

Královna ocel IV.

26.8.2026 - Jaroslav Raab | Ocelářská unie

Přinášíme již čtvrtý díl série Královna ocel, která vás provede fascinující historií ocelářství. Tentokrát se zaměříme na vývoj v 19. století, kdy došlo k dalšímu formování ocelářství na našem území, a to například formou příběhu počátku Poldi Hütte na Kladně. Přejeme vám příjemné čtení.

V úvodním vyprávění o královně oceli jsme si připomenuli, že ve vývoji průmyslové revoluce sehrál klíčovou roli vynález parního stroje a zvládnutí výroby železa a oceli. Kovový materiál, který zpočátku zajímal stavitele jen jako dekorace zahrad a zámeckých exteriérů, náhle v podobě strojů, konstrukcí a kolejnic doslova zaplavil Evropu. Zrodilo se nové odvětví – železniční stavitelství.

Historie začala v Anglii, kde u zrodu železnice stál George Stephenson (1781-1848). V roce 1815 si nechal patentovat svou parní lokomotivu. První veřejná doprava osob byla zahájena dne 27.9.1825 právě v Anglii, a to na trati Stockton – Darlington. Do poloviny 19. století byla tam postavena většina hlavních tratí a tak období mezi léty 1830 až 1870 bývá označováno za zlatý věk železnic. Byla to rovněž Anglie, kde byl zaveden tzv. normální rozchod koleje – 1435 mm, který se stal standardem pro většinu zemí světa.

Jak tomu bylo v našich zemích, které osobnosti je nutno si v této souvislosti připomenout? Jako první železnice se uvádí koněspřežná trať z Českých Budějovic do Lince, vybudovaná v letech 1827-1828. Co se týče kolejnic, tak první zmínka je již z 18. století. Tehdy se na důlních drahách objevily dřevěné desky nebo trámy, resp. ocelové pásy připevněné k těmto trámům.

Pro rozvoj železniční dopravy v našich zemích je důležitá osobnost Františka Xavera Riepla, železářského odborníka a báňského geologa, který jako absolvent báňské akademie v Banské Štiavnici vytvořil první geologickou mapu Čech.

Pro arcibiskupa a kardinála Rudolfa Jana vypracoval projekt hospodářského a technického rozvoje železáren v Pobeskydí. Výsledkem byla Rudolfova huť (1828) a návrh na vybudování parní železnice z Haliče přes Vídeň do Terstu. Cílem bylo levné a rychlé spojení Vídně s ostravskými uhelnými ložisky a se solnými doly ve Wieliczce a Bochni.

Rozhodujícím datem byl však 4. březen roku 1836, kdy baron Rothschild získal od císaře Ferdinanda I. na 50 let privilegium ke stavbě a provozování této železnice. Tentýž rok získala nově založená c.k. privátní společnost Severní dráha císaře Ferdinanda koncesi na lokomotivní drátu v Rakousku. Ke stavbě se přihlásila společnost bratří Kleinů. První úsek z Vídně do Gänsendorfu vystavěli již v roce 1837.

Bratři Kleinové byli podnikatelskou rodinou, pocházející z Loučné nad Desnou. Největších úspěchů dosáhli právě budováním železničních tratí v Rakousku.. Celkově firma vybuodovala více než 3 500 km železničních tratí, což byla asi jedna třetina všech tratí v monarchii.

Ústřední postavou firmy byl Franz Klein (1800-1855), rakouský stavitel, architekt a podnikatel – čestný občan města Brna. Vychodil pouze pět tříd základní školy. Svou kariéru začal jako zahradník v Lednici, kde mu byly postupně svěřovány různé stavby, zejména vodní. V letech 1813-1814 dostal první architektonickou zakázku na úpravu zámeckého parku na panství rodu Lichtensteinů v Lednici. Ke spolupráci pozval své bratry a spolu vytvořili rovněž působivou úpravu i v zámeckém areálu ve Veselí nad Moravou. Se svým otcem se podílel na úpravě jihozápadního úbočí Petrova v Brně –

dnešní Denisovy sady. Později rozšířil svoji činnost na dopravní infrastrukturu – silnice, železnice a mosty. Počátkem 30. let 19. století se osamostatnil a spolu se svými bratry vytvořil firmu Společnost bratří Kleinů.

Druhou velkou stavbou byla Olomoucko-Pražská dráha, která byla zahájena již v roce 1842 a dokončena v roce 1845. Stavbu řídil mladý technický pracovník firmy Jan Perner (1815-1845), který byl absolventem pražského technického učiliště a žákem Františka Josefa Gerstnera. Velké zkušenosti získal při stavbě železnic v Německu, Belgii a Anglii. Spolu se svými spolužáky dostal práci na budování železnice z Petrohradu do Carského Sela (nyní Puškino). V roce 1837 nastoupil ve firmě bratří Kleinů na stavbu Severní dráhy císaře Ferdinanda z Břeclavi do Brna. Jeho kariéra rostla a od roku 1841 převzal projekt výstavby páteřních tratí celého státu. Jím navržená trať Olomouc – Praha byla slavnostně otevřena 20.8.1845, kdy přijel první vlak do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží. Tato trať se mu však stala osudnou. Při sledování průjezdu vlaku choceňským tunelem utrpěl zranění hlavy na jehož následky zemřel. S jeho jménem je dnes spojena Dopravní fakulta Jana Pernera v Pardubicích, kde před nádražím vítá cestující jeho socha.

Další významnou osobností ve službách královny oceli je Karl Wittengstein (1847-1913). Narodil se do rodiny saského původu a měl poměrně bouřlivé dětství. Měl pověst „enfant terrible“ rodiny. Školu nemiloval. Již v 11 letech se pokusil o útěk z domova, až ho přivedli četníci. V roce 1860 se rodina přestěhovala do Vídně, kde studoval na gymnáziu. Tam si vysloužil „consilium abeundi“ – vyloučení ze všech středních škol v Rakousku. Proto odmaturoval v roce 1865 privátně. Po maturitě si koupil z druhé ruky pas, vzal si housle, přijal, jako dotaci od své sestry, 200 zlatých a odjel do Hamburku. Následně, ale už bez peněz, se dostal do New Yorku. Tam se mu příliš nedařilo, vykonával různé příležitostné práce, jako- číšník, kormidelník, nebo dával kondice z matematiky a hudby. Na přímlovu sestry se po dohodě s rodiči vrátil domů. Tam, s různým úspěchem, hledal další pracovní možnosti. Zkoušel i studium na Vídeňské technice, kde absolvoval jen několik semestrů.

Na svatbě své sestry se seznámil s rodinou ženicha. Bratr švagra Paul Kupelwieser, kterého známe z historie Vítkovic, byl tehdy ředitelem válcoven v Termitz ve Štýrsku. Dostal pověření na zřízení nových válcoven v Teplicích. Na přímlovu své sestry zaměstnal Karla jako kresliče. Karl se velmi osvědčil a postupně jeho role ve válcovnách rostla. Stal se šéfem údržby, vedoucím sléváren a v roce 1876 už byl členem ředitelské rady.

V roce 1874 se oženil s Leopoldinou Kalmusovou a již po pěti letech vystřídal Kupelwiesera na pozici ředitele válcoven. Jeho kariéra pokračovala, a tak v roce 1886 byl již ředitelem Pražské železářské společnosti. Na jeho doporučení tato společnost odkoupila teplickou válcovnu a výrobu postupně se koncentrovala do okolí Kladna.

Současně si uvědomil, že na českém železářském trhu chybí výrobce nástrojové oceli. Proto se rozhodl, že pro výrobu těchto ocelí postaví novou huť a za místo zvolil právě Kladno. Peníze na stavbu hutě získal z výhodného prodeje kolejnic ruské vojenské správě. Bylo to v době, kdy v Rakousku-Uhersku vypukla cyklická krize, která ovlivnila zejména hutní průmysl. Wittengstein dokázal tento problém vyřešit exportem, našel odbytiště na Balkáně, kde se odehrávala rusko-turecká válka. Dostal objednávku na přísunové kolejnice. Nabídl již vyrobené kolejnice, které byly původně určeny pro Severní dráhu.

Novou huť v Kladně pojmenoval po rodinném oslovení své manželky Poldi Hütte – Poldina huť. Soustředil se na výrobu s nejvyšší přidanou hodnotou. Vsadil na kvalitní nástrojové oceli na jemnou mechaniku, stroje, kosy a pilníky. Výstavba této hutě byla zahájena v roce 1889 a v roce 1903 nechal zaregistrovat její ochranou známku. Tuto tvoří profil ženské hlavy s peticípou hvězdou ve vlasech. Hvězda symbolizuje vývoz výrobků do zemí pěti kontinentů. Z Kladna se za Wittengsteina stalo sídlo politického okresu a v roce 1898 již slavilo povýšení na královské horní město. Významné pro město

je i jeho architektonická stopa. Stačí uvést alespoň Dům hostů Poldi (1902), který patří ke skvostům secese v Kladně.

O významu Karla Wittengsteina pro Kladno svědčí i v roce 2013 odhalená pamětní deska na hlavní bráně huti. Na této desce je uvedeno:

Zde na tomto místě dne 18. května 1889 založil huť Poldi, když předtím v roce 1885 přijal nabídku Pražské železářské společnosti na místo centrálního ředitele. Karl Wittengstein svým vstupem do této společnosti nejenže odvrátil její úpadek, ale založením nové huti Poldi zajistil práci a perspektivu pro tisíce lidí na celých 100 let dopředu, zároveň i nepřehlédnutelný vzestup, význam a prosperitu města Kladna a jeho okolí.

Tato huť produkovala ocel nejvyšší jakosti a kvality a řadila se mezi nejlepší ocelárny světa. Lidé zde pracující, ať technici nebo dělníci, patřili k absolutní špičce ve svém oboru.

Statutární město Kladno nezapomíná na Karla Wittengsteina, jakož i na um a fortel generací Poldováků a váží si jejich práce a odkazu.

Statutární město Kladno leden 2013

Závěrem je třeba konstatovat, že Karl Wittengstein sehrál klíčovou roli při založení prvního kolejnicového kartelu v roce 1877 a měl rozhodující slovo i při vzniku všeobecného železářského kartelu. Proto bývá označován jako král oceli.

Jaroslav Raab

<https://www.ocelarskaunie.cz/3249-2>