Vznik a zánik slavných sobotínských železáren. *Podesní: Vlastivědný časopis Velké Losiny* 2009, č. 8., s. 31.

Diplomové a vědecké práce

JUROŠKOVÁ, Michaela. *Samospráva obce Čejč v letech 1850-1914*. Olomouc, 2019. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta filozofická, Katedra historie.

KŘIVÁKOVÁ, Petra. *Francouzští osadníci na jižní Moravě*. Praha, 2009. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Fakulta pedagogická, Katedra francouzského jazyka.

MIKMEK, Václav. *Rod Kleinů na Sobotínsku*. Brno 2010. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Fakulta filozofická, Historický ústav.

VEITHOVÁ, Kamila. *Vojtěch Adalbert Lanna: Život a dílo osobnosti průmyslové revoluce v 19. století*. Praha 2013. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Fakulta humanitních studií, Katedra obecné antropologie.

Bakalářské práce

KREJČÍ, Vojtěch. *Sobotínsko-štěpánovské hornictví a železné hutě, akciová společnost, Sobotín (1873) 1880-1940*. Olomouc, 2012. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta filozofická, Katedra historie

MATĚJKOVÁ, Irena. *Rozvoj a úpadek průmyslu v Loučné nad Desnou a v Sobotíně v 19. a 20. století*. Olomouc, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta pedagogická, Katedra společenských věd

Informační brožury

1866 Liechtenstein im Krieg Vor 150 Jahren [online]. gschart, 2019

Dostupné

z: <https://www.gschart.ch/liechtensteinisches-landesmuseum-vaduz-1866-liechtenstein-im-krieg-sonderausstellung>

KRÁČMAR, Jiří, Štěpánov ve dvacátém století [online]. Obec Štěpánov, 1999

Dostupné

z: <https://www.stepanov.cz/historie>

Internetové odkazy

Národní památkový ústav – památkový katalog

Cukrovar Akciová společnost pro zemědělství a průmysl v Ždánicích, Ed. Seidl & Co [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/cukrovar-15430046>

Cukrovar Keltchaner Zuckerfabrik [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/cukrovar-15446736>

Desfourský palác [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/desfoursky-palac-15436927>

Domy dělnické kolonie [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/domy-delnicke-kolonie-533786>

Domy dělnické kolonie [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/domy-delnicke-kolonie-534586>

Hlavní vlakové nádraží [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/hlavni-vlakove-nadrazi-18757668>

Kleinův palác: palác Franze von Kleina [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/kleinuv-palac-19129536>

Kostel sv. Barbory [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/kostel-sv-barbory-537458>

Lannův palác [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/lannuv-palac-15400410>

Mauzoleum rodiny Kleinů [online]. Národní památkový ústav, 2011.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/mauzoleum-rodiny-kleinu-535402>

Mauzoleum rodiny Kleinů v Sobotíně [online]. Národní památkový ústav, 2011.

Dostupné

z: <https://www.npu.cz/cs/npu-a-pamatkova-pece/pamatky-a-pamatkova-pece/pamatkovy-fond/seznam-ohrozenych-nemovitych-pamatok/6492-mauzoleum-rodiny-kleinu-v-sobotine>

Masarykovo nádraží [online]. Národní památkový ústav, 2011.

Dostupné

z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/masarykovo-nadrazi-15072784>

- Most Františka Palackého* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/most-frantiska-palackeho-15439251>
- Negrelliho viadukt s viaduktem v královské oboře a hradlem* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/negrelliho-viadukt-s-viaduktem-v-kralovske-obore-a-hradlem-13279468>
- Palác Johanna Bergla* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/palac-johanna-bergla-23062320>
- Podjezdová vozovna* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/podjezdova-vozovna-540822>
- Příhradový silniční most: most přes Labe ev. č. 610-13* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/prihradovy-silnicni-most-2172689>
- Silniční most* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/silnicni-most-12525058>
- Staré nádraží železniční stanice Kralupy nad Vltavou* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/stare-nadrazi-20209342>
- Tovární komín* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/tovarni-komin-13031711>
- Uhelný důl hlubinný Hubert* [online]. Národní památkový ústav, 2007.
Dostupné
z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/uhelny-dul-hlubinny-hubert-2139610>
- Výpravní budova železniční stanice a Kleinovo skladiště* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/vypravni-budova-zeleznicni-stanice-a-kleinovo-skladiste-533638>
- Zámek s parkem* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/zamek-s-parkem-538330>
- Zámek Třemešek s areálem parku* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/zamek-tremesek-s-arealem-parku-142028>
- Železniční stanice Opava-Východ* [online]. Národní památkový ústav, 2015.
Dostupné
z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-opava-vychod-12636781>

Železniční stanice Hrubá Voda [online]. Národní památkový ústav, 2015.

Dostupné

z: <https://pamatkovykatalog.cz/zeleznicni-stanice-hruba-voda-19287955>

Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury ČVUT v Praze

Parní mlýn Pražsko-lovosické společnosti / Lovosická a. s. [online]. VCPD FA ČVUT v Praze, 2011-2020

Dostupné

z: <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V007812>

Třemešský pivovar Dr. Ulrich & spol. [online]. VCPD FA ČVUT v Praze, 2011-2013

Dostupné

z: <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V000884>

Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i., Český úřad zeměměřičský a katastrální, projekt NAKI Kartografické zdroje jako kulturní dědictví

Mapa Halič, Uhry a okolní země. In: *Virtuální mapová sbírka* [online]. Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i., 2015. Originál uložen: Městské muzeu v Hořicích.

Dostupné

z: <http://chartae-antiquae.cz/cs/maps/20466>

Šolcova nejnovější politická a železniční cestovní mapa Rakousko – Uherska. In: *Virtuální mapová sbírka* [online]. Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i., 2015. Originál uložen: NTM v Praze.

Dostupné

z: <http://chartae-antiquae.cz/cs/maps/39268>

Austrian Centre for Digital Humanities and Cultural Heritage – Österreichisches

Biographisches Lexikon ÖBL

Francesconi, Hermenegild von (1795-1862, Eisenbahnfachmann und Bautechniker [online].

Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

Dostupné

z: https://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_F/Francesconi_Hermenegild_1795_1862.xml;internal&action=hilite.action&Parameter=Francesconi

Ghega, Karl von (1802-1860), Techniker [online]. Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

Dostupné

z: https://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_G/Ghega_Karl_1802_1860.xml;internal&action=hilite.action&Parameter=Ghega

Negrelli von Moldelbe, Alois (1799-1858), Techniker [online]. Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

Dostupné

z: https://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_N/Negrelli-Moldelbe_Alois_1799_1858.xml;internal&action=hilite.action&Parameter=Negrelli

Riepl, Franz X. Laurenz (1790-1857), Bergbau-und Eisenbahnfachmann [online].

Osterreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

Schifkorn, Rudolf (1817-1882), Techniker [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon, 2003-2020

Dostupné

z: https://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_S/Schifkorn_Rudolf_1817_1882.xml;internal&action=hilite.action&Parameter=schifkorn

Scholz, Alois (1821-1883), Industriebetriebsleiter und Unternehmer [online]. Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950, 1999

Dostupné

z: https://www.biographien.ac.at/oebl_11/124.pdf

z: https://www.biographien.ac.at/oebl_11/125.pdf

Město Brno-Internetová encyklopedie dějin Brna

Albert Klein [online]. Internetová encyklopedie dějin Brna, 2019

Dostupné

z: https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_osobnosti&load=11608

Antonín Bedřich Mitrovský [online]. Internetová encyklopedie dějin Brna, 2016

Dostupné

z: https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_osobnosti&load=251

Encyklopedie rakouských železničních tratí Elmara Obereggera

III: Die „Erste eisenbahn“ von Budweis via Trojern nach Urfahr-Linz – letzten endes eine technische missgeburt! [online]. Elmar Oberegger, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/altoesterreich/kap3.htm>

Erzherzog Johann-Bahn [online]. Elmar Oberegger, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/ejb.htm>

Kaiserin Elisabeth-bahn [online]. Elmar Oberegger, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/keb.htm>

Kaiser Franz Joseph-Bahn [online]. Elmar Oberegger, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/kfjb.htm>

Siebenbürger-bahn [online]. Elmar Oberegger, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/siebenbuenger.htm>

Südbahn-gesellschaft [online]. Elmar Oberegger, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/suedbahn.htm>

Vorarlberger-bahn [online]. Oberegger2, 2006

Dostupné

z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/vorarlberg.htm>

Kroniky

Kronika obce Sobotín

Kronika obce Loučná nad Desnou

Nučické doly, jejich vznik a zánik (1845-1964) [online]. Příloha kroniky č.11 obce Mezouň, 2012
Dostupné

z: <https://www.mezoun.cz/earchiv/kroniky/listovani.php?sva=14&str=-1&vel=0>

Ostatní

Bedřich Schnirch [online]. Payne.cz, 2016

Dostupné

z: <https://www.payne.cz/3xS43787/SchnirchBedrich.htm>

Buštěhradská dráha [online]. Regionální muzeum K.A. Polánka v Žatci, 2012

Dostupné

z: <https://www.muzeumzatec.cz/bustehradska-draha.html>

Cesta přes Červenohorské sedlo vede už tisíce let. Silnici čeká oprava [online]. MAFRA, a.s., 2014

Dostupné

z: https://www.idnes.cz/olomouc/priloha/oprava-silnice-pres-cervenohorske-sedlo.A140327_2050218_olomouc-zpravy_kol

Dokument: 80. léta-dokument z bývalé dělnické kolonie ve Štěpánově, postavené v polovině 19. století [online]. Milena Valušková, 2008

Dostupné

z: <http://valuskova.cz/tvorba/dokument/>

Důl č. II v Jinočanech [online]. Zdař Bůh.cz, 2015

Dostupné

z: <https://www.zdarbuh.cz/reviry/zdhe/dul-c-ii-v-jinocanech/>

Důl Albert v Hrušově. Něco z historie Hrušova [online]. Klub přátel hornického muzea v Ostravě, 2013.

Dostupné

z: <http://www.rs.hornicky-klub.info/view.php?cisloclanku=2013010006>

Důl František v Přívoze dává uhlí 146 let [online]. Klub přátel hornického muzea v Ostravě, 2007.

Dostupné

z: <http://www.rs.hornicky-klub.info/view.php?nazevclanku=dul-frantisek-v-privoze-daval-uhli-146-let&cisloclanku=2007070011>

Důl František [online]. Vlastivědný spolek Rosicko-Oslavanska, 2006.

Dostupné

z: <https://www.rosicko-oslavansko.cz/13-historie/30-prehled-dolu/27-dul-frantiska.html>

Důl Hubert-Stachanov Dostupné [online]. Solvayovy lomy, 2010.

z: *Důl František-Generál Svoboda-Vítězný únor-Odra* [online]. Solvayovy lomy, 2010.

Dostupné

z: <http://podzemi.solvayovylomy.cz/histor/lokality/okr/08.htm>

- Důl Hubert / Stachanov v Ostravě* [online]. Zdař Bůh.cz, 2015
Dostupné
z: <https://www.zdarbuh.cz/reviry/okd/dul-hubert-stachanov-v-ostrave/>
- Historie: Krátký pohled do historie Jindřichova* [online]. Obec Jindřichov, 2011
Dostupné
z: <https://www.obecjindrichov.cz/obec/informace-o-obci/historie/historie-11cs.html>
- Historie dobývání stříbra, olověných a železných rud na Příbramsku* [online]. Spolek Řimbaba Bohutín, 2019, 1975
Dostupné
z: <http://www.rimbaba.cz/index.php/clanky-o-hornictvi/40-historie-dobyvani-na-pribramsku>
- Historie Muzea silnic* [online]. Muzeum silnic ve Vikýřovicích u Šumperka, 2018
Dostupné
z: <http://www.muzeumsilnic.cz/muzeum/prvni-strana/historie-muzea-silnic/>
- Historie Štěpánov* [online]. Obec Štěpánov, 2019
Dostupné
z: <https://www.stepanov.cz/historie>
- Historie těžby lignitu v okolí Žadovic* [online]. Obec Žadovice, 2015
Dostupné
z: http://www.obeczadovice.cz/data/upload/dokumenty/ostatni/historie-tezby-na-lozisku-od-vzniku-az-po-lik_.pdf
- Historie tratě Zábřeh na Moravě-Sobotín* [online]. Železnice Desná. 2011
Dostupné
z: https://www.zeleznice-desna.cz/foto_akce/2011/sobotin/historie.pdf
- Historie železáren v Božím Požehnutí* [online]. Obec Zastávka, 1964
Dostupné
z: <http://www.zastavka.cz/historie-obce/historie-zelezaren-v-bozim-pozehnani.html>
- Historie železnice-George Stephenson* [online]. Lomy a těžba, 2018
Dostupné
z: <https://www.lomyatezba.cz/2018/2018-1/item/849-historie-zeleznice-george-stephenson>
- Chrám Slunce* [online]. Spolek pro obnovu Katzelsdorfského záměčku, 2009
Dostupné
z: <https://www.katzelsdorfsky-zamecek.cz/zanikle-stavby-lva/chram-slunce/>
- Fassaden-Sanierung Praterstrasse* [online]. Schreiber & PartnerNatursteine
Dostupné
z: <https://www.sp-natursteine.at/stein/praterstrasse/>
- GERSTNER František Antonín 19.4.1796-12.4.1840* [online]. Historický ústav AV ČR, 2019
Dostupné
z: http://biography.hiu.cas.cz/Personal/index.php/GERSTNER_Franti%C5%A1ek_Anton%C3%A1n_19.4.1796-12.4.1840
- Jan Nevole* [online]. Česká televize. [vid.20.8.2020].
Dostupné
z: www.ceskatelevize.cz/lide/jan-nevole/

- Jihomoravský lignit* [online]. CZECH MINING CLUB, 2006
Dostupné
z: <http://www.mining.cz/TEXTY/JMlignit.htm>
- Kladensko-nučická dráha* [online]. Solvayovy lomy, 2010
Dostupné
z: <http://podzemi.solvayovylomy.cz/techpam/knd/knd.htm>
- Kladensko-nučická dráha: Lokomotivy kladenských železáren* [online]. Sládečkov Vlastivědné muzeum v Kladně, 2018
Dostupné
z: http://www.omk.cz/index.html?url=http://www.omk.cz/dyn/doc/prednaska_kladensko_nuci_cka_draha
- Lednicko-valtický areál* [online]. České dědictví UNESCO,
Dostupné
z: <https://www.unesco-czech.cz/lednicko-valticky-areal/predstaveni/>
- Lichtenštejní na Velkých Losinách* [online]. Velké Losiny, 2018.
Dostupné
z: <https://www.zamek-velkelosiny.cz/cs/o-zamku/Lichtenstejni-na-Velkych-Losinach>
- Ludwig Christian Förster* [online]. Architekturzentrum Wien, 2012-2014.
Dostupné
z: <http://www.architektenlexikon.at/de/1061.htm>
- Kelčanský cukrovar* [online]. Obec Žádovice,-
Dostupné
z: <http://www.obeczadovice.cz/kelcansky-cukrovar/?open=94>
- Kraňsko* [online]. Le Parisien, 2000-2016.
Dostupné
z: <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Kra%C5%88sko/cs-cs/>
- Kronprinz Rudolf-Bahn* [online]. Elmar Oberegger, 2010
Dostupné
z: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/krb.htm>
- Městys* [online]. Městys Vrchotovy Janovice, 2020
Dostupné
z: <http://www.mestysvrchotovyjanovice.cz/cz/mestys-1.html>
- Most určený pro vozidla do 13 tun unesl k překvapení odborníků 460 tun zátěže* [online]. Česká televize, 2019
Dostupné
z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2884433-most-urceny-pro-vozidla-do-13-tun-unesl-k-prekvapeni-odborniku-460-tun-zateze>
- Nýtovaný most v Krnově. Před sto lety dopravní dominantu města, dnes jedna z technických památek* [online]. Český rozhlas Ostrava. 2017.
Dostupné
z: <https://ostrava.rozhlas.cz/nytovany-most-v-krnove-pred-sto-lety-dopravni-dominanta-mesta-dnes-jedna-z-6953350>

- Nučice* [online]. Solvayovy lomy, 2008-2013
Dostupné
z: <http://podzemi.solvayovylomy.cz/histhor/lokality/nucice/nucice.htm>
- O Ing. Janu Pernerovi (7. 9. 1815-10. 9. 1845)* [online]. Institut Jana Pernera, 1999
Dostupné
z: http://www.perner.cz/StudijniMaterialy/Jan_Perner.htm
- Pivovarnictví v Jindřichově* [online]. Obec Jindřichov, 2011.
Dostupné
z: <https://www.obecjindrichov.cz/obec/historicke-pamatky-a-turisticke-zajimavosti/pivovar/pivovar-12cs.html>
- Posel Buštěhradské dráhy* [online]. Posel Buštěhradské dráhy 2011
Dostupné
z: <http://sumavak.anafra.net/posel3.pdf>
- Praterstrasse* [online]. Wiener Stadt und Landesarchiv und der Wienbibliothek im Rathaus, 2014
Dostupné
z: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Praterstra%C3%9Fe>
- Pražská železářská společnost* [online]. Kladno minulé, 2011-2014
Dostupné
z: <http://hornictvi.kladnominule.cz/prazska-zelezarska-spolecnost>
- Přírodní památka Smrčina* [online]. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2014
Dostupné
z: <https://www.ochranaprirody.cz/lokality/?idlokality=946>
- Před 160 lety dorazil do Liberce první vlak, trať byla hotová za tři roky* [online]. iDnes/zpravodajství, 2019
Dostupné
z: https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/prvni-vlak-nadrazi-regiony-liberec-zeleznicni-trat-pardubice.A190504_182555_liberec-zpravy_lesa
- Rekonstrukce Negrelliho viaduktu* [online]. Městská část Praha 8, 2019
Dostupné
z: <http://www.rekonstrukce-negrelliho-viaduktu.cz>
- Rudník sv. Barbare* [online]. Grad Samobor, 2015
Dostupné
z: <https://www.samobor.hr/visit/rudnik-sv-barbare-p459>
- Řetězový most pro spojovací železniční dráhu ve Vídni mezi Severním a Jižním nádražím* [online]. Payne, 2015
Dostupné
z: <https://www.payne.cz/3xS43787/MSpojovaciViden.htm>
- Řetězový most v Postoloprtech* [online]. Payne, 2015
Dostupné
z: <https://www.payne.cz/3xS43787/MostPostoloprty.htm>

- Seidl z Hohenveldernu* [online]. Provenio Virtuální rekonstrukce knižních celků, 2020.
Dostupné
z: <https://provenio.net/records/19a9a957-ee46-4677-96e4-161e464dea01>
- Silnice pro motorová vozidla I/35* [online]. Dálnice-silnice.cz, 2002-2018
Dostupné
z: <http://www.dalnice-silnice.cz/R/R35.htm>
- Silnice I/11* [online]. Dálnice-silnice.cz, 2018
Dostupné
z: <http://www.dalnice-silnice.cz/I/I-11.htm>
- Slezský pivovar a sladovna Jindřichov* [online]. Pivovary.info, 2013.
Dostupné
z: <http://www.pivovary.info/view.php?cislocianku=2013020003>
- Sychrov: Sychrov (Liberec) – patrový železniční viadukt* [online]. Encyklopedie mostů, v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 2014
Dostupné
z: <https://libri.cz/databaze/mosty/heslo.php?id=979>
- Světové dědictví UNESCO* [online]. Steiermark, 2019
Dostupné
z: <https://www.steiermark.com/cs/dovolena/kultura-ve-meste-a-zemi/svetove-dedictvi-unesco>
- Velryba v Čejči* [online]. Česká televize, 2011
Dostupné
z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/archiv/1201249-velryba-v-cejci>
- Vojtěch Lanna mladší (1836-1909)* [online]. Akademický bulletin: Oficiální časopis Akademie věd ČR, 2010
Dostupné
z: <http://abicko.avcr.cz/2010/09/06/>
- Začala oprava silnice přes Červenohorské sedlo. Dopravu řídí stavbaři i semaforey* [online]. Česká televize, 2019
Dostupné
z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2938484-zacala-oprava-silnice-pres-cervenohorske-sedlo-dopravu-ridi-stavbari-i-semaforey>
- V Brně chtějí vykopat dávno pohřbený železniční viadukt. Proběhla první měření* [online]. ZDOpravy, 2020
Dostupné
z: <https://zdopravy.cz/v-brne-chteji-vykopat-davno-pohrbeny-zeleznicni-viadukt-probehla-prvni-mereni-67680/>
- Ve Štěpánově roste velká vojenská základna, krize ji neohrozila* [online]. Olomoucký deník, 2009
Dostupné
z: https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/ve-stepanove-roste-velka-vojenska-zakladna-krize-j.html
- Vznik české menšinové školy* [online]. Obec Sobotín, 2018
Dostupné
z: <https://www.sobotin.cz/m/sobotin/historie-obce/vznik-ceske-mensinove-skoly/>

Zámek Loučná nad Desnou parkem [online]. Obec Loučná nad Desnou, 2018

Dostupné

z: <https://icloucna.cz/zamek-loucna-nad-desnou/>

Zámek s parkem [online]. Obec Branky, 2015-2019

Dostupné

z: <https://www.obecbranky.cz/index.php?nid=9966&lid=cs&oid=4780146>

Z historie Moravské pohraniční dráhy [online]. Moravská pohraniční: Klub za obnovu provozu osobních vlaků na trati Hanušovice-Dolní Lipka, 2014

Dostupné

z: <http://www.moravska-pohranicni.cz/index.php/historie/historie-trati>

Západní dráha byla třetí, která dosáhla až Prahy [online]. Česká televize, 2012

Dostupné

z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1160107-zapadni-draha-byla-treti-ktera-dosahla-az-do-prahy>

Železnice ve Slezsku a na severní Moravě. Čtyři studie Petra Popelky. [online]. Železnice a historie, 2010

Dostupné

z: <http://archiv.kvalitne.cz/literat/popelka.html>