

Univerzita Karlova v Praze
Filozofická fakulta
Ústav hospodářských a sociálních dějin

Bakalářská práce

Barbora Turková

**Bethel Henry Strousberg a pád jeho podnikání
na Zbirožsku
v období tzv. velké deprese**

Bethel Henry Strousberg and fall of his entrepreneurial activities
in the Zbiroh region at the time of so called Great Depression

Praha 2016

Vedoucí práce: prof. PhDr. Eduard Kubů, CSc.

Poděkování

Můj největší dík patří prof. PhDr. Eduardu Kubů, CSc. především za jeho vstřícnost a trpělivost při vedení této bakalářské práce a za cenné rady k problémům, jež nastaly během jejího psaní a s nimiž bych se s dosavadními zkušenostmi nedovedla vypořádat.

Dále bych ráda poděkovala Městskému muzeu ve Zbiroze a Státnímu okresnímu archivu v Rokycanech za vstřícnost při studiu archivních materiálů.

Konečný dík patří mé rodině a blízkým za podporu.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu, a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

Ve Zbiroze dne:

.....

Barbora Turková

Abstrakt

Bakalářská práce je případová studie, jejímž předmětem je analýza podnikání německého podnikatele a „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga na Zbirožsku. Ten koupil v roce 1868 velkostatek Zbiroh a hodlal z této lokality vybudovat velké železářské centrum, tzv. český Manchester. Jeho velkoryse rozvinuté podnikatelské aktivity (modernizace stávajících a výstavba nových závodů, stavba železnice) zkolabovaly v hospodářské krizi sedmdesátých let. Práce zkoumá nejenom základy podnikání a jeho rozvoj, ale především pak příčiny jeho zhroutení. Jsou používány klasické metody business history a regionálních dějin.

Klíčová slova

Strousberg, železnice, železářství, podnikatel, podnikání, Zbirožsko, velkostatek Zbiroh, gründerzeit, hospodářská krize

Abstract

This bachelor thesis is a case study and its main aim is to analyse the entrepreneurial activities of a German entrepreneur and the so called “king of the railways” Bethel Henry Strousberg in the Zbiroh region. Strousberg bought the manor farm estate Zbiroh in 1868. He intended to build a large railroad centre in this area which would later be called “Czech Manchester.” His ambitious business activities (refurbishment of already existing factories and building of new ones, railways construction) collapsed during the depression of the 1870’s. This thesis deals not only with the basics of the entrepreneurship and its development but predominantly with the causes of its fall. Standard methods of business history and regional history were used to write this thesis.

Key words

Strousberg, railway, iron industry, entrepreneur, entrepreneurship, Zbirožsko, manor farm estate Zbiroh, gründerzeit, Great Depression

Seznam zkratk

SOA - Státní oblastní archiv

SOkA - Státní okresní archiv

č. p. - číslo popisné

Obsah

1	Úvod.....	7
2	Literatura, prameny, metody	9
3	Bethel Henry Strousberg	12
4	Strousbergův vstup do průmyslového odvětví	18
5	Strousbergův koncept podnikání	21
6	Strousbergův sociální vzestup.....	26
6.1	Koupě a stavby nemovitostí jako snaha o společenský růst.....	26
6.2	Strousberg jako Berlíňan.....	27
6.3	Strousberg a jeho působení ve veřejném prostoru	28
7	Historie železářství na Zbirožsku	31
7.1	Vývoj technologických postupů zpracovávání železa v Českých zemích v průběhu 19. století	35
8	Zbirožsko před Strousbergovým příchodem.....	38
9	Prodej a koupě velkostatku Zbiroh	42
10	Strousbergův příchod na Zbirožsko	46
10.1	Slavnostní příjezd nového majitele velkostatku Zbiroh.....	46
10.2	Zbirožský zámek jakožto Strousbergovo reprezentativní sídlo	48
10.2.1	Historie zbirožského zámku.....	48
10.2.2	Renovace zámku	48
11	Strousbergova správa velkostatku.....	53
12	Průmyslový rozvoj na Zbirožsku	57
12.1	Stavba a pozůstatky Strousbergovy železnice.....	62
13	Strousbergova finanční krize a pád	64
14	Zbirožsko po Strousbergově pádu.....	70
15	Závěr	78
16	Bibliografie	80

1 Úvod

Předkládaná bakalářská práce si klade za cíl porozumět působení pruského železničního podnikatele Bethela Henryho Strousberga, tzv. „krále železnic“, na Zbirožsku v období velké deprese, tedy od koupě velkostatku Zbiroh v roce 1868 až po Strousbergův krach v roce 1875. Práce se zabývá i obdobím po Strousbergově odchodu ze Zbirožska, následným prodejem průmyslových podniků novým majitelům a prodejem velkostatku Zbiroh Colloredo-Mannsfeldům v roce 1879. Strousbergovo vlastnictví Zbirožska se odehrávalo v relativně krátkém historickém období sociálních a ekonomických změn tohoto regionu. Význam Strousbergova působení na Zbirožsku je uložen v průmyslové výrobě, podobě zbirožského zámku a především v sociální paměti, což lze doložit Branaldovým románem *Král železnic*¹, popisující činnost tohoto podnikatele ve zbirožském regionu.

Práce je rozdělena do dvou stěžejních částí. První část se zaměřuje na osobnost Bethela Henryho Strousberga. Je zde popsán jeho život, vzdělání, sociální vzestup, způsob myšlení a metody podnikání. Druhá část je věnována působení tohoto železničního podnikatele na bývalém komorním panství, nyní velkostatku Zbiroh, jenž hrál ve Strousbergových podnikatelských záměrech důležitou roli.

V práci je ukázán historický vývoj Zbirožska jako tradiční železářské oblasti s dostatečnými zásobami nerostného bohatství, dřeva a vodní síly, které byly nezbytné pro chod železářských zařízení. Největší prostor je věnován 19. století, kdy dochází k modernizaci železných hutí a vývoji nových technologií.

Koupě velkostatku Zbiroh v roce 1868 Bethelem Henrym Strousbergem, který byl již v této době podnikatelem evropského formátu, spadá do období politických i hospodářských změn. Politické události 50. a 60. let 19. století změnily mocenské postavení habsburské monarchie, které vedlo ke vzniku Rakouska-Uherska. V letech 1867-1873 nastalo období ekonomické konjunktury, která se proměnila v zakladatelskou horečku a vyústila hospodářskou krizí. Práce je výpovědí o podnikateli zakladatelské éry v českých zemích.

Následující kapitoly se věnují Strousbergově činnosti na Zbirožsku. Jednak jeho sebe prezentaci v podobě nákladné renovace zbirožského zámku či slavnostnímu uvítání nového majitele velkostatku. Dále správě velkostatku Zbiroh a průmyslovému rozvoji na Zbirožsku, ze kterého chtěl Strousberg vytvořit železářské centrum, tzv. „český Manchester“.

¹BRANALD, Adolf. *Král železnic*, Praha, 1959.

Poslední kapitoly popisují strmý pád tohoto železničního podnikatele, jeho chybná rozhodnutí a špatné investice, které vyústily až v Strousbergův krach a následné zatčení. Prostor je věnován i situaci po Strousbergově zatčení, náladám zaměstnanců průmyslových podniků, obyvatel Zbirožska i zprávám, jež přinášely jednotlivá periodika. V samém závěru jsou popsány poslední roky Strousbergova života v ústraní.

2 Literatura, prameny, metody

Osobnost Bethela Henryho Strousberga a jeho podnikání nejsou v českém prostředí příliš známy. Totéž lze říct o literatuře. V českém překladu doposud nevyšlo žádné ucelené dílo, zabývající se životem a činností tohoto pruského podnikatele na českém území. Poměrně detailně je zpracováno heslo Strousberg v Myškově *Historické encyklopedii podnikatelů*², dále je jeho podnikatelská činnost na českém území zmíněna ve shrnujících pracích *Dějiny hospodářství českých zemí*³ a *Přehled dějin českého hutnictví*⁴. Jinak je Strousberg a jeho podnikání na českém území spíše tématem regionálního charakteru. Výjimku tvoří rozsáhlé beletristické dílo, román Adolfa Branalda *Král železnic*⁵ čerpající ze skutečných událostí na Zbirožsku v době Strousbergova působení.

Výchozím dílem práce je biografická kniha *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*⁶. Je využita především v první, životopisné části, v níž je pozornost věnována Strousbergově osobnosti - jeho životu, sociálnímu vzestupu a podnikatelské činnosti. Autor Strousberga interpretuje jako moderního a inovativního podnikatele, který funguje na hranici rizika a ukazuje i chybné kroky v jeho podnikání. V komparaci s tímto dílem je pracováno i se Strousbergovým memoárovým dílem *Dr. Strousberg und sein Wirken*⁷, které bylo napsáno v době podnikatelova věznění v Moskvě a v němž Strousberg líčí život a podnikatelskou činnost ze svého úhlu pohledu. Dalšími biografickými díly, s nimiž je pracováno v první části práce, jsou *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*⁸ a *Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*⁹.

V druhé části práce, zabývající se Strousbergovými podnikatelskými aktivitami na Zbirožsku, je patrná neucelenost literatury, neboť jak již bylo zmíněno, práce, která by usilovala o zohlednění pramenů, není k dispozici. V kapitolách zabývajících se historií železářství na Zbirožsku je pracováno především s pracemi historika Podbrdsku Gustava Hofmanna *Komorní železářny na Podbrdsku*¹⁰ a *Staré železářství na Podbrdsku*¹¹, kapitola o vývoji

²MYŠKA, Milan. *Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska*, Ostrava, 2003.

³JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk a kol. *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie*, Praha, 2006.

⁴RASL, Zdeněk a Irena LABOUTKOVÁ. *Přehled dějin českého hutnictví*, Praha, 2014.

⁵BRANALD, Adolf. *Král železnic*, Praha, 1959.

⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991.

⁷STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876.

⁸REITBÖCK, Gottfried. *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*. Schmalkalden, 1924.

⁹OHLSEN, Manfred. *Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg. Eine preußische Gründerkarriere*. Berlin, 1987.

¹⁰HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968.

technologických postupů zpracování železa v českých zemích v 19. století je zpracována na základě informací z děl železářských odborníků Josefa Hrabáka *Železářství v Čechách jindy a nyní*¹² a především Jana Kořana *Staré české železářství*¹³, *Technicko-výrobní revoluce v železářství českých zemí*¹⁴ a *Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce*¹⁵. V kapitolách o Strousbergově koupi velkostatku Zbiroh, jeho správě a hospodaření, je pracováno opět s Borchartovy monografií *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*, která na základě výzkumu dostupných pramenů přináší cenné informace. Klíčovým dílem regionálního charakteru jsou *Obrazy Zbirovské*¹⁶, místního historika a kronikáře Zbirožska Antonína Drachovského, které hodnotí Strousbergovu činnost v tomto regionu spíše kriticky. Kapitola o renovaci zbirožského zámku je založena na komparaci se Strousbergovým rezidenčním sídlem na berlínské *Wilhelmstraße*, na základě Borchartovy biografie s Drachovského *Obrazy Zbirovskými*, doplněno o sborníkové práce. V kapitole popisující průmyslový rozvoj na Zbirožsku je pracováno s velkým počtem sborníkových prací především *Sborníku Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech, Minulostí Rokycanska, Minulostí Berounska* a *Zpráv památkové péče*.

Předposlední kapitola zabývající se Strousbergovou finanční krizí a pádem vychází částečně z Borchartova *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Zatčení a průběh moskevského procesu je zpracován na základě příspěvku německého historika Rüdiger vom Brucha *Finanční génius a jeho průmyslové impérium*¹⁷.

Závěrečná kapitola o Zbirožsku po Strousbergově pádu shrnuje nálady, jež přinesla zpráva o zatčení tohoto podnikatele. Jsou doložena dobová periodika zabývající se případem Strousberg a situací na Zbirožsku, například *Národní listy*, *Neue Freie Presse*, *Bohemia* a další. Co se *Národních listů* týče, je zde zpracován i osobní zážitek redaktora tohoto deníku, Jakuba Arbesa.

Prameny zabývající se Strousbergovým působením na Zbirožsku jsou neucelené a značně rozptýlené. Klíčovým pramenem je fond Velkostatek Zbiroh ve Státním oblastním archivu

¹¹HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdsku*, č. 19, Příbram, 1981.

¹²HRABÁK, Josef. *Železářství v Čechách jindy a nyní. S přídatkem o dobývání uhlí v Čechách*. Praha, 1909.

¹³KOŘAN, Jan. *Staré české železářství*. Praha, 1946.

¹⁴KOŘAN, Jan. Technicko-výrobní revoluce v železářství českých zemí. In: *Z dějin hutnictví 10*, Praha, 1981.

¹⁵KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978.

¹⁶DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898.

¹⁷BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997.

v Praze. Zde bylo zkoumáno období 1860-1879. Prameny týkající se období Strousbergova působení na Zbirožsku nejsou však plně dostupné, neboť se archiv velkostatku Zbiroh nacházel v době Strousbergova vlastnictví na zbirožském zámku. Po Strousbergově krachu došlo k poničení a zničení určitého množství materiálů ze Strousbergovy éry. Z tohoto důvodu byl k dispozici jen určitý druh informací, především prameny týkající se správy a hospodaření na velkostatku. K popisu Zbirožska před Strousbergovým příchodem byly využity prameny z fondu Archiv města Zbiroh ze Státního okresního archivu v Rokycanech, dále je v práci hojně pracováno s Kronikou města Zbiroh, jakožto dobovým zdroj. Posledním pramenným materiálem byl fond Strousberg v Městském muzeu ve Zbiroze, obsahující materiály k železářství na Zbirožsku, výstavbě průmyslových podniků, stavbě a pozůstatcích Strousbergovy železnice, dobové dokumenty a periodika. Významným pramenem pro závěrečnou kapitolu zabývající se situací na Zbirožsku po Strousbergově pádu je svědectví reportéra *Národních listů* Jakuba, které informuje o problému jak ze strany správce konkurzní podstaty, tak ze strany místních obyvatel a stává se tak klíčovým zdrojem. Práce má určité limity dané tím, že by bylo třeba znát Strousbergovy finanční závazky v bankách, avšak dané zdroje nejsou k dispozici.

Předkládaná bakalářská práce je případovou studií. Struktura práce je rozdělena na dvě tematické části. V první části zabývající se Strousbergovým životem a podnikatelskou činností je využita především metoda biografická, částečně metoda komparativní při srovnávání Strousbergova působení na českém a německém území. S komparativní metodou je pracováno i v kapitole o zbirožském zámku, který je srovnáván se Strousbergovým rezidenčním sídlem v Berlíně. V kapitolách o Zbirožsku je částečně využita geografická metoda. Následující kapitoly pracují s business history a regionálními dějinami.

3 Bethel Henry Strousberg

Bethel Henry Strousberg, později „král železnic“, se narodil jako Baruch Hirsch Strausberg 20. listopadu 1823 v Neidenburgu¹⁸ jako páté z osmi dětí Abrahamu Strausbergovi a jeho ženě Caroline, rozené Gottheimerové. Údaje o jeho narození se nachází v soupisu narozených židovské obce v Neidenburgu.¹⁹

Dobře situovaná židovská rodina žila od konce 18. století v Neidenburgu. Rodné příjmení Strausberg používala od roku 1813. Strousbergův děd Baruch Chemiak obchodoval ve velkém s pozemky a své rodině dokázal zajistit rozsáhlý majetek a příjmy. Před svou smrtí v roce 1822 majetek rozdělil mezi svých devět dětí. Strousbergův otec Abraham Baruch tak zdědil jeden z domů, ve kterém se svou ženou Caroline a jejich rychle se rozrůstající rodinou žili. Abraham Baruch měl však jinou povahu než jeho otec. Spíše než v obchodování se projevil jako pruský patriot během napoleonských válek v letech 1806-1807. Za své působení v armádě získal mnohá ocenění za zásluhy a věrnost, avšak po dvou pádech z koně zůstal invalidní. Po válce se vrátil opět k obchodování, avšak prosperující obchody řídila spíše jeho žena. Její brzká smrt v roce 1831 početnou rodinu zasáhla.²⁰

Po smrti matky se všechny povinnosti s vedením domácnosti a zajištěním obživy přesunuly na otce Abrahama, který neměl k obchodování dobré předpoklady. Bethel Henry Strousberg vyrůstal v kruhu čtyř starších sester a dvou mladších bratrů. Rodina žila zaopatřeně především díky obchodním úspěchům děda Gottheimera.²¹

Strousberg se k otázkám ohledně svého původu v průběhu života dlouho nijak nestavěl. Ke svým židovským kořenům a rodině se nehlásil a tím, že si poangličtil jméno, považoval tuto věc za uzavřenou. Nechtěl mít se svou minulostí v Neidenburgu nic společného. Poprvé se o svém původu zmiňuje ve svém díle *Dr. Strousberg und sein Wirken* v roce 1876. Zde předkládá řadu informací a dat, které mají jeho nízký původ vyvrátit. Popisuje svého děda jako jednoho z nejváženějších a nejbohatších mužů ve východním Prusku. Dále tvrdí, že jeho praděd bydlel v Neidenburgu již v roce 1726. Tato fakta dotvrzuje listinou, v níž stojí, že obchodník a majitel statků Nehemias Strousberg, tedy muž se stejným jménem jako Strousbergův pravý praděd, působil po desetiletí jako dodavatel polské armády a získal tím

¹⁸Město Neidenburg se nacházelo ve stejnojmenném okrese ve východním Prusku v oblasti Mazurských jezer. Nejbližším významným centrem byl Königsberg (Královec, dnešní Kaliningrad). Po Versailleských mírových smlouvách v roce 1919 muselo být toto území postoupeno Polsku. Od roku 1920 se tak město nazývá Nidzica.

¹⁹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 15-16.

²⁰Tamtéž.

²¹Tamtéž, s. 16.

značné jmění. Za tyto zásluhy ho roku 1726 odměnil propůjčením dědičného titulu polský král August II. Silný.²² Tento Nehemias Strousberg však nemohl být praděd Bethela Henryho Strousberga. Je doloženo, že Strousbergovi předci přišli do Neidenburgu až v roce 1776, tudíž příbuznost s ním je vyloučena. Navíc pokud by skutečně byl šlechtického původu, měl v Prusku usilovat o uznání svého postavení a jeho zajištění pro své potomky.²³

Strousberg popisuje, že otec v něm probudil víru, že náleží k vyšší společenské vrstvě a že má za úkol konat velké věci, aby znovu oživil rodinnou slávu.²⁴ Skutečnost byla zřejmě taková, že Abraham Strausberg, vědom si určitého nadání svého syna, jej vyslal do Královce, aby zde studoval na gymnáziu. Zde se mladý Strousberg ocitl v naprosto odlišném prostředí, než jaké znal z maloměstského Neidenburgu. V té době rychle se rozrůstající Královec byl hospodářským i společenským centrem²⁵ východního Pruska. Strousberg na gymnázium nastoupil ve věku devíti let a dosáhl střední úrovně tehdejšího vzdělání, jelikož školu opustil jako patnáctiletý. Bylo běžné, že maturitu skládali jen ti, kteří chtěli dále pokračovat ve studiu na univerzitě. Těžiště výuky se soustředilo na znalost latiny, slovem i písmem. Strousberg se později k latině často vracel. V latině předložil roku 1855 v žádosti o udělení doktorského titulu svůj životopis na univerzitu v Jeně, dále je patrný jeho sklon k častému užívání latinských citátů.²⁶

Abraham Strausberg zemřel 10. března 1839. S jeho smrtí se časově shoduje i odchod jeho syna z gymnázia.²⁷ Odchod ze školy zároveň znamenal pro Strousberga konec dětství. Rozhodl se vzít život do vlastních rukou. Do Neidenburgu, kde jemu a jeho sedmi sourozencům zbylo skromné dědictví, se vrátit nechtěl. Bratři jeho matky, strýcové Gottheimerovi žili v Londýně, kde provozovali obchody. Tato myšlenka Strousberga také lákala, rozhodl se proto odcestovat do Londýna.²⁸

Do Londýna přišel Strousberg jako přistěhovalec. Brzy po svém příchodu si poangličtil jméno na Bethel Henry Strousberg a vstoupil do anglikánské církve. Tímto krokem se chtěl definitivně distancovat od své minulosti v Prusku a ve Velké Británii začít nový život.²⁹

²²STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 17-18.

²³BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 17.

²⁴STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 16.

²⁵Město bylo proslavené především díky působení Immanuela Kanta na tamější univerzitě.

²⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 18.

²⁷Tamtéž.

²⁸Tamtéž, s. 19.

²⁹Tamtéž, s. 20.

Strousberg ve svých Pamětech popisuje důvody ke změně jména takto: „*Někde je mé původní jméno popisováno jako Baruch Hirsch a můj původ neuctivě přiřazován k rodině malého pruského židovského obchodníka. Ve skutečnosti mé původní jméno bylo Bartel Heindrich a Baruch Hirsch je pouze překlad do židovského jazyka. Po příchodu do Anglie jsem si na přání svých strýců a z jazykových důvodů jméno změnil na Bethel Henry Strousberg.*“³⁰ Joachim Borchart však považuje tento důvod jako dost nepravděpodobný, neboť rodina Gottheimerových vyznávala ortodoxní židovskou víru, tudíž by jistě nepřesvědčovala mladého synovce ke změně jména a konverzi k anglikánské církvi.³¹

Bratři Gottheimerovi žili v Londýně od 30. let 19. století. Provozovali zde obchod s galanterijním a dekoračním zbožím a hračkami. Strousberg po příchodu pobýval u Petera Gottheimera a jeho rodiny na Newgate Street. Dům, ve kterém byl i obchod, se nacházel v centru Londýna.³² Londýn, v té době největší město světa, byl zároveň centrem hospodářským, společenským a skýtal tudíž pro mladého Strousberga spoustu možností. Velká Británie byla kolébkou průmyslové revoluce. Nastoupil masivní rozvoj výroby a technologií. Zároveň došlo i ke společenským změnám. Postupné omezování ženské a dětské práce a začlenění střední třídy do volebního práva byly jedny z významných změn.³³ Strousberg se tedy ocitl v naprosto odlišném prostředí viktoriánského³⁴ Londýna, který se nedal srovnávat s jeho dosavadním životem v Prusku a bezesporu všechny tyto změny vnímal. V obchodě svých strýců měl Strousberg příležitost získat zkušenosti z obchodní branže a načerpat nové poznatky. Zároveň se v této době intenzivně věnoval samostudiu. Zdokonaloval se v oblasti práv, pojištění, zajímal se o národní hospodářství, peněžnictví a burzu. Toto sebevzdělávání mu v budoucnu poskytlo základy pro jeho novinářskou a podnikatelskou dráhu.³⁵

Strousberg od rodiny Gottheimerových odešel pravděpodobně před rokem 1845, neboť v tomto roce se ve svých jedenadvaceti letech oženil. Jeho ženou se stala Mary Ann Swan, pocházející ze středostavovského obchodního prostředí. Svatba se konala 13. března 1845 v londýnském kostele St. Bride Church, nevěsta v té době byla ještě nezletilá.³⁶ Po svatbě

³⁰STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert.* Berlin, 1876, s. 17.

³¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg.* Mnichov, 1991, s. 22-23.

³²Tamtéž, s. 20.

³³Tamtéž, s. 21.

³⁴Panovnící Velké Británie byla v letech 1837 – 1901 královna Viktorie. Doba její vlády je označována jako viktoriánské období a je charakteristická prudkým průmyslovým, politickým, vědeckým a vojenským rozvojem britských území.

³⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg.* Mnichov, 1991, s. 22-23.

³⁶Tamtéž, s. 23.

manželé bydleli v centru Londýna a Strousberg pracoval u společnosti *Building Societies*, která fungovala na principu spolku sdružujícího členy, od kterých pravidelně vybírala peněžní dávky. Strousberg měl pravidelný výběr těchto dávek na starosti, avšak této funkce zneužil, část peněz si přisvojil a byl za to na několik měsíců odsouzen. Po tomto incidentu se nějaký čas živil jako účetní a v roce 1849³⁷ se rozhodl odjet do Ameriky. Zde se zpočátku živil jako učitel a vychovatel, později jako obchodník. Koupí textilního zboží z porouchané lodi a jeho následným výhodným prodejem se mu podařilo opatřit si nějaký kapitál. Poté se rozhodl vrátit do Velké Británie. Rodina se postupně rozrůstala, v roce 1848 se narodil první syn, pojmenovaný po otci Bethel Henry, v roce 1850 druhý syn Artur.³⁸

Po návratu do Londýna se Strousberg začal živit jako novinář a vydavatel. V letech 1851-1854 vydával několik časopisů, ve kterých zároveň působil jako redaktor. Jednalo se například o *The Assurance Record*, *Trademan's Journal*, *The British Journal*, *Sharpe's London Magazine* a nejznámější *Lawson's Merchant's Magazine*. Během této praxe Strousberg prokázal řečnické nadání a přehled v otázkách hospodářství, politiky a práva. Svému okruhu čtenářů přinášel zprávy z politiky, hospodářství, předkládal statistické údaje a vytvářel diskuze na pokračování. Strousberg se díky své novinářské činnosti stal veřejně známým, přesto mu však novinářská kariéra nestačila.³⁹ Chtěl proniknout do oblasti pojišťovnictví, neboť toto hospodářské odvětví zažívalo od 40. let 19. století ve Velké Británii velký boom. Vznikalo mnoho malých pojišťovacích společností, které na rozdíl od starších, zavedených podniků neměly jméno, tak nabízely výhodnější podmínky. Jednou z těchto menších pojišťovacích společností byla i *Oak Mutual Life Assurance and Loan Company* v Londýně vzniklá v roce 1852. Zakladateli byly vážené osoby jako šlechtici, advokáti či lékaři. Strousberg se díky svým konexím dostal nejen mezi akcionáře této společnosti, zároveň se stal i jedním z pojišťovacích agentů.⁴⁰ Strousbergovo postavení se upevnilo jak společensky, tak finančně, rodina se mohla přestěhovat do lepšího bytu. V roce 1854 však ve Strousbergově životě nastal obrat. V *Timesech* byl zveřejněn jeho poklesek z roku 1847, kdy si přivlastnil část finančních příspěvků z *Building Societies*, což vedlo k poškození jeho pověsti a jako pojišťovací agent působil nevěrohodně. Jeho pracně vybudované postavení bylo silně narušené, proto se Strousberg rozhodl i s rodinou vrátit zpět do Pruska.⁴¹ Strousberg sám později popisuje toto rozhodnutí jako: „*nepřekonatelné nutkání vrátit se zpět*

³⁷Velkou Británii opustila rodina Strousbergových 31. ledna 1849. Spolu s více jak třemi sty pasažéry odpluli na lodi *Temže* z Liverpoolu do New Yorku.

³⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 24-27.

³⁹Tamtéž, s. 27-30.

⁴⁰Tamtéž, s. 30-33.

⁴¹Tamtéž, s. 33-38.

do rodné vlasti mě utvrdilo k přestěhování do Berlína“⁴² Strousberg dokázal racionálně vyhodnotit situaci a uvědomoval si, že další setrvávání v Londýně by pro něj nebylo přínosné, protože jeho pověst byla pošramocena. Rozhodl se tedy začít budovat novou kariéru v Prusku.

Stěhování do Berlína představovalo pro Strousberga velkou změnu. Berlín sice byl hlavním městem Pruska, zdaleka však nedosahoval velikosti Londýna.⁴³ Pro Strousberga bylo prvořadé se zde zorientovat a poohlédnout se po nějaké výdělečné činnosti. Pokusil se navázat na své předchozí zkušenosti a přes své obchodní styky v Londýně si obstaral zastoupení pro Waterloo - Lebensversicherungs - Gesellschaft für Preußen, avšak tato činnost této pojišťovací společnosti mu nebyla povolena. Ani jako vydavatel zpočátku v Berlíně neuspěl. V následujících několika letech se mu nepodařilo navázat na profesní zkušenosti v Londýně. Co se financí týče, žila rodina z našetřených úspor a především ze Strousbergovy novinářské a vydavatelské činnosti.⁴⁴ Významnou událostí v tomto pro Strousberga nepříliš příhodném období bylo získání doktorského titulu na univerzitě v Jeně⁴⁵. Strousberg v roce 1857 žádal tamní univerzitu o udělení titulu *Doctor philosophiae*. K žádosti přiložil svůj latinsky napsaný životopis, vysvětloval svůj původ a pobyt ve Velké Británii, neopomněl zmínit výbornou znalost jazyků, úspěchy v novinářské a vydavatelské činnosti a přiložil některé své práce. Strousberg byl vedením fakulty shledán jako hoden titulu a podle tehdy možných stanov fakulty mu byl 18. září 1857 *in absentia*⁴⁶ přidělen akademický titul. Doktorský titul hrál pro Strousberga významnou roli, neboť mu na společenském žebříčku zajišťoval určitou prestiž.⁴⁷ Akademický titul Strousbergovi získal respekt veřejnosti a zajišťoval mu určitou vážnost a serióznost, což zvýšilo i jeho sebevědomí. Titul byl pro Strousberga součástí jeho osoby a v budoucnu, obzvláště v období výstavby železnic mu významně pomáhal vytvářet image solidního a důvěryhodného podnikatele. Důkazem, jak moc Strousberg na užívání titulu lpěl, je i samotný název jím sepsaného díla o jeho životě a činnosti *Dr. Strousberg und sein Wirken von ihm selbst geschildert*.

V průběhu několika let po přestěhování do Berlína se rodina Strousbergových postupně rozrůstala o další členy. V roce 1856 se narodila dcera Agnes a v roce 1860 další dcera Alice, poté následovaly Hedwig, Edith a Helene. Rodina žila v průběhu několika let na různých

⁴²STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 23.

⁴³Londýn s počtem obyvatel 4,5 miliónu byl zhruba pětkrát větší než Berlín.

⁴⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 38-42.

⁴⁵Dnes Univerzita Fridricha Schillera v Jeně.

⁴⁶V nepřítomnosti. Tento způsob přidělování akademických titulů nebyl ničím výjimečným. V roce 1841 obdržel stejný titul *in absentia* na univerzitě v Jeně Karl Marx.

⁴⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 42-44.

místech Berlína. Od roku 1863 na adrese Bellevuestraße 9, nacházející se poblíž zoologické zahrady a patřící k obzvlášť dobrým čtvrtím. Strousberg patrně nechtěl ustupovat ze životního standardu, na který byla rodina zvyklá v Londýně.⁴⁸

⁴⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 42.

4 Strousbergův vstup do průmyslového odvětví

Strousbergovou snahou bylo navázat na své profesní zkušenosti z Londýna, avšak to bylo v pruském konzervativním prostředí zpočátku obtížné. Rodina zde nejdřív nikoho neznala, postupně získala známé z okruhu anglikánské církve a především Strousberg navázal kontakty s lidmi z britského vyslanectví, které mu později dopomohly k podnikatelskému růstu.⁴⁹ Právě tito lidé z britského vyslanectví Strousberga jakožto „muže s dobrými nápady“ doporučili skupině britských podnikatelů mající zájem získat koncesi na stavbu dráhy Tilsit (Tylže) – Insterburg.⁵⁰

Výstavba dráhy v této vzdálené pruské oblasti byla žádoucí, neboť doposud zde převládala především koňská přeprava. Proto místní zainteresované osoby z hospodářského prostředí tlačily na výstavbu lokálních drah. Jelikož státní prostředky k výstavbě nebyly k dispozici, vystupoval zde stát jako zadavatel a stavba byla financována soukromými prostředky. Strousbergova role v tomto projektu byla klíčová. Svými konexemi na vyšších místech a díky společenským stykům s významnými osobnostmi dokázal urychlit získání koncese pro britské konsorcium. Ke slavnostnímu otevření trati došlo 22. června 1865. Zprávu o slavnostním otevření přinášel i britský *Times* a vyzdvihoval zde ochotu britského kapitálu podílet se na tomto projektu, který by však nebyl uskutečnitelný nebýt aktivní účasti Dr. Strousberga. Tento relativně krátký, pouze 54 kilometrů dlouhý úsek byl významný v mnoha ohledech. Jednalo se o první dráhu financovanou britským kapitálem na německém území a také o první dráhu placenou ze soukromých prostředků. Zároveň tento projekt odstartoval výstavbu mnoha dalších drah financovaných soukromým kapitálem⁵¹ a stal se jakousi předlohou pro další průběh.

Strousberg počátky svého působení v železničním průmyslu popisuje takto: „*Náhoda tomu chtěla, že to byl právě justiční rada Geppert⁵², zastupující německou stranu, s níž Britové téměř tři roky bezvýsledně jednali ohledně získání koncese na výstavbu dráhy Tilsit – Insterburg. Tito Britové za mnou přišli v důsledku náhodné zmínky mého jména během rozhovorů sotva doufajíce, že by se mi mohlo podařit dovést tuto záležitost k příznivému konci. Moje známosti a kontakty mi ulehčily tento úkol s justičním radou Geppertem natolik, že poté, co jsem si získal jeho důvěru, jeho strana na mnou představené návrhy přistoupila*

⁴⁹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 42.

⁵⁰Tamtéž, s. 46-47.

⁵¹Tamtéž.

⁵²Johannes Justus Geppert byl pruský poslanec pravicové strany, advokát a od roku 1864 justičním radou. Jeho strana brzdila udělení koncese britskému konsorciu.

a vyjednávání zdárně pokračovala. Tady začala moje činnost v průmyslovém oboru v Německu.“⁵³

Tento první úspěch v podobě získání koncese a výstavby regionální dráhy financované soukromým kapitálem byl pro Strousberga klíčový. Gottfried Reitböck, ředitel hutí ve Völklingenu v Sársku spojuje tento úspěch se Strousbergovými povahovými vlastnostmi a charakterovými rysy: „*Strousbergův neúnavný duch, jeho impulzivní podstata, jeho touha po tvoření, jeho požitek z velkých plánů a radost z překonání obtížných úkolů, ale také jeho snahy své rodině opatřit skvělé živobyty, jeho ctižádost a v neposlední řadě ješitnost mu ukázaly cestu, na které mohl co nejrychleji dosáhnouti úspěchu.*“⁵⁴

Před Strousbergem se otevírala možnost na tento úspěšný podnik navázat, neboť stát neměl finanční prostředky na výstavbu železnic, takže ochotně schvaloval další projekty výstavby drah financované soukromým kapitálem. Hlavní zásluhu na získání těchto koncesí měl právě Strousberg. Dokázal pro svůj záměr díky svým společenským konexím získat povolení, kapitál a okruh lidí, který s ním na výstavbě dané dráhy spolupracoval. Stejný scénář se opakoval i při výstavbě dalších drah. Strousbergův druhý železniční projekt byla realizace Ost – Preußische – Südbahn (východopruské jižní dráhy) Pillau⁵⁵ – Königsberg (Královec) – Rastenburg⁵⁶ – Lyck⁵⁷ v délce 226 kilometrů. Jednotlivé úseky byly zprovoznovány postupně a k celému uvedení do provozu došlo 8. prosince 1868.⁵⁸ V dalších několika letech následovala v rychlém sledu výstavba dalších drah na pruském území. Významným železničním spojením se měla stát dráha Berlin – Cottbus (Chotěbuz) – Görlitz (Zhořelec), jejíž výstavba začala 18. května 1864 a dokončena byla v roce 1867 v délce 208 kilometrů. Významnou architektonickou stavbou na této trati bylo zhořelecké nádraží v Berlíně (Görlitzer Bahnhof), postavené v letech 1866-1868.⁵⁹ Autorem této reprezentativní budovy byl August Orth – Strousbergův budoucí dvorní architekt, navrhnuvší jak palác na berlínské Wilhelmstraße, tak i přestavbu zbirožského zámku. Další železniční tratě vystavěné Strousbergem jsou například Märkisch – Posener Eisenbahn (marko – poznaňská

⁵³STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert.* Berlin, 1876, s. 27-28.

⁵⁴REITBÖCK, Gottfried. *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende.* Schmalkalden, 1924, s. 4.

⁵⁵Baltijsk, do roku 1946 Pillau, je město v Kaliningradské oblasti, exklávě Ruské federace. Leží na severní části Viselské kopy oddělující Vislanský záliv od Gdaňského zálivu.

⁵⁶Kętrzyn ([Kentszyn], do 1946 Rastembork, německy Rastenburg, prusky Rastanpils) je město ve varmijsko-mazurském vojvodství v Polsku.

⁵⁷Elk, dříve německy Lyck, je město v severovýchodním Polsku, ve varmijsko-mazurském vojvodství v Polsku.

⁵⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg.* Mnichov, 1991, s. 56.

⁵⁹Tamtéž, s. 60-62.

dráha) dlouhá 272 kilometrů, postavena v letech 1867 - 1870⁶⁰, dále trať Halle – Sorau (Žarov)⁶¹ – Guben⁶², jejíž výstavba byla od počátku v roce 1868 problematická a po Strousbergově krachu převzal její správu v roce 1877 stát.⁶³ Poslední pruskou dráhou, na jejíž výstavbě se Strousberg podílel, byla trať Hannover - Altenbeken⁶⁴, jejíž stavba byla započata v roce 1869, v roce 1870 přerušena prusko - francouzskou válkou a jejíž realizace nebyla úspěšně dokončena.⁶⁵

Na dráhu Pillau – Königsberg – Rastenburg – Lyck byla napojena trať Grajewo – Brest Litevský, nacházející se tehdy na ruském území a do provozu uvedena 28. července 1873. Pro Strousberga nyní výstavba dráhy o délce 216 kilometrů nepředstavovala nějak velký projekt. Byl v této době nejznámějším železničním podnikatelem v Německu, kde získal přívlastek „král železnic“, měl za sebou úspěchy se stavbou železnic na německém území i mimo něj. Podílel se na realizaci rumunské železnice či severovýchodní maďarské dráhy. Vlastnil průmyslové podniky v Hannoveru a Dortmundu, kde zaměstnával několik tisíc lidí. Přesto se rozhodl v roce 1870 na tomto projektu podílet, ačkoli o správnosti tohoto rozhodnutí pochyboval.⁶⁶ Jak sám později napsal: „Člověk svému osudu neunikne. Jakýsi vnitřní hlas mě varoval držet se od Ruska dál.“⁶⁷ Realizaci stavby této dráhy provázely problémy již od počátku. Strousberg utrpěl velké ztráty, jež on sám považoval za „velké jmění“⁶⁸. Tento z jeho pohledu finančně neúspěšný podnik se odrazil i na neúspěchu realizace rumunské dráhy.⁶⁹

⁶⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 66-67.

⁶¹Německy Sorau, polsky Żary jsou město na západním okraji Polska nacházející se zhruba v půli cesty mezi Berlínem a Vratislaví.

⁶²Město na východě Německa, přímo u řeky Nisy, která zde tvoří hranici s Polskem. Až do roku 1945 patřila ke Gubenu i jeho pravobřežní část, která dnes tvoří polské město Gubin, ale na konci druhé světové války byl Guben hranicí rozdělen na dvě města.

⁶³BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 67-68.

⁶⁴Dříve územní část, dnes samostatná správní jednotka v okrese Paderborn ve spolkové republice Severní Porýní – Vestfálsko.

⁶⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 68-70.

⁶⁶Tamtéž, s. 57.

⁶⁷STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 322.

⁶⁸Tamtéž, s. 326.

⁶⁹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 59.

5 Strousbergův koncept podnikání

Strousberg přichází jako tvůrce nové myšlenky při realizaci železničních drah a to vytvořením tzv. General Enterprise. Zatímco doposud se na stavbě železnic podílel stát, což bylo časově a finančně náročné, vyřídilo se nyní v podniku General – Enterprise mnohem rychleji. Podle tohoto plánu měl vše, co bylo pro stavbu potřeba, obstarat jediný člověk – tzv. generální podnikatel. Stát se postaral pouze o povolení ke stavbě železnice. Vše ostatní jako zajištění materiálu, pracovní síla a dovoz půdy pro násypy už bylo záležitostí generálního podnikatele. Strousbergovým prvořadým úkolem bylo opatřit potřebný kapitál pro stavbu železnice, v čemž se ukázal jako finanční génius. Strousberg přišel s novým způsobem financování. Jako generální podnikatel vydával akcie, jež prodával pod pari, tedy za cenu nižší než jejich nominální hodnota. Tento jím vynalezený trik s prodejem akcií pod jejich nominální hodnotou byl čistým obejitím právních bariér v zákoně o akcích.⁷⁰ Strousberg dokázal přesvědčit, že je znalec a investor, ale vše se pohybovalo na hraně spekulace. Měl odvahu řešit věci rychle a pružně a uměl přijímat podnikatelské riziko. Dovedl u veřejnosti vzbudit zájem, svým vystupováním ve společnosti působil věrohodně, získal pro své záměry bankovní ústavu, což vedlo k tomu, že dokázal udělat atraktivní akcie těch drah, jež zřizoval pod General – Enterprise.⁷¹

Strousberg při stavbách jednotlivých drah vystupoval jako generální podnikatel, tedy zastřešoval průběh celé stavby. Kalkulace výsledné ceny byla stanovena předem, což se jevilo pro Strousberga zdánlivě nevýhodné, neboť v železničním podnikání ceny rok od roku stoupaly, nejenom za materiál, ale také za služby a přepravu. Dokázal to však ošetřit. Strousberg náklady na výstavbu jednotlivých drah nadhodnotil, ne však příliš, aby nevzbudil podezření a následně se snažil ušetřit na materiálu, neboť měl stavbu ve své režii. Ministerstvo obchodu tyto předběžné kalkulace schválilo a Strousberg si tímto způsobem obchodní politiky přišel na tučné zisky.⁷² Díky svým konexím a společenským vazbám se dokázal při vzniku jednotlivých železničních společností obklopit odborníky se zkušenostmi v dané oblasti, což mu umožňovalo tento podnikatelský koncept více rozvíjet.⁷³

Později, v roce 1873 proti této Strousbergově taktice při udělování koncesí na výstavbu železnic financovaných soukromým kapitálem na německém území ostře vystoupil poslanec

⁷⁰BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 248.

⁷¹REITBÖCK, Gottfried. *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*. Schmalkalden, 1924, s. 4.

⁷²BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 73.

⁷³Tamtéž, s. 72.

Eduard Lasker. Tento právník a politik byl členem Nationalliberale Partei (Národně liberální strany) a od roku 1865 poslancem. Zde si brzy získal vliv a stal se jedním z nejsilnějších hlasů strany. Veřejně dával najevo své nepřátelství k Bismarckovi. Pruská poslanecká sněmovna projednávala 14. ledna 1873 návrh na přijetí půjčky 120 milionů tolarů k financování výstavby státních železnic v Prusku. Lasker zde pronesl řeč, ve které veřejnosti poodkryl tuto finanční aféru. Lasker se zaměřil na ministerského úředníka Hermanna Wagenera a obvinil ho ze zneužití úředního postavení k vlastnímu obohacování, jelikož jako vysoký úředník obchodoval se železničními koncesemi. Tento slovní útok byl mířen na celou pruskou aristokraticko-konzervativní vládnoucí vrstvu, neboť Wagener byl blízkým spolupracovníkem a důvěrníkem Bismarcka. Dalším kritizovaným mužem byl pruský ministr obchodu Heinrich August Graf Itzenplitz. Lasker mu vytýkal, že koncese jsou udělovány podle přízně a sympatií a Strousbergovo podnikání v tomto ohledu označil za kalamitu. Itzenplitz byl podle Laskera spoluodpovědným za to, že člověk jako Strousberg se svým způsobem podnikání se v Prusku mohl dopracovat určité moci a stát se bohužel i příkladem. Tvrdil, že Strousberg je ministerstvem obchodu vychvalován, brán za příkladný vzor a považován za své stavební postupy při stavbách železnic doslova za vycházející hvězdu. Poodhalil Strousbergovy machinace při financování jednotlivých drah, čímž si přišel na velké zisky.⁷⁴ Prosazoval tento „odsouzeníhodný systém Strousberg“⁷⁵ vyšetřit. Tento Laskerův slovní útok na praxi ministerstva obchodu a Strousbergovy praktiky vyvolaly obrovský rozruch a byla sestavena vyšetřovací komise.⁷⁶ Strousbergova image „krále železnic“ byla otřesena a veřejné mínění se od něho začalo odvracet, avšak konečný verdikt vyšetřovací komise pro něj dopadl relativně dobře. Vyšetřovací zpráva popisuje, že Strousbergův koncept se točil kolem dvouhlavých bodů. Jedním z nich byla instituce generálního podnikatele a druhým byl způsob financování vydáním akcií, které však generální podnikatel prodával pod pari, tedy za cenu nižší než je jejich nominální hodnota. Vyšetřovací komise neshledala v obou bodech nic nezákonného, dokonce potvrdila instituci generálního podnikatele jako metodu.⁷⁷ Inspektoři dále pouze zopakovali, že Strousberg byl mužem své doby, který pouze dokázal zhodnotit situaci dříve

⁷⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 172-173.

⁷⁵OHLSSEN, Manfred. *Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg. Eine preußische Gründerkarriere*. Berlin, 1987, s. 254.

⁷⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 172-173.

⁷⁷BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 247-248.

než ostatní.⁷⁸ Průběh této aféry ukazuje, jak Strousberg dokázal zacházet se svými společenskými vazbami a využívat je za každé situace ve svůj prospěch.

Během zajišťování železniční stavby si uvědomoval, jak je úspěšnost jeho podnikání závislá na naplnění objednávek od jednotlivých dodavatelů. Musel platit zálohy předem a čelit nepříjemným podmínkám. To ho přivedlo na myšlenku koupě nebo založení vlastního podniku a jak sám podotýká: „*Nezbylo mi nic jiného než si sám založit závod na výrobu lokomotiv.*“⁷⁹ Strousberg však rozmýšlel dopředu. Vyvinul odvážnou koncepci výroby, kdy jako podnikatel bude vyrábět ten materiál a suroviny, které bude potřebovat pro stavbu železnic a nebude muset být na nikom závislý.⁸⁰ „*Byl to můj záměr si vše vyrábět sám, od základní suroviny až k finálnímu produktu.*“⁸¹ Během tří let se stal vlastníkem a provozovatelem hutí a dolů, oceláren a válcoven, továren na výrobu vagonů a kolejnic. Tento způsob vertikálně členěného průmyslu mu zajišťoval výrobu od základní suroviny až po finální produkt, navíc výhodnější než nákup od jiných výrobců a ušetřené náklady. Jeho cílem bylo vytvořit železářský koncern, složený z několika průmyslových odvětví, jenž by mu zajišťoval nezávislost v železničním průmyslu. Tento postup výroby nebyl v 60. letech 19. století v německém prostředí obvyklý a Strousberg tak přišel s naprosto novou koncepcí, jež mu přinesla mnoho výhod.⁸²

Prvním průmyslovým podnikem, který Strousberg koupil, byly hutě v Dortmundu v roce 1868. Podnik v roce 1869 přejmenoval na „Dr. Strousberg Dortmunder Hütte“. Nacházely se zde válcovny a pudlovný, které vyráběly kolejnice. Strousberg rozšířil výrobu, k čemuž bylo zapotřebí navýšit počet zaměstnanců. Pro pracovníky svých továren nechal zbudovat byty a domky, které se stavěly podle jednotného vzoru a vytvořily zaměstnanecké kolonie.⁸³ Vyřešil tím naplnění pracovních kapacit ve svých továrnách a zároveň vytvořil sociální prevenci, neboť zajistil dostatečné množství ubytovacích zařízení. Tímto modelem se opět inspiroval v britském prostředí, kde vznikaly dělnické kolonie v průmyslových centrech od počátku průmyslové revoluce. Kolonie pro dělníky byly budovány soukromým průmyslovým kapitálem zpravidla v krátkém časovém úseku, na vymezeném prostoru jako součást průmyslových areálů. Strousberg uplatňoval tento způsob řešení bytové otázky svých

⁷⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 178.

⁷⁹STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 411.

⁸⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 74.

⁸¹STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 418.

⁸²BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 74-75.

⁸³Tamtéž, s. 77.

zaměstnanců i na dalších místech. Jeden z nejvýznamnějších je projekt osady Strousbergstadt v Borku u Zbirohu.

Dalším významným podnikem, který Strousberg koupil v roce 1868 za 700 000 tolarů, byla výrobní lokomotiv v Hannoveru, jež předtím vlastnila podnikatelská rodina Egerstorffů. Také zde Strousberg rozšířil výrobu a zvýšil počet zaměstnanců z osmi set na 2500.⁸⁴ Jak sám později píše: „*První podniky, jež jsem koupil, byly hutě v Dortmundu a Egerstorffská výrobní lokomotiv, které byly určeny k tomu zajišťovat kompletní zařízení.*“⁸⁵ V dalších letech Strousberg koupil ještě několik průmyslových areálů, mezi nimi například v roce 1869 hutě Neustadt am Rübenberge, vzdálené zhruba 25 kilometrů od Hannoveru. Zde postupoval podobně jako u předchozích podniků, navýšil počet pracovních míst a snažil se sociální zázemí svých zaměstnanců řešit výstavbou bytů.⁸⁶ Mezi další Strousbergův majetek patřil i závod v Othfressenu ležící zhruba 12 kilometrů od města Goslar nacházející se dnes v Dolním Sasku. Tento podnik se od ostatních lišil tím, že byl založen samotným Strousbergem doslova na „zelené louce“ v roce 1869. Volba tohoto místa byla určena na základě výskytu železných rud. Nacházely se zde čtyři vysoké pece, které byly neobvykle architektonicky řešeny, neboť byly postaveny ve windsorském stylu, což bylo pro technické stavby netypické. Jedná se o kulturní transfer z britské architektury. Tato architektonická volba ukazuje na Strousbergovo ovlivnění britskou architekturou, jež si pamatoval z Londýna.⁸⁷ V únoru 1870 Strousberg přikoupil ještě doly s kamenným uhlím v Altwasser ve waldenburské vrchovině. Tato oblast byla bohatá na nerostné bohatství a známá svou kvalitou kamenného uhlí.⁸⁸

Strousberg měl podnikatelské nadání - uměl vyvinout iniciativu a uvést do chodu podnik, rozhodnout se ve vhodnou chvíli pro správné řešení a přijímat podnikatelská rizika. Za své vzory považoval britské podnikatele, proto se v počátcích svého podnikání obklopil odborníky z britského prostředí, kteří mu poskytli know how. Zároveň mohl využít vlastní zkušenosti z britského prostředí, kde strávil mládí, a přestože se přímo v podnikatelském prostředí nepohyboval, zajímalo ho jako novináře hospodářství i průmysl. Výsledky Strousbergovy práce na výstavbě železnic jsou zřejmé. Jen v Prusku vystavěl kolem 1700 kilometrů železnice a umožnil tak rozvoj v této doposud hospodářsky málo rozvinuté

⁸⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 79.

⁸⁵STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 417.

⁸⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 84.

⁸⁷Tamtéž, s. 85-87.

⁸⁸Tamtéž, s. 89.

oblasti. Jako podnikatel kupoval a zakládal závody na výrobu vagonů a kolejnic, hutě a vysoké pece. Rozšiřoval výrobu, zvyšoval počty zaměstnanců a snažil se zlepšit jejich pracovní i sociální podmínky. Bethel Henry Strousberg byl doslova prototypem podnikatele první fáze průmyslové revoluce, jehož největší podnikatelské úspěchy spadají do období zakladatelské horečky, jejíž nestabilita se naplno ukázala během hospodářské krize vypuknuvší v roce 1873.⁸⁹

⁸⁹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 90-91.

6 Strousbergův sociální vzestup

6.1 Koupě a stavby nemovitostí jako snaha o společenský růst

Strousbergův sociální růst přímo souvisel s jeho rychlými kariérami úspěchy při stavbě železnic. Jedním ze signálů Strousbergova vzestupu byly koupě venkovských sídel s rozsáhlými pozemky a koupě či stavby honosných paláců. V tomto hromadění majetku se zračilo jeho přání a touha dosáhnout co nejvýše. Jako podnikatel si zajistil značné příjmy, avšak nespokojil se s tím být pouze bohatým a váženým členem měšťanské vrstvy, ale chtěl pro sebe a své potomky zajistit společenský vzestup. Strousbergovou snahou bylo emancipovat se od měšťanské vrstvy a co nejvíce se přiblížit šlechtickému prostředí. Z vlastní zkušenosti z Velké Británie věděl, že předpokladem pro zajištění společenského růstu je vlastnictví půdy a pozemků a reprezentativní městský palác. S hromaděním majetku začal v roce 1864 a netrvalo dlouho a mohl se nechat označovat titulem „statkář“. V letech 1864-1870 Strousberg vlastnil kolem 70 000 ha půdy v Prusku, Čechách i na rakouském území. Dále byl majitelem mnoha průmyslových podniků a zaměstnával velké množství lidí.⁹⁰ „V druhé polovici let šedesátých mluvili o něm všichni lidé, časopisy přinášely několikrát za měsíc zprávy o jeho osobnosti a o jeho podnikání, o jeho paláci ve Wilhelmstraße č. 70 a o domě, jaký vedl.“⁹¹

Pro Strousberga bylo důležité potvrdit veřejnosti své postavení. Proto se rozhodl v letech 1867-1868 pro stavbu reprezentativního sídla situovaného do samého centra politického dění - berlínské Wilhelmstraße.⁹² Tuto obrovskou stavbu s velkolepým interiérem navrhl Strousbergův dvorní architekt August Orth.⁹³ Dům byl zařízen „s vybraným vkusem a vznešeným přepychem.“⁹⁴ Na konci roku 1868 Strousberg koupil velkostatek Zbiroh v Čechách, s rozsáhlými pozemky a železářskými zařízeními, kde se nacházel i středověký hrad, který měl být přebudován na letní rezidenci rodiny Strousbergovy. V květnu roku 1869 zakoupil další reprezentativní budovu, palác Rohan nacházející se na Praterstraße č. 38 ve Vídni. Na začátku roku 1872 si Strousberg pronajal palác v londýnském Westminsteru od hraběte z Grosvenoru. Tento krok podnikl po neúspěchu při stavbě rumunských drah a chtěl proto na nějakou dobu opustit spolu s rodinou Berlín. Zároveň chtěl, aby i v Londýně rodina

⁹⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 92.

⁹¹REITBÖCK, Gottfried. *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*. Schmalkalden, 1924, s. 5.

⁹²Paláci na berlínské Wilhelmstraße je věnován prostor v kapitole o přestavbě zbirožského zámku, kde jsou tyto dvě stavby porovnávány.

⁹³BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 94.

⁹⁴REITBÖCK, Gottfried. *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*. Schmalkalden, 1924, s. 5.

dále žila v přepychu a držela si dosavadní životní standard.⁹⁵ Tyto Strousbergovy stavby a nákupy nemovitostí ukazují na jeho promyšlenou strukturu budování jeho postavení. V případě Berlína, Vídně a Londýna se jedná o paláce na významných adresách či v důležitých čtvrtích metropolí. Zámek ve Zbiroze byl zase centrem velkostatku Zbiroh a měl sloužit jeho reprezentační letní sídlo svému majiteli a jeho rodině. U všech těchto budov byl kladen důraz na reprezentativní a honosné vybavení, což Strousbergovi pomáhalo budovat jeho společenské postavení.

6.2 Strousberg jako Berlíňan

Také v Berlíně si Strousberg postupem času opatřil několik pozemků a budov. Nejprve koupil dům na Jägerstraße č. 22, který sloužil jako jeho kancelář a zároveň zde sídlil i štáb pro plánování a stavbu železnice Berlin – Görlitz (Zhořelec). Po jeho počátečních úspěších při stavbě drah se tento štáb rozšířil, což vyžadovalo zvětšení prostor. Za tímto účelem Strousberg roku 1867 koupil reprezentativní budovu v ulici Unter den Linden (Pod Lipami) č. 17/18, kde zřídil centrální kancelář. V době své největší slávy zde zaměstnával kolem čtyř stovek zaměstnanců.⁹⁶

Dalo by se předpokládat, že Strousberg bude chtít i v Berlíně pokračovat v železářském a strojním průmyslu, avšak jeho podnikatelské plány v hlavním městě se stáčely jiným směrem. Strousbergovým cílem bylo postavit ve městě dobytčí trh a tržnici, kde si berlínští obyvatelé budou moci koupit čerstvé maso a ryby za přijatelné ceny tak, jak to znal z Londýna.⁹⁷ Uvědomoval si, že rychle rostoucímu Berlínu oproti jiným evropským městům chybí moderní dobytčí trh a jatka, což vede k nedostatečnému zásobování obyvatelstva. Rozhodl se proto tento problém vyřešit realizací těchto dvou projektů. Nejprve byla v letech 1865-1867 postavena budova tržnice, na jejíž stavbě se podílela Berliner Immobilien-Aktien-Gesellschaft. Ke slavnostnímu otevření této budovy došlo v září 1867. Následovala stavba dobytčího trhu, k jehož provedení Strousberg ustavil v roce 1867 Berliner Viehmarkt-Kommandit-Gesellschaft auf Aktien Sponholz & Co a získal povolení ke stavbě od pruského ministerstva obchodu a berlínského policejního prezidenta. Strousberg pro tyto účely opatřil pozemek o rozloze 9 ha nacházející se v okrajové části města vedle

⁹⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 97-98.

⁹⁶Tamtéž, s. 100.

⁹⁷STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 44.

Brunnenstraße a poblíž veřejného parku Humboldthain. Zároveň bylo nutné napojení na železniční dopravu. Dobytčí trh byl otevřen v červnu roku 1870.⁹⁸

Uskutečnění těchto dvou projektů, jimiž chtěl berlínskému obyvatelstvu zprostředkovat přístup k čerstvému masu a surovinám, pomáhalo Strousbergovi budovat jeho image. Projevením dobrých úmyslů stoupl v očích veřejnosti, což mu zajistilo společenskou prestiž. Lze však předpokládat, že realizace těchto projektů byla z jeho strany kalkulace pro jeho společenský a ekonomický růst. Na veřejnost chtěl působit jako mecenáš a získat tak její důvěru a uznání.

6.3 Strousberg a jeho působení ve veřejném prostoru

Strousberg se snažil své postavení budovat v mnoha veřejných sférách a využíval k tomu všechny své zkušenosti. V roce 1866 založil deník *Die Post*, který sloužil jako nástroj propagace jeho osobnosti a podnikatelských aktivit. Podtitul těchto novin zněl: „*Boj proti absolutně nezodpovědným ve všech oblastech politického a společenského života.*“ *Die Post* byl ve své době velkým deníkem, který vycházel třináctkrát do týdne. Obsahem se podobal současným berlínským listům a zabýval se politikou, ekonomikou, kulturou a beletrií. Strousberg si získal širokou čtenářskou základnu díky takticky promyšlenému způsobu psaní. Přestože to byl do jisté míry list politický, nijak se zde nevyhraňoval a přinášel články liberální i konzervativní. Hlavním cílem tohoto listu byla Strousbergova sebe prezentace způsobem, jakým si představoval být viděn v očích veřejnosti. Noviny přinášely oslavné zprávy o jeho úspěších při stavbě železnic, jeho podnikání a tím umocňovaly jeho postavení a přinášely mu obdiv veřejného mínění. Tento způsob prezentace své osobnosti Strousberg praktikoval až do roku 1872, kdy byl z důvodu finanční tísně kvůli stavbě rumunských drah nucen *Die Post* prodat.⁹⁹

Další významnou epizodou ve Strousbergově profesním životě byla kariéra poslance. O politiku se zajímal od mládí, k politickým otázkám se vyjadřoval již během svého působení v Londýně a hojně přispíval i do politické rubriky svého listu *Die Post*. V roce 1867 se stal členem říšského sněmu Severoněmeckého spolku a roku 1868 byl zvolen konzervativním

⁹⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 101-104.

⁹⁹Tamtéž, s. 107-108.

poslancem nově ustaveného celního parlamentu¹⁰⁰, který fungoval v letech 1868-1870. Strousbergova účast na jednotlivých zasedáních obou institucí byla nepravidelná a jeho politická činnost neaktivní. Ze zápisů schůzí není doloženo ani jedno jeho řečnické vystoupení a jméno Strousberg figuruje v prezenčních listinách vzácně.¹⁰¹ Z tohoto Strousbergova chování lze usuzovat, že funkce poslance a člena říšského sněmu pro něj neznamenal morální povinnost a službu veřejnosti, ale sloužila mu jako pole pro budování kontaktů. Skrze známosti s jednotlivými významnými členy obou institucí si vytvářel cestu k akreditování v sociální síti kontaktů, jež se mu hodily pro uskutečňování jeho podnikatelských aktivit. Členství v těchto institucích mu zároveň zajistilo i růst na společenském žebříčku a prestiž. Strousberg v podstatě zneužitím funkcí poslance celního parlamentu a člena říšského sněmu Severoněmeckého spolku sledoval pouze své osobní cíle.

Strousberg se na přelomu 60. / 70. let ocitl na vrcholu své moci. Díky své úspěšné kariéře v oblasti výstavby drah v Prusku i zahraničí získal přívlastek „král železnic“. Postupem času se stal majitelem průmyslových továren a vlastnil majetek v Prusku, Čechách i Rakousku. Jeho činnost zasahovala jak do železničního průmyslu a dopravy, tak se aktivně podílel i na společenském a kulturním dění pomocí deníku *Die Post*. Tyto noviny se staly jakousi jeho hlásnou troubou a nástrojem k vytváření jeho image s cílem ovlivnit veřejné mínění. V očích společnosti si získal respekt, stal se poslancem a členem říšského sněmu. Měl vazby na nejvyšší kruhy pruské společnosti, což dokumentuje mimo jiné i jeho korespondence s Bismarckem. Hrabě Bismarck zde Strousbergovi vyjadřuje „nejvřelejší díky za jeho laskavé psaní a doufá v brzké setkání v Berlíně“, které v závěru doplňuje frází: „S obzvláště velkou úctou Vám vysoce oddaný Bismarck.“¹⁰² O tom, že ho předcházela pověst úspěšného podnikatele honosícího se titulem „král železnic“ přináší svědectví *Riegrův slovník naučný*, který Strousbergovu jménu věnuje velký prostor. Popisuje jeho úspěchy při stavbě drah: „železnice, které podnikal, nesloužily jeho osobnímu zisku, nýbrž v stejné míře obecnému blahu, a otevřely nové krajinám nové prameny blahobytu.“¹⁰³ , dále přináší výčet jeho majetku a popisuje jeho průmyslové činnosti i kariérní růst: „všecku tuto obrovskou činnost dovede jeho duch opanovati. On zaneprazdňuje statisíce dělníků, v jeho službě jsou nejvýtečnější stavitelé a inženýři, neboť on platí výborně: ale nejvyšší řízení spočívá v jeho vlastních rukou.

¹⁰⁰Zollparlament byl veřejným grémiem. Zasedal v letech 1868 – 1870 a byl součástí reformních pokusů Německého celního spolku v 60. letech.

¹⁰¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 108-109.

¹⁰²Tamtéž, s. 136.

¹⁰³RIEGER František Ladislav a Jakub MALÝ, *Slovník naučný: S – Szyttler*, Praha, 1870, s. 1084-1085.

*On nemluví více, nežli jest potřebí, ale vždy uhodí ihned kjádru věci. On má pruské i rakouské řády, jest poslancem na říšském sněmu pruském a stojí vysoko u veřejném mínění. Ohromné jmění své ukládá hlavně v pozemky, maje statky, paláce a obytné domy. Palác jeho v Berlíně jest jedním z divů tohoto sídelního města, zařízen jsa s takovou solidní nádherností a takovým přepychem všelikého pohodlí a vší rozkoše, že upomíná na orientální báčorky Tisíce a jedné noci.*¹⁰⁴

Způsob, jakým Strousberg budoval své společenské postavení a image ukazuje, že se z jeho strany jednalo o promyšlený kalkul. Nutno podotknout, že se mu tato taktika naprosto dařila a během několika let se dokázal dostat mezi špičku pruské společnosti, dokonce do absolutní blízkosti hraběte Bismarcka, s nímž udržoval čilou korespondenci. Ke svému kariérnímu růstu a hladkému průběhu jeho podnikatelských aktivit využíval sociální síť jako know how.

¹⁰⁴RIEGER František Ladislav a Jakub MALÝ, *Slovník naučný: S – Szyttler*, Praha, 1870, s. 1084-1085.

7 Historie železářství na Zbirožsku

Zbirožsko je oblast, ležící na hranici západních a středních Čech, na rozhraní Podbrdsku, Rokycanska a Křivoklátska. V této lokalitě byly neobyčejně vhodné podmínky pro rozvoj železářské výroby.¹⁰⁵ Existence železných hutí se odvíjela od výskytu železných rud, dostatečné zásoby dříví a vodní síly.¹⁰⁶

Zdroje železářské výroby se geologicky nacházely v oblasti sedimentárních ordovických rud Barrandienu. Na sedimentárních ordovických rudách byly vybudovány Komorní železářny zbirožské, fürstenberské železářny na křivoklátském panství, vrbovské, později hanavské železářny hořovické, železářny Colloredo-Mannsfeldů ve Staré Huti u Dobříše a v Obecnici a řada menších železáren v brdské oblasti.¹⁰⁷ Nejvíce byl zastoupen sediment oolitického krevle, hornina hnědočervené barvy, koncentrát kysličníků a fosforu.¹⁰⁸ Ordovické rudy byly pro svou oolitickou strukturu (jsou složeny z drobných, převážně kulovitých tělísek) těžko redukovatelné, tudíž surové železo z nich nebylo příliš vhodné pro zkujňování. Vzhledem k svému obsahu fosforu se však dobře uplatňovaly ve slévárenství.¹⁰⁹ Až do počátku 19. století byla ruda dobývána mělkými šachtami do hloubky 6 - 8 metrů, teprve v roce 1819 byla založena štola dosahující hloubky 1900 metrů.¹¹⁰

Druhou základní podmínkou pro rozvoj železářství byla palivová základna. Vzhledem ke značné spotřebě dřeva, které se zpracovávalo na dřevěné uhlí, bylo nutné mít jej dostatek, pokud možno v co nejbližší vzdálenosti hutí.¹¹¹ Železné hutě na zbirožském panství dostávaly do roku 1750 dřevo zdarma. Později docházelo mezi lesní a hutní správou velkostatku ke sporům o cenu dřeva. Lesní správa si stěžovala na to, že musí hutím dodávat dřevo

¹⁰⁵KOŘAN, Jan. *Staré české železářství*. Praha, 1946, s. 206.

¹⁰⁶HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdsku*, č. 19, Příbram, 1981, s. 9.

¹⁰⁷KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 7.

¹⁰⁸HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 7.

¹⁰⁹KOŘAN, Jan. Přírodně - technické podmínky výroby železa v českých zemích. In: *Z dějin hutnictví 11*, Praha, 1982, s. 143.

¹¹⁰KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 19.

¹¹¹HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 9.

za nízkou cenu a snažila se jim prodat dřevo horší jakosti.¹¹² Pro výrobu dřevěného uhlí byla důležitá i skladba lesů, neboť pro výrobu dřevěného uhlí se používalo zejména tvrdé dříví.¹¹³

Dalším předpokladem pro úspěšný rozvoj železářství byla vodní síla, nezbytná pro pohon vodních kol, bez nichž by provoz starého železářství nebyl možný. K tomuto účelu byly zbudovány rybníky, postavené původně pro chov ryb. Náhony pak sloužily mlýnům, na jejichž místech byly často stavěny vysoké pece a hamry. Na panství bylo kolem čtyřiceti rybníků, z nichž největší jsou Padrt'ský hořejší, Padrt'ský dolejší, Štěpánský a Cekovský.¹¹⁴ Další poměrně značné vodní zásoby dodávaly potoky, v případě zbirožských železáren se jednalo zejména o Padrt'ský potok, který zásoboval strašickou, dobřívskou a padrt'skou huť, Holoubkovský potok a od počátku 19. století také Zbirožský potok, který poháněl vodní kola vysoké pece na Františkově.¹¹⁵ Železná ruda, dříví a vodní síla musely tedy být co nejbližší u sebe, aby jejich přeprava byla co nejkratší a tím technicky a racionálně uskutečnitelná.¹¹⁶

Tradice zpracovávání železa na Zbirožsku sahá až do středověku. První zmínka týkající se železářství v této oblasti pochází z roku 1379, kdy se urbář rožmberských panství zmiňuje o huti strašické. Hutnická osada ve Strašicích byla již v té době bohatým střediskem železářské výroby. Během 2. poloviny 15. století vznikly další hutě, Karlova Huť, huť ve Svaté Dobrotivé a holoubkovská huť. K roku 1505 je pak doložena existence dobřívské huti¹¹⁷. Zbirožské železářny byly nejstarším a největším železářským podnikem na Podbrdsku a Rokycansku. Spolu s dalšími železárnami na Podbrdsku tvořily komplex komorních železáren. V roce 1594 přešlo rozsáhlé panství Zbiroh – Králův Dvůr – Točnick do majetku a správy české královské komory.¹¹⁸ Podnik zbirožské železářny vznikl slučováním jednotlivých železáren. Jednalo se o železářnu v Holoubkově (1594), Karlově Huti (1594), Strašicích (1617) a Dobřívě (1693), spolu s klášterskou železářnou ve Svaté Dobrotivé.¹¹⁹ Roku 1726 získala česká královská komora Mirošov a s ním i místní železářny a v roce 1784

¹¹²KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 87.

¹¹³HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 9.

¹¹⁴DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirožské*. Tábor, 1898, s. 145.

¹¹⁵HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 10.

¹¹⁶HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdsku*. Příbram, 1981, č. 19, s. 10.

¹¹⁷HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 13-14.

¹¹⁸Tamtéž, s. 22.

¹¹⁹HUČKA, Jan. K historii zbirožské železářny ve Františkově. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*, č. 20, Rokycany, 2008, s. 47.

přibyl k majetku zbirožského panství Osek.¹²⁰ Tím vznikl významný a ve své době nejrozsáhlejší a nejnákladnější výrobní komplex hutních závodů v českých zemích, činný až do poloviny 19. století. Jednalo se o 9 vysokých pecí a 23 zkujňovacích hamrů. Jádrem komplexu byly hutě holoubkovské, strašické, dobřívské.¹²¹

Železárna Holoubkov se nacházela zhruba 10 kilometrů od Zbiroha. Od poloviny 18. století zde byla ve větším rozsahu vyráběna litina pro válečné účely, převážně dělostřelecká munice. V roce 1769 železárnou navštívil následník trůnu, budoucí císař Josef II. K roku 1818 je uváděna vysoká pec o největším průřezu 1,8 m, výšce 6,48 m a objemu 9,1 m³. V roce 1833 byla postavena nová vysoká pec, která byla několikrát přestavována a zvětšována do výsledných parametrů 3,32 m šířky, 13,28 m výšky a 58,5 m³ objemu. V roce 1860 se ve slévárně nacházela již i kuplovna. V první polovině 19. století se zde začalo rozvíjet i strojírenství. V roce 1840 zde byl vyroben první soustruh na ruční pohon a roku 1850 první parní stroj.¹²²

Strašická huť, nacházející zhruba 17 kilometrů od Zbiroha, vznikla ve středověku, hutní výroba zde fungovala nepřetržitě a patřila k nejvýznamnějším železářským zařízením v Čechách.¹²³ Postupem času se strašická huť zaměřovala spíše na slévárnictví a získala si tím dobrou pověst. Ve 30. letech 19. století zde byly vybudovány dvě kuplovně, což lze považovat za počátek moderního slévárnictví ve Strašicích.¹²⁴ V letech 1854-1857 byla postavena druhá vysoká pec, která výškou 14,22 metrů patřila k nejvyšším dřevouhelným pecím v rakouské monarchii.¹²⁵

Dobřívská huť byla vzdálená cca 22 kilometrů od Zbiroha. Fungovala zde dřevouhelná vysoká pec a dva zkujňovací hamry. S postupným úbytkem ložisek železné rudy ubývala hutní zařízení. Od roku 1817 byla ukončena činnost vysoké pece. Po zrušení vysoké pece byl zrealizován záměr využít vodního spádu a v roce 1856 byla na jejím místě postavena válcovna. Dodnes se zde nachází tzv. Horní hamr, největší svého typu u nás, od roku 1963 prohlášený za kulturní památku.¹²⁶

¹²⁰KOŘAN, Jan. *Staré české železářství*. Praha, 1946, s. 218.

¹²¹RASL, Zdeněk a Irena LABOUTKOVÁ. *Přehled dějin českého hutnictví*. Praha, 2014, s. 81.

¹²²HUČKA, Jan. Z historie některých sléváren na Rokycansku. In: *Z dějin hutnictví*, r. 30, Praha, 2001, s. 110.

¹²³HOFMANN, Gustav. Strašické hutě a slévárny. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, Supp. Historie, č. 5, Rokycany, 1998, s. 3.

¹²⁴Tamtéž, s. 15.

¹²⁵Tamtéž, s. 16.

¹²⁶Tamtéž.

Přestože měl Zbiroh příznivou polohu, železářství se mu několik století vyhýbalo. Ležel totiž uprostřed bohatých lesů a v blízkosti ložisek železných rud. Plány na výstavbu železárny ve Zbirohu pocházejí až z konce 18. století, kdy začaly vznikat návrhy na rozsáhlou přestavbu železáren. V rámci této reorganizace, kterou měl na starosti železářský odborník František Josef Gerstner¹²⁷, se započala stavět v roce 1800 vysoká pec na Františkově u Zbiroha.¹²⁸ Dokončena byla v roce 1803 a pojmenována po císaři Františkovi I. Jednalo se o jednu z tehdy největších a nejvýkonnějších vysokých pecí, jejíž výška 10,5 m v té době značně převyšovala ostatní vysoké pece komorních železáren. I zde se z litiny odlévala dělostřelecká munice. V roce 1814 tady byly odlity pamětní medaile na památku ukončení napoleonských válek. Pro zvýšení výkonu vysoké pece byla v roce 1822 zavedena k dmýchání vzduchu válcová dmyhadla. V roce 1860 byla v provozu již i kuplovna. Železárna nadále zůstávala u původní technologie zkujňování železa ve zkujňovacích hamrech a vyráběla především litinu.¹²⁹

Zbirožské železárně měly jednotné řízení, v jehož čele stál ředitel. V letech 1749-1756 byl ředitelem železáren francouzský odborník Petr Josef Gouvier, který se pokoušel o zavádění různých technických zlepšení a inovací.¹³⁰ Pod jeho vedením se zde opět začalo praktikovat slévárenství a výrobní program komorních železáren se tak obohatil o litinu.¹³¹ Ve druhé polovině 18. století dochází k úsilí o zvýšení produkce železných hutí a hledají se cesty, jak snížit spotřebu dřevěného uhlí. Nejvýznamnějším z těchto pokusů bylo využití kamenného uhlí v železných hutích, které se v železářském průmyslu v Čechách využívalo především až v 19. století. Vhodná ložiska kamenného uhlí se na Zbirožsku nacházela pouze v oblasti Vejvanova, severozápadně od Zbiroha. Využití kamenného uhlí se však omezovalo pouze na cánové hamry na výrobu hřebíčkářského železa v Holoubkově, Dobřívě a Strašicích. Přestože pokusy o zvýšení produkce a úspor nepřinesly žádaný výsledek, ukázaly snahy vybočit ze zajetých kolejí a hledání nových cest.¹³²

¹²⁷František Josef Gerstner (1756-1832) byl významný český matematik, fyzik a průkopník železnice. Navrhl železniční propojení Vltavy s Dunajem, zabýval se fyzikálními vlastnostmi železa a řada průmyslových podniků jej žádala o radu v technických záležitostech. Jeho jméno je jedním z dvaasedmdesáti jmen významných českých osobností, jež jsou umístěna pod okny Národního muzea.

¹²⁸HUČKA, Jan. K historii zbirožské železárny ve Františkově. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*, č. 20, Rokycany, 2008, s. 47-48.

¹²⁹HUČKA, Jan. Z historie některých sléváren na Rokycansku. In: *Z dějin hutnictví*, r. 30, Praha, 2001, str. 112.

¹³⁰HUČKA, Jan. K historii zbirožské železárny ve Františkově. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*, č. 20, Rokycany, 2008, s. 47-48.

¹³¹HOFMANN, Gustav. *Komorní železárně na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 88.

¹³²Tamtéž s. 96-98.

Od roku 1815 do roku 1828 stála v čele železáren významná osobnost českého železářství. Ředitelem nově vzniklého Vrchního šichtovního úřadu ve Zbiroze se stal Michal Balling, jenž se významně podílel na jejich rozvoji. Do vedení železáren se tak dostal odborník s letitými zkušenostmi, obdařen širokými pravomocemi. V roce 1832 byl však Vrchní šichtovní úřad ve Zbiroze zrušen a správa železáren byla svěřena Vrchnímu hornímu úřadu v Příbrami.¹³³ Vrcholu ve svém vývoji dosáhly komorní železářny v polovině 19. století a během své více než dvěstěpadesátileté existence stály téměř vždy technicky na výši. Byly zde postaveny vysoké pece, dřevěná dmychadla a zkoušeny nové způsoby odlévání.

Zlom nastal v 60. letech 19. století, kdy doba dřevouhelného železářství byla na ústupu a modernizace výroby vyžadovala značné investice. Začaly se objevovat názory, že by bylo vhodnější železářny prodat než je udržovat pod státní správou. Propagátorem této cesty byl známý železářský odborník a ředitel horní akademie v Leobenu Petr Tunner, jenž argumentoval těžkopádnou správou rozsáhlého komplexu a bezvýhodností dalšího vývoje železných hutí s vysokými pecemi vázanými na dřevěné uhlí.¹³⁴ Dřevouhelné vysoké pece nebyly schopny konkurovat nově vzniklým kladenským koksovým pecím. Pokud by zbirožské železářny měly mít další perspektivu, bylo by nutné je zmodernizovat a zařídit na koks. Stát se proto rozhodl z důvodů finanční náročnosti v režijním železářském podnikání nepokračovat a jednotlivá panství rozprodal.¹³⁵ Prodejem do soukromých rukou tak skončila dlouhá éra komorních železáren na Podbrdsku, které měly pro vývoj starého železářství velký význam.

7.1 Vývoj technologických postupů zpracovávání železa v Českých zemích v průběhu 19. století

V první polovině 19. století nastává období průmyslové revoluce a dochází k přechodu od manufakturní výroby k továrnímu průmyslu. V praxi to znamenalo nahradit ruční řemeslnou práci stroji, které zvyšovaly produktivitu práce. České železářství bylo na počátku 19. století vybudováno pouze na dřevouhelné základně a jen výjimečně v něm lze nalézt prvky průmyslové revoluce. Technologie českého dřevouhelného železářství byly především manufakturní, tedy ruční řemeslné. Dřevo bylo poráženo ručně a i jeho pálení v milířích bylo manufakturní technologií, taktéž těžba rud a její zpracování bylo spíše ruční prací. Jediným

¹³³HUČKA, Jan. K historii zbirožské železářny ve Františkově. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*, č. 20, Rokycany, 2008, s. 47-48.

¹³⁴HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdská*. Příbram, 1981, č. 19, s. 159.

¹³⁵HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 178.

pracovním strojem uplatňujícím se v železárně byl buchar poháněný vodním kolem a válcovna. Manufakturní charakter českého železářství se během 1. poloviny 19. století nezměnil a u dřevouhelných hutí se udržel až do jejich zániku v 70. letech.¹³⁶ Jediné technické zdokonalení, jež se v některých dřevouhelných železárnách uplatnilo, bylo zavedení litinových válcových dmychadel a ohřívání větru.¹³⁷ Přehled českých dřevouhelných hutí ukazuje velkou životaschopnost dřevouhelných vysokých pecí. Z 67 vysokých pecí bylo v roce 1870 pouze 13 koksových.¹³⁸

České železářství založené na vysokých dřevouhelných pecích produkovalo buď šedé surové železo, které se používalo ke slévání, nebo bílé, zkujňované na svářkové železo. To se vyrábělo z dřevouhelného surového železa především zkujňováním ve výhních.¹³⁹ V průběhu 19. století se zaváděla mnohá zlepšení, která měla provoz dřevouhelného železářství zhospodárnit. Procesem, který by mohl nahradit dosavadní výhňové zkujňování, bylo pudlování. To se však v českých podmínkách příliš neosvědčilo, jelikož česká šedá surovina s vyšším obsahem fosforu a někdy i síry nebyla pro pudlování vhodná. Některé české hutě, jako právě Zbirožské komorní železářny, vědomy si nedostatku svých rud, tak k pudlování vůbec nepřistoupily. Pudlování se v českých zemích prosadilo natrvalo jen ve vítkovických a kladenských železárnách, kde byly vysoké koksové pece belgického typu a používala se zde švédská ruda.¹⁴⁰

V období hospodářské konjunktury 1866-1873, jež vedlo k rozmachu v průmyslu, začal vznikat vedle mohutného proudu, který představovalo dřevouhelné železářství, proud nový, založený na koksu a minerálním uhlí. Hospodářská konjunktura způsobila zvýšenou poptávku po železe, což vedlo k řadě investic.¹⁴¹ Nositeli nové technologie a ekonomiky se stali kapitalističtí podnikatelé, jelikož zavedení nových technologií bylo především otázkou ekonomickou.¹⁴² Ti nevystupovali již jen jako jednotlivci, ale jako akciové společnosti. Tato forma podnikatelům umožnila soustředit a používat velké kapitály a zajišťovala jim i vysoké

¹³⁶KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 125.

¹³⁷KOŘAN, Jan. Železářství. In: JÍLEK, František a kol. *Studie o technice v českých zemích 1800-1918 I.*, Praha, 1983, s. 182.

¹³⁸KOŘAN, Jan. Technicko-výrobní revoluce v železářství českých zemí. In: *Z dějin hutnictví 10*, Praha, 1981, s. 305.

¹³⁹KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 313.

¹⁴⁰Tamtéž, s. 117.

¹⁴¹Tamtéž, s. 127.

¹⁴²Tamtéž, s. 117-118.

zisky.¹⁴³ Technologické změny ještě více podnítila hospodářská krize, která začala po pádu vídeňské burzy v roce 1873. Krize zlikvidovala dřevouhelné železářství vázané na velkostatek a vedla k zániku mnoha menších železáren, případně k jejich přeměně na slévárny a strojírny.¹⁴⁴ Výstavba nových koksových vysokých pecí skotského typu a neustále se zdokonalující zkujňovací plávkové způsoby vyžadovaly značné finanční prostředky. Finančně náročná nebyla jen výstavba železáren s novou technologií, ale i jejich údržba udržet stávající úroveň. Velkovýroba vyžadovala i dostatečnou palivovou a rudní základnu. Pokud jedna surovina chyběla, bylo třeba ji levně dovézt. To bylo v českých zemích možné až po vzniku železniční sítě, tedy v poslední čtvrtině 19. století.¹⁴⁵

Základním stavebním materiálem klasické průmyslové revoluce byla železná litina, v období druhé průmyslové revoluce se jí stala ocel. V 50. letech se začaly zavádět nové technologické postupy hromadné výroby plávkové oceli, která se ukázala být vhodnou pro zkujňování surového železa z českých rud. V roce 1855 bylo zavedeno bessemerování (v kyselém konvertoru), roku 1865 martinování a v roce 1879 thomasování. Právě thomasování zasáhlo do hospodářského vývoje českých zemí mimořádným způsobem, neboť aplikací zásadité vyzdívky v Bessemerově konvertoru umožňovalo využít ve velkém dosud ladem ležící českou železnou rudu bohatou na fosfor. Tato technologie zpracování železa a vysoké koksové pece skotského typu, jež měly větší výkon, přinesly řešení se zpracováváním českých rud a učinily zásadní obrat v hutnictví železa v českých zemích.¹⁴⁶

¹⁴³KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v období průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 127.

¹⁴⁴JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk a kol. *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie*, Praha, 2006, s. 226-227.

¹⁴⁵KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v období průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978, s. 117-118.

¹⁴⁶JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk a kol. *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie*, Praha, 2006, s. 25.

8 Zbirožsko před Strousbergovým příchodem

Zbirožský velkostatek se nacházel na území, které disponovalo rozsáhlými kvalitními lesy, přičemž zalesněné území tvořilo tři čtvrtiny celkové rozlohy velkostatku,¹⁴⁷ jednalo se o plochu 21 800 ha.¹⁴⁸ Dřevo z místních lesů spotřebovávaly jednak železárny svým provozem, dále se zužitkovávalo jako palivo, stavební materiál nebo v jednotlivých odvětvích řemeslné výroby. Pro chod železářských zařízení bylo důležitou surovinou dřevěné uhlí. Jeho výrobu si jednotlivé závody obstarávaly samy a část z ní spotřebovávaly svým chodem.¹⁴⁹ Dřevěné uhlí později našlo využití i v dopravě.

Zbirožsko patřilo i přes existenci železáren spíše k chudším zemědělským oblastem. V období Strousbergova působení došlo k dočasné industrializaci, ale celkově zde převažovala spíše zemědělská výroba. Zemědělství na Zbirožsku bylo rozdrobené a zaostalé, především kvůli značné zadluženosti a nevýnosnosti. Nacházelo se tady i velké množství rybníků, které byly důležité nejen pro chov ryb, ale především pro chod jednotlivých železářských zařízení.¹⁵⁰ Povaha a bonita půdy na území velkostatku byla rozdílná. Nacházely se zde úseky břidličnohlinité půdy s pískem a šterkem, hodící se hlavně k pěstování žita, ovsa a některých luštěnin. Tato půda vyžadovala dobré obdělávání a hnojení, avšak její nevýhodou byla suchost. Dále se vyskytovala i půda hlinitá, více mokrá a studená. Pěstovaly se zde všechny druhy obilí, luštěniny i jetel.¹⁵¹

Místní obyvatelstvo vnímalo změny v hospodářské politice státu nastolené v 50. a 60. letech 19. století,¹⁵² avšak nedokázalo je zcela umně skloubit se zemědělskými podmínkami této oblasti. Řada obyvatel měla část zemědělské půdy v pachtu a snažila se tímto způsobem uživit. Místní využívali ke své obživě hlavně polní hospodářství a řemesla, což většině z nich dokázalo zajistit dostatečné příjmy na živobytí. Mnoho lidí bylo zaměstnáno v železářských závodech, ostatní se živili jako samostatní živnostníci. Železárny hrály v tomto regionu významnou roli a ovlivňovaly život mnohých obyvatel. Většina místních byla totiž závislá na příjmech za různé práce v jednotlivých železářských zařízeních. Přestože 60. léta 19. století znamenala pro železnou hutě období prosperity, postavení dělníků

¹⁴⁷SOkA Rokycany, Archiv města Zbiroh, *Okresní zastupitelstvo Zbiroh 1865-1928*, sign. 182 XI / 5, k. 53.

¹⁴⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 185.

¹⁴⁹HRABÁK, Josef. *Železářství v Čechách jindy a nyní. S přídatkem o dobývání uhlí v Čechách*. Praha, 1909, s. 148.

¹⁵⁰SOkA Rokycany, Archiv města Zbiroh, *Okresní zastupitelstvo Zbiroh 1865-1928*, sign. 182 XI / 5, k. 53.

¹⁵¹DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirožské*. Tábor, 1898, s. 146.

¹⁵²Zrušení tradičních vlastnických vztahů a přeměna půdy v soukromokapitalistické zboží otvíraly cestu kapitalistickému podnikání v zemědělství. I další opatření státu jako Živnostenský řád z roku 1859 a obchodní zákoník z roku 1862 podporovaly prakticky neomezené podnikání.

se zhoršovalo. Sociálnímu postavení dělníků a jejich rodin v době nemoci, penze či v případě jejich úmrtí vypomáhala bratrská pokladna. Dělníci do ní přispívali měsíčně částí svého příjmu. Předpokladem k získání nároku na podporu byla dlouholetá služba, věrnost a pracovitost. Majitel hutě ručil za její správné obhospodařování a bezpečné uložení finančních příspěvků.¹⁵³

Řemeslem, majícím v tomto kraji dlouholetou tradici, bylo cvočkařství. Soustředěno bylo především v Mýtě a na Strašicku.¹⁵⁴ Ve Zbiroze se cvočkařská dílna nacházela ve Sládkově ulici č. p. 174.¹⁵⁵ Založil ji roku 1860 Václav Kreisinger.¹⁵⁶ I toto řemeslo bylo v roce 1866 postiženo zhoršením hospodářského postavení. Situace vyústila ve cvočkařské nepokoje, které si vyžádaly přítomnost vojska. Cvočkaři vyzývali také dělníky z železných hutí, aby se k nim připojili. Ti tak neučinili, neboť postavení železárenských dělníků bylo stále ještě podstatně lepší než cvočkařů.¹⁵⁷ Cvočkařství však s postupným zaváděním tovární výroby cvočku a mohutným náparem Strousbergova podnikání postupně zanikalo, především kvůli své náročnosti a ručnímu provedení.¹⁵⁸

Díky velkému množství dříví byl na Zbirožsku dobře rozvinut dřevní průmysl. Parní pily se nacházely ve Zbiroze, Holoubkově, Kařízku a Dobřívě. Dalším řemeslem, které zde našlo uplatnění, bylo truhlářství. Velká dílna se nacházela v Dobřívě, menší dílny, zhotovující různé zboží pro truhláře a hole, fungovaly ve Zbiroze.¹⁵⁹

Zbirožsko náleželo k politickému okresu zbirožskému, který spadal pod správu hořovického hejtmanství.¹⁶⁰ Centrem Zbirožska byl městys Zbiroh, v té době s necelými dvěma tisíci obyvatel. Kronika města uvádí přesná čísla: „*Zbirov má dle ukončeného sepisování v roce 1869 ve 185 domech 1991 obyvatelů. Z těch je mužských 980, ženských 1011. Katolíků 1918, protestantů 22, židů 21, svobodných mužských 570, svobodných ženských 579, ženatých mužských 386, vdaných ženských 362, vdovců 24, vdov 70, domácích mužských 770, mužských*

¹⁵³HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdská 19*, Příbram, 1981, s. 221.

¹⁵⁴Tamtéž, s. 220.

¹⁵⁵Tato dílna se v roce 1929 přeměnila na továrnu *Zbirovia*, vyrábějící nářadí. Tento podnik zde funguje dodnes.

¹⁵⁶BATEK, František a kol. *Zbirožsko na starých pohlednicích*. Hostivice, 2007, s. 25.

¹⁵⁷HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdská 19*, Příbram, 1981, s. 220.

¹⁵⁸SOka Rokycany, Archiv města Zbiroh, *Okresní zastupitelstvo Zbiroh 1865-1928*, sign. 182 XI / 5, k. 53.

¹⁵⁹UČITELSTVO, *Politický a školní okres rokycanský. Na oslavu padesátiletého panování jeho c. a k. Apoštolského veličenstva císaře a krále Františka Josefa I.* Rokycany, 1898, s. 108-109.

¹⁶⁰Pod správou hořovického hejtmanství bylo Zbirožsko, jakožto součást zbirožského okresu do roku 1896, kdy došlo k reorganizaci v politické správě a byl opět obnoven politický okres rokycanský.

cizích 299, ženských 241, přítomných stále 1990, 1 na čas.“¹⁶¹ Sídlo zde měl c. k. okresní soud, berní úřad a okresní zastupitelstvo. Dále zde fungoval c. k. notářství, advokátní kancelář a c. k. četnická stanice.¹⁶² Na Zbirožsku panovala od poloviny 19. století klesající tendence počtu obyvatelstva, výjimku však tvoří konec 60. a počátek 70. let, kdy nastává nárůst obyvatel. Jedná se právě o Strousbergovu éru průmyslového podnikání v této oblasti, které sem na určitý čas přilákalo velké množství lidí, s vidinou nabídky práce. Obecně však Zbirožsko náleželo počtem obyvatelstva spíše k malým okresům a svou ekonomickou potencií a agrárním rázem k okresům slabším.¹⁶³

V 60. letech 19. století vlivem potřeby zlepšit místní infrastrukturu zbirožské okresní zastupitelstvo ochotně podporovalo výstavbu silnic. V průběhu několika let se jich vystavělo přes 100 kilometrů.¹⁶⁴ V 60. a 70. letech dochází v českých zemích k rozsáhlé výstavbě železničních tratí, budovaných střídavě státem a soukromým sektorem. Hustá železniční síť se stala páteří dopravní infrastruktury, ať už se jednalo o významné dálkové trasy či o kratší regionální spojnice.¹⁶⁵ Tato vlna železniční výstavby zasáhla i Zbirožsko, jehož územím vedla Česká západní dráha. V Pamětním listě o zřízení České západní dráhy, jež vydala v roce 1852 pražská obchodní a živnostenská komora, se píše, že železnice Praha – Plzeň – bavorská hranice měla: „*propojit Prahu s Plzní a Bavorskem a tak otevřít světovému obchodu nejen důležitou trasu, ale také přírodní bohatství a řemeslnou píli obyvatelstva tak vynikajícího kraje, jakým jsou západní Čechy*“.¹⁶⁶ Tato železnice vedla z Prahy, představující v rámci českých zemí primární centrum, do bavorského Brodu nad Lesy (Furth im Wald). Zahájení provozu se konalo 15. října 1861. V oblasti Zbirožska vlak tehdy stavěl pouze ve dvou stanicích, a to ve stanici Zbirow (dnešní Kařízek) a Holoubkov.¹⁶⁷ Železnice znamenala velký přínos, neboť umožňovala doposud nevídaný pohyb nákladu a osob, propojovala přírodní zdroje s hospodářskými centry a umožnila rozvoj těžby uhlí, které nejen sama potřebovala ke svému provozu, ale byla schopna ho přepravit

¹⁶¹SOKA Rokycany, Kronika města Zbiroh, s. 72.

¹⁶²UČITELSTVO, *Politický a školní okres rokycanský. Na oslavu padesátiletého panování jeho c. a k. Apoštolského veličenstva císaře a krále Františka Josefa I.* Rokycany, 1898, s. 352.

¹⁶³SOKA Rokycany, Archiv města Zbiroh, *Okresní zastupitelstvo Zbiroh 1865-1928*, sign. 182 XI / 5, k. 53.

¹⁶⁴Tamtéž, s. 69.

¹⁶⁵HLAVAČKA, Milan a kol. *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době.* Praha, 2014, s. 148.

¹⁶⁶HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce.* Praha, 1990, s. 74.

¹⁶⁷SIMBARTL, Václav, Eva SVOBODOVÁ a Dagmar VILETOVÁ. *Železnice Zbiroh mezi Prahou a Plzní.* Zbiroh, 2010, s. 1.

ve velkém množství na dlouhé vzdálenosti.¹⁶⁸ Zbirožsko tedy během několika let vlivem výstavby silnic a vznikem České západní dráhy dosáhlo dobré dopravní dostupnosti, jak v rámci regionu, tak v celostátním a mezinárodním měřítku. Spojení dobré dopravní dostupnosti s průmyslovým zázemím, surovinové základny a dostatečného množství dělnické pracovní síly tak vytvářelo výhodné podmínky pro Strousbergovu zamýšlenou exploataci Zbirožska.

Konec absolutistického režimu, snaha po naplnění českých politických a národních požadavků a úspěchy v hospodářské oblasti vyvolaly v českém obyvatelstvu snahu demonstrovat své státoprávní a kulturně politické postoje novým způsobem, který se doposud v českých zemích nevyskytoval. Oživené kulturně politické snažení české společnosti v 60. letech se projevovalo formou spolkové činnosti.¹⁶⁹ Proces utváření novodobé české společnosti nezůstal bez ohlasu ani ve Zbiroze, kde po vzoru ostatních českých měst vznikly na přelomu 60./70. let tři spolky. Prvním z nich byl pěvecký spolek Hlahol, který byl založen v roce 1868, předsedou se stal místní farář Kratochvíle.¹⁷⁰ Vznikl po vzoru pražského Hlaholu, jehož mottem bylo: „*Zpěvem k srdci, srdcem k vlasti*“.¹⁷¹ Dalšími dvěma, vzniklými v roce 1870, byly tělovýchovný spolek Sokol, silně formující široké vrstvy národa a potravinový spolek Mravenec.¹⁷² Zbirožsko bylo tedy součástí české uvědomělé společnosti. Obyvatelstvo přicházelo do kontaktu i s národně laděnou literaturou, neboť zbirožským rodákem byl Josef Václav Sládek, jeden z předních českých literátů poslední třetiny 19. století.

Před příchodem Strousberga žila na Zbirožsku většina obyvatel české národnosti. Jakožto součást Rakouska - Uherska cítili místní věrnost císaři Františku Josefovi. Měli nepochybně obavy z příchodu nového majitele velkostatku, kterému předcházela pověst úspěšného pruského železničního podnikatele a také z toho, jakým způsobem s nově získaným majetkem bude nakládat. Na druhou stranu vzhlíželi k nové situaci s očekáváním na zlepšení jejich pracovních a životních podmínek.

¹⁶⁸HLAVAČKA, Milan a kol. *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*. Praha, 2014, s. 149.

¹⁶⁹EFMERTOVIČ, Marcela. *České země v letech 1848-1918*. Praha, 1998, s. 293.

¹⁷⁰SOkA Rokycany, Kronika města Zbiroh, s. 45-46.

¹⁷¹EFMERTOVIČ, Marcela. *České země v letech 1848-1918*. Praha, 1998, s. 293.

¹⁷²SOkA Rokycany, Kronika města Zbiroh, s. 45-46.

9 Prodej a koupě velkostatku Zbiroh

Politické události přelomu 50./60. let 19. století vyjasnily mocenské postavení Habsburské monarchie ve středoevropském a severoitalském prostoru. Habsburská monarchie ztratila v této době rozhodující mocenský vliv v Lombardsku, Benátsku a po prohrané válce s Pruskem v roce 1866 i v německém prostoru, kde přenechala místo Prusku. Toto zahraničně politické dění ovlivnilo následný vnitropolitický přerod habsburské monarchie, jenž vyústil roku 1867 ve formu dualistického uspořádání monarchie, tedy vznik Rakouska - Uherska. Tyto změny vytvořily podmínky pro nástup neobyčejně rozsáhlé ekonomické konjunktury v letech 1867-1873, která se proměnila v zakladatelskou horečku, tzv. gründerzeit a vyústila v hospodářskou krizi.¹⁷³ Souběžně s podnikatelským bohem zakladatelské éry dochází i k rychlému rozvoji bankovníctví a nových metod platebního styku. Základem finanční soustavy se stávají bezhotovostní platby uskutečňované prostřednictvím různých forem cenných papírů.¹⁷⁴ Právě do tohoto období spadá Strousbergova koupě Zbirožska.

Vzhledem ke složitosti provozu a nutnosti modernizace přistoupila Habsburská monarchie v 60. letech 19. století k prodeji několika korunních majetků. Nejprve prodala některé komorní železárny na území Rakouska a v roce 1860 došlo k prodeji komorního panství Králův Dvůr se železárnou v Karlově Huti, jež sousedilo s panstvím Zbirožským. Kupujícím byl Emil Egon z Fürstenberka, majitel panství Křivoklát.¹⁷⁵ Rakousko vzhledem ke svým vysokým finančním problémům uzavřelo v dubnu 1866 smlouvu o půjčce 60 milionů zlatých s Allgemeine Österreichische Boden-Credit-Anstalt. K jejímu zajištění byly dány do zástavy některé korunní majetky, mezi nimiž figuroval i velkostatek Zbiroh. Krátce nato vypukla prusko-rakouská válka, která pro Rakousko neskončila dobře, a z níž plynuly následky. Po uzavření míru v srpnu 1866 v Praze, muselo Rakousko vyplatit Prusku reparace ve výši 30 milionů zlatých. Financování této částky zajistila půjčka s Allgemeine Österreichische Boden-Credit-Anstalt, avšak tyto prostředky potřebovalo Rakousko získat někde zpět.¹⁷⁶ Již v této době se začalo mluvit o možném prodeji Zbirožska, který však proběhl až o dva roky později. Josef Hrabák ve své studii popisuje průběh prodeje takto: „*O tom, že se mají (vedle některých jiných státních statků) státní železárny, zejména také celé panství zbirožské prodávati, začalo se již roku 1866 mluvit; i bylo z toho ve všech téměř kruzích zděšení veliké.*

¹⁷³HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha, 1990, s. 102.

¹⁷⁴JIRIČKO, Pavel. Pád krále železnic. In: *Historický obzor*, č. 3-4, Praha, 1996, s. 86.

¹⁷⁵HOFMANN, Gustav. *Komorní železárny na Podbrdsku. Studie z dějin starého hospodářství*. Praha, 1968, s. 177.

¹⁷⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 180.

*Zděšení toto ustoupilo v Čechách projevům opačným, radostným, když se jako veřejné tajemství proslýchalo, že obec pražská zamýšlí panství zbirovské od státu zakoupiti a podati Jeho Veličenstvu jako dar korunovační, neboť korunovace se tehdy v Čechách téměř najisto očekávala. Však za nedlouho se rozšiřovala pověst, že město Praha ve svém dotyčném jednání ničeho poříditi nemůže.*¹⁷⁷ Se souhlasem císaře Františka Josefa I. se tedy přistoupilo k prodeji státních majetků, mezi nimiž se nacházel i velkostatek Zbiroh, skládající se z jednotlivých menších statků Zbiroh, Točnick, Mirošov a Osek. Zákon o prodeji velkostatku byl podepsán 20. června 1868, prodej se uskutečnil 21. července 1868 a kupujícími byli Samuel Simundt, komorní rada v Berlíně a Vinzenz Kirchmayer, bankéř a prezident Obchodní komory v Krakově. Cena za velkostatek Zbiroh byla ustanovena na 6,5 milionu zlatých. V jejich vlastnictví však dlouho nezůstal, neboť ti jej 31. prosince téhož roku prodali Bethelu Henrymu Strousbergovi za 9,4 milionu zlatých. Z tohoto jejich rychlého jednání je zřejmé, že Simundt a Kirchmayer viděli v této koupi výhodný obchod. Strousberg měl uhradit 6,4 milionu zlatých hotově ve splátkách a zbylé 3 miliony skrz převzetí hypotéky.¹⁷⁸ Zpočátku platil Strousberg pravidelně, ale zlom nastal na přelomu roku 1870/1871, kdy se dostal do finanční tísně v souvislosti se stavbou železnice v Rumunsku. Z této tíživé finanční situace se však ještě dokázal v tomto okamžiku dostat.¹⁷⁹

Strousberg popsal koupi Zbiroha ve svých Pamětech takto: *„Jakýsi německý obchodník ve spojení s bankéřem z Krakova koupili panství od rakouského státu. Tento berlínský obchodník byl dlouholetým obchodním partnerem jednoho berlínského bankéře, s nímž jsem měl úzké vazby a dlužil mu tak významnou částku, že na tom závisela existence mého přítele. Byl jsem svému příteli velmi zavázán, a proto jsem se rozhodl, kdyby to bylo nějak možné, mu pomoci. Jako jediná možná pomoc byla právě koupě Zbiroha, a tak jsem panství koupil a přítele zachránil. V té době jsem končil s nakupováním statků a pouze přátelství a vděčnost mě podnítily k tomu Zbiroh koupit. Mé poměry byly výborné a finanční situace stabilní, takže jsem se cítil oprávněný uposlechnout své pocity. Tato koupě se mi však měla stát osudnou.*¹⁸⁰

Strousbergova verze o koupi Zbirožska z důvodu záchrany přítele působí nevěrohodně. Strousberg byl typem podnikatele, který sledoval své zájmy a rozhodně by nevynakládal

¹⁷⁷HRABÁK, Josef. *Železářství v Čechách jindy a nyní. S přídatkem o dobývání uhlí v Čechách*. Praha, 1909, s. 232.

¹⁷⁸Převzetí smlouvy o státní půjčce s Allgemeine Österreichische Boden-Credit-Anstalt, jejíž součástí byl Zbiroh.

¹⁷⁹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 180-181.

¹⁸⁰STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 447-448.

tak vysoké částky ke koupi nějakého majetku, z kterého by mu neměl plynout zisk.¹⁸¹ Navíc Strousberg Zbirožsko před jeho koupi sám navštívil, aby se ujistil, že tato oblast mu zajistí potřebné výnosy.¹⁸²

Bethel Henry Strousberg se tedy stal od 31. prosince 1868 majitelem velkostatku Zbiroh o rozloze 25 200 ha, k němuž náležely Zbiroh, Točnick, Mirošov a Osek. Dále k němu patřily i zbirožský zámek a železářny Františkov, Holoubkov, Strašice a Dobřív. Území, které touto koupí získal, odpovídalo svou velikostí malému německému knížectví.¹⁸³

Strousbergova koupě Zbirožska připadla do období, které bylo velmi příznivé pro rozvoj železářství. Po špatném roce 1865 nastal již v následujícím roce 1866 velký rozmach, zapříčiněný zejména prusko-rakouskou válkou. Spotřeba železa i jeho cena neustále stoupaly, takže roku 1872 byly dvojnásobně vyšší než v roce 1865.¹⁸⁴ Tento současný rozkvět se neustále stupňoval a zejména na počátku 70. let byl spojen se silnou podnikatelskou aktivitou. Tato doba je souhrnně označována jako zakladatelská horečka neboli gründerzeit. Rychle se vyvíjející ekonomická aktivita však často přerůstala rámce zdravého podnikání a sloužila i ke spekulacím. To se pak naplno projevilo během hospodářské krize v roce 1873.¹⁸⁵

Tato konjunktura vyvolala u Strousberga velkou investiční činnost, v níž Zbirožsko hrálo důležitou roli.¹⁸⁶ Koupí velkostatku Zbiroh Strousberg sledoval své zájmy, neboť v něm spatřoval vidinu zisku. Byl v té době již považován za jednoho z největších železničních podnikatelů Evropy, avšak v Čechách nepříliš známý. Ve Strousbergově rozhodnutí koupit Zbiroh hrály roli jeho finanční poměry a platební schopnost, kterou v té době disponoval.¹⁸⁷ Věděl, že cena, kterou za Zbiroh zaplatil, byla vysoká, byl si ale vědom přírodních zdrojů a hutního i materiálního potenciálu, které mu měly v budoucnu zajistit značné zisky.¹⁸⁸ Krátce před tím, než Zbiroh koupil, osobně jej navštívil a dojmy z této návštěvy popsal ve svých Pamětech: „Cena za Zbiroh byla vysoká, ale jen ten, kdo to vydrží snášet jako já, si dokáže

¹⁸¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 181.

¹⁸²STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 450.

¹⁸³BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 180-181.

¹⁸⁴HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého hospodářství*. Praha, 1968, s. 178.

¹⁸⁵JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk a kol. *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie*, Praha, 2006, s. 330-331.

¹⁸⁶HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého hospodářství*. Praha, 1968, s. 178.

¹⁸⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 182.

¹⁸⁸Tamtéž, s. 186.

*opatřit velké příjmy z dalších zdrojů. Za těchto okolností jsem přicestoval na Zbiroh, sledoval místní poměry a došel k přesvědčení, že je zde k dispozici hutní bohatství a schopný dělnický personál k vybudování průmyslu.*¹⁸⁹

Další nesmírně lákavou věcí byla pro Strousberga vidina růstu jeho postavení. Doposud byl v Prusku považován za velkopodnikatele, vlastníčího několik závodů po celé zemi a byl znám především jako „král železnic“. Rezidenční sídlo měl na prestižní berlínské Wilhelmstraße, avšak jakožto majitel velkostatku mohl pomýšlet na mnohem vyšší prestiž. Jeho sousedy v Čechách byli členové nejvyšší šlechty jako Fürstenbergové, Colloredo - Mannsfeldové či Metternichové.¹⁹⁰

¹⁸⁹STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 450.

¹⁹⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 182.

10 Strousbergův příchod na Zbirožsko

10.1 Slavnostní příjezd nového majitele velkostatku Zbiroh

Strousbergův příjezd na Zbirožsko byl doprovázen s velkými očekáváními místních obyvatel. Přestože zde nebyl tak známý jako v Prusku, předcházela ho pověst „krále železnic“ a velmi úspěšného a bohatého podnikatele. Navíc byl znám snahou řešit sociální otázku svých zaměstnanců. Místní obyvatelstvo si tudíž od nového majitele Zbirožska slibovalo zlepšení pracovních a životních podmínek.

Donedávna bylo Zbirožsko majetkem komory a nejvyšší autoritou byl císař František Josef I. Na tento fakt měl Strousberg narážet i v budoucnu, neboť i přes odmítavý postoj k habsburskému domu a politice prosazující zájmy Uhrů, zůstal nadále císař postavou, ke které zbirožské obyvatelstvo hledělo s důvěrou.¹⁹¹ Navíc zde hrál důležitou roli i fakt, že Strousberg byl národností Prus, na což někteří lidé hleděli s nedůvěrou. Vztahy obyvatel Čech k Prusům byly po prusko - rakouské válce spíše negativní. Přestože k přímým bojům na území Zbirožska nedošlo, byli místní nuceni snášet přítomnost přesouvající se pruské armády a její následky. Kronika města Zbiroh uvádí: „*Pruské vojsko přicházelo skoro co den a dílem i delší pozůstalo ve Zbirohu čas. Téměř všechny obce okresu Zbirožského dostaly pruské vojsko. Do Zbiroha přišli první Prušáci na sv. Annu dne 26. července. Byli to uhláni na počet 26. Přišli od Lišeňské strany a odešli stranou k Mýtu. Ve Zbirohu před radnicí zůstali stát a tázali pro se pivo a chleb s máslem. Asi v hodině odešli. Obec zapravila sama účet, - poněvadž se Prušáci po něm neptali.*“¹⁹² Poté, co se veřejnost dozvěděla, kdo je novým majitelem velkostatku Zbiroh, objevují se nesouhlasné názory. List *Bohemia* svou zprávou o prodeji Zbirožska podněcoval českou nevráživost vůči Prusům: „*Hrabě Bismarck, muž krvavého praporu, kupuje zbirožské panství, aby tam zbudoval prušáckou baštu*“¹⁹³ ke Strousbergově osobě dodává: „*Nebyl to snad pan doktor Strousberg, kdo přivedl železnou dráhu ke hranicím české země, aby umožnil nástup prajzských zbrojnošů?*“¹⁹⁴

Strousberg hodlal svůj příjezd na Zbirožsko jakožto nový majitel pojmout ve velkém stylu. Slavnostní příjezd byl naplánován na 15. července 1870. Rodina cestovala soukromým vlakem, doprovázena čtyřiceti členy personálu. Vlak měl dvacet vagonů, převážel šedesát koní, velké množství zavazadel a domácího vybavení. Strousberg se však bohužel tohoto

¹⁹¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 188.

¹⁹²SOKA Rokycany, Kronika města Zbiroh, s. 44-45.

¹⁹³*Bohemia*, Praha, r. 42, 2. ledna 1869.

¹⁹⁴Tamtéž.

slavnostního uvítání nemohl zúčastnit. Na mezinárodní scéně se schylovalo k prusko - francouzské válce, která vypukla 19. července 1870. Strousberg tudíž musel zůstat v Berlíně.¹⁹⁵

Místní obyvatelstvo podniklo rozsáhlé přípravy na příjezd nového majitele a jeho rodiny. Chtěli ho přivítat s patřičnou slávou a úctou. Pamětník Strousbergova působení na Zbirožsku Antonín Zoglmann popisuje slavnostní vjezd Strousbergovy rodiny následovně: *„Od Borku až k Švábínu postaveny byly vždy ve vzdálenosti několika metrů od sebe slavobrány. První představovala hospodářství; stožáry její ozdobeny byly všemi druhy polních plodin v okolí pěstovaných. Při ní stáli hospodářští úředníci a dělníci v pracovním úboru. Druhá slavobrána byla lesnická, kolem níž shromážděn byl lesnický personál a dřevorubci z celého panství, z nichž někteří při milířích právě pracovali. Další slavobrána byla hornická, postavená ze železné rudy, nahoře ovšem bez oblouku. Též u této byli horníci v práci. Za nimi byli slevači, kteří napodobovali při vysoké slévací peci – kychtě – z níž se kouřilo a do níž rudu nakládali. Poslední brána byla železářská, zhotovená z cvočkářských prutů, cejnů, v dobrívské válcovně řezaných. Zhotovily ji všechny železářny na panství společně. Dělnictvo, do oboru železářského příslušející, stálo u ní ve dvou řadách v úboru pracovním. O 11. hodině dopoledne přijel konečně slavný průvod. Napřed jeli na malých koních dva panoši v bílých krátkých nohavicích, modrých kabátcích a rovných čepicích. Za těmito byl dlouhý uzavřený kočár, tažený čtyřmi koňmi, z nichž na každém seděl panoš týmž způsobem ustrojený; na vysokém pak kozlíku seděli přemovaný kočí a lokaj. V kočáře seděla Strousbergova rodina. Když se kočár přibližoval ku branám, provolávali dělníci u každé na dané znamení: „Vivat!“ . Když přešel, dán ku všeobecnému zklamání dělnictvu rozkaz k rozchodu. Očekávaliť právem za prokázání úcty a slávy pohoštění, ale nedostali na posilněnou nic a musili si to na zpáteční cestě své koupit v Mýtě nebo ve Strašicích. Kdo nevzal, spoléhaje lehkověrně na kavalírské pohoštění, z domova peněz, šel o hladu a žízni až domů; že tu hlasitě na panskou noblessu reptáno, nelze se diviti, neboť mnoho jich přišlo už ráno z Oseka a Padrtě.“¹⁹⁶*

Také železářský odborník a ředitel hutí ve Völklingenu v Sársku Gottfried Reitböck ve svém spise *Der Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende* popisuje slavnostní atmosféru při příjezdu Strousbergovy rodiny: *„ V létě 1870 měla se rodina Strousbergova nastěhovati do přestavěného zámku. Od obce Kařízek, kde byla Zbirohu nejbližší stanice dráhy, je to asi 8 km k zámku. Na této cestě byly postaveny slavnostní brány a bílé čtyřspřeží*

¹⁹⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 139.

¹⁹⁶ZOGLMANN, Antonín. Světská sláva – polní tráva. In: *Brdský kraj, Měsíčník věnovaný zájmům muzejním a osvětovým IV*. č. 1, Rokycany, 1911. s. 11.

očekávalo hosty. Velká kavalkáda byla připravena k doprovodu. Již den před tím bylo celé okolí v napětí. Nesmírný dav lidí očekával příští věci. Každý chtěl vidět a památný den spolu prožít, kdy všemocný král železnic vtáhl do svého zámku. Avšak on nepřišel. Přijela sice paní Strousbergová s dětmi a průvod se zastavil u první čestné brány, na které byly symboly zemědělství spojeny v živý obraz. U další brány byl znázorněn rybolov, u třetí uhlířství, u čtvrté lesnictví a u poslední hornictví a hutnictví, kde ve vystavěné tavicí peci bylo před očima paní Strousbergové ulito písmeno S. Každý se ptal, kde zůstal hlavní bod toho všeho. Říkalo se, že diplomatické zápletky Dr. Strousberga zadržely v Berlíně.“¹⁹⁷

10.2 Zbirožský zámek jakožto Strousbergovo reprezentativní sídlo

10.2.1 Historie zbirožského zámku

Zbirožský hrad vznikl zřejmě na počátku 13. století. Pro svou strategickou polohu v kraji se stal oporou českých panovníků. Mezi nejvýznamnější vlastníky patřili Jan Lucemburský, Karel IV. či Rudolf II. Habsburkové sice hrad drželi až do poloviny 19. století, ale v roce 1594 přešlo zbirožské panství do majetku a správy české královské komory. Panství tak plnilo především ekonomickou funkci a komora zámek využívala pro správní účely. Sídly zde císařské úřady – úřad okresní a berní, dále administrativní úřady zbirožského panství.¹⁹⁸ K rozsáhlejším renovacím došlo až v první polovině 19. století, jednalo se především o úpravy interiérů a zámeckého parku. Zásadních stavebních úprav se však zbirožský zámek dočkal až za Bethela Henryho Strousberga.¹⁹⁹

10.2.2 Renovace zámku

Strousbergův zájem se ihned po koupi velkostatku obrátil také ke zbirožskému zámku. Podle Strousbergových plánů se měl zámek stát přepychovým sídlem, které bude v českých zemích plnit reprezentativní roli. Zároveň se měl stát centrem jeho zamýšlených regionálních podnikatelských aktivit. Středověký hrad byl přebudován na neorenesanční zámek, který měl sloužit jako letní sídlo majitele a jeho rodiny.²⁰⁰ V polovině května roku 1869 zavládl na zámku neobvyklý ruch a shon. S prací započalo na 1500 dělníků, kteří pracovali ve dne

¹⁹⁷REITBÖCK Gottfried, *Der Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*. Schmalkalden, 1924, s. 9.

¹⁹⁸DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 46.

¹⁹⁹RYŠAVÝ, Vratislav. Stavební vývoj zámku Zbiroh. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*. Rokycany, 2010, č. 22, s. 107.

²⁰⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 183.

v noci, neboť přestavba měla být hotova v termínu jednoho roku. Antonín Drachovský²⁰¹ ve své vlastivědné publikaci *Obrazy zbirovske* popisuje průběh přestavby: „*Téměř nad hlavami úředníků počalo na zámku bourání a stavění a to s chvatem nevídaným. Pracováno dnem i nocí i v největší svátky, ba i po celou zimu, přičemž aby nemrzla, malta na plechových pánvích ohřívána. Dělnictva ze všech stran sehnáno, nejčtenější byli zedníci a kameníci.*“²⁰² Také Kronika města Zbiroh popisuje, že na zámku vládl neobvyklý ruch a shon: „*Pracovalo se z části ve dne a v noci, v létě i zimě, v noci při pochodních, v zimě při ohních. Lidu na práci množství cizího se přihlásilo. Na Zbirohu po celý čas stavby velmi živo. O byty nouze, neb 1500 dělníků a řemeslníků přebývalo.*“²⁰³

Renovace zámku a parku navrhoval Strousbergův dvorní architekt August Orth²⁰⁴. Stavební úpravy, které pro zámek navrhl, se nesly v neorenesančním stylu. Celkový výsledek přestavby a nákladné vnitřní vybavení mělo demonstrovat moc a bohatství, kterými Strousberg disponoval. Nejinak tomu bylo již při stavbě Strousbergova rezidenčního sídla na berlínské Wilhelmstraße č. p. 70 v letech 1867/1868, nacházející se v jedné z nejprestižnějších čtvrtí Berlína. Sídlily zde ty nejvyšší státní úřady a osobnosti. Nacházelo se zde Ministerstvo zahraničí, sídlo kancléře v č. p. 74 a zároveň Bismarckova soukromá rezidence pod číslem Wilhelmstraße 76. Poloha Strousbergova paláce na prestižní ulici a okázalost ukazují Strousbergovy ekonomické a sociální možnosti. V době stavby své berlínské rezidence se Strousberg nacházel na vrcholu svých podnikatelských aktivit a v pruské společnosti se dokázal dostat mezi absolutní špičku. Interiéry byly zařízeny ve velkolepém stylu. Kombinovaly se zde materiály jako dřevo, mramor a sklo, nábytek byl potažen barevným sametem a zdi byly barevně potapetovány, ozdobeny dekorativními malbami s důrazem na pompéznost. Nacházela se zde jídelna s renesančním nábytkem pro 50 hostů, hudební sál s jevištěm a obrazárna, čítající kolem dvou stovek obrazů, čímž se řadila k nejznámějším soukromým sbírkám v Berlíně.²⁰⁵ Jedním z nejznámějších obrazů byly *Škubačky hus* (v originále *Die Gänserupferinnen*) od Maxe Liebermanna, nacházející se nyní v Národní galerii v Berlíně.²⁰⁶ Jeho prestiž doprovázela i role mecenáše a podporovatele umění. Jak

²⁰¹Narozen r. 1842 v Táboře, ředitel obecní školy ve Zbiroze. Působil na mnoha místech zbirožského okresu. Byl kronikářem Zbirožska a zajímal se o jeho historii. Samostatně vydal: *Obrazy Zbirovske, Kulturní obrázky ze Zbirovska, Strašice, O poddanství a robotě.*

²⁰²DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovske*. Tábor, 1898, s. 46.

²⁰³SOKA Rokycany, Kronika města Zbiroh, s. 45.

²⁰⁴Na Strousbergovu žádost navrhl několik dalších významných staveb, mezi nimi například rezidenční sídlo na Wilhelmstraße, Görlitzer Bahnhof (koncové nádraží mezi Berlínem, Chotěbuzí a Zhořelcem), které dnes již nestojí a dobytčí trh v Berlíně.

²⁰⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 94-97.

²⁰⁶OHLSSEN, Manfred. *Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg. Eine preußische Gründerkarriere*. Berlin, 1987, s. 249.

stavba berlínského paláce, Strousbergova luxusního rezidenčního sídla, tak i nákladná renovace zbirožského zámku, který měl plnit reprezentativní a správní roli, jsou výrazem Strousbergovy prestiže.

Stavební úpravy na zbirožském zámku byly rozsáhlé, avšak s ohledem na jeho dosavadní ráz. U zámku byly strženy valy a zasypán příkop. Na těchto místech byla vybudována květinová terasa a okolí zámku upraveno ve stylu anglického parku. Strousberg nechal přebudovat středověké obranné prvky na okrasné a reprezentativní. Bylo jasné, že chce zde mít vysoké pohodlí. Stará hlavní vstupní brána byla nahrazena novou, neorenesanční. Vstup k ní hlídali dva bronzoví lvi na kamenných podstavcích. Zajímavostí je, že lvi jsou totožní se sochami lvů, které byly osazeny v roce 1857 na zděné sokly před vstupní bránou Nového zámku v Muskau²⁰⁷ a zničeny za 2. světové války. Není jasné, jak se lvi na zbirožský zámek dostali, na čí návrh a proč jako dvojníci lvů z Muskau. Strousberg se s majitelem zámku v Muskau, knížetem Ludwigem Heinrichem von Pücklerem²⁰⁸ znal osobně, neboť ten podporoval výstavbu Strousbergovy železnice z Berlína do Zhořelce. Je tedy možné, že se Strousberg nápadem vystavět lvy od něj inspiroval. Stejně tak mohl s touto myšlenkou přijít architekt Orth, který sledoval dobovou tvorbu i módu.²⁰⁹ Tyto dvě sochy bronzových lvů tvoří výraznou dominantu zbirožského zámku dodnes. To, že měla náročná renovace demonstrovat Strousbergovo postavení, dokazuje také instalace tzv. Maurského pavilonu, který byl v roce 1867 vystavován Německem na světové výstavě v Paříži. Strousberg sledoval módní trendy, které byly standardní pro privilegované společenské třídy. Po skončení výstavy tedy pavilon koupil a nechal ho umístit na zbirožském zámku. Toto jednání mělo posílit Strousbergův kulturní kapitál. Během konkurzu Strousbergova majetku Maurský pavilon zakoupil bavorský král Ludvík II. a nechal ho instalovat do parku ve svém zámku Linderhof, který se nachází nedaleko Mnichova.²¹⁰

V zámku byly do roku 1869 umístěny kanceláře s císařskými úřady, úřad okresní a berní a administrace zbirožského velkostatku. Ty se ovšem musely během úprav přestěhovat, zčásti do nově postavené budovy radnice v městysu²¹¹, zčásti na Švabín.²¹² Pravé křídlo zámku bylo

²⁰⁷Mužákov – obec v Sasku na hranici s Polskem.

²⁰⁸Německý šlechtic, světoběžník, voják, spisovatel a zahradní architekt. Proslul především jako znamenitý umělecký zahradník.

²⁰⁹LÍČENÍKOVÁ, Michaela. Majestátní lvi ze Zbirohu mají své starší příbuzné v Muskau. In: *Zprávy památkové péče: Časopis státní památkové péče*. Praha, 2008, č. 1, s. 67-68.

²¹⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 183.

²¹¹DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrázky Zbirožské*. Tábor, 1898, s. 47.

²¹²Část Zbirohu, nacházející se západně od zámku.

radikálně přestavěno. V přízemí byl z původních koníren přebudován veliký sál. Unikátní renesanční památka - cenný táflováný a malbami zdobený strop v původním císařském paláci byl při přestavbě zcela zničen. Jako nový reprezentační prostor měl sloužit sál se skleněnou střechou. Na jeho stavbě pracovali dělníci ve dne v noci, za každého počasí, neboť se vše muselo stihnout v šibeničním termínu 365 dnů.²¹³ Výsledkem byl unikátní prostor, který si v letech 1912-1926 pro svou výjimečnost zvolil jako místo k namalování Slovanské epopeje Alfons Mucha. V patře byly z původních kanceláří vybudovány reprezentativní pokoje zámku, využívány majitelem a jeho rodinou. Nacházely se zde ložnice, společenské místnosti a Strousbergova pracovna. Prostory byly vybaveny honosně, podle dobové módy. Součástí vybavení byla také tematicky rozmanitá knihovna čítající v roce 1872 přes tři tisíce svazků. Nalevo od průjezdu bránou byly zbořeny komory a sklepy a na jejich místě postaveny kanceláře. V levé části prvního nádvoří byla postavena oranžerie se sloupy a skleněnými dveřmi.²¹⁴ Z tohoto architektonického skvostu lze dnes vidět pouze zlomek.

Konírny byly umístěny na Strousbergovo přání dál od zámku, a to na cestu vedoucí od Švabína. Uprostřed nádvoří stála kašna, která byla přestavěna na vodojem. Na rozích původní kašny stály dvě sochy granátníků. Plastiky byly vyrobené v roce 1756 za vlády Marie Terezie ve strašických slévárnách.²¹⁵ Každá socha byla 2,5 metru vysoká a vážila 2,2 tuny. Roku 1808 je hrabě František Kinský nechal přemístit do vojenské akademie ve Vídeňském Novém Městě. Zde sochy stály až do bombardování města roku 1945, kdy po nich stopy mizí. Tři nové kopie nechal odlít ve strašických železárnách Max Hopfengärtner až v roce 1890. Dvě plastiky byly odlity za účelem regionální reprezentace společné expozice Západočeských železáren na Všeobecné zemské výstavě v Praze konané v roce 1891, třetí nechal umístit na zbirožský zámek. Zde socha stála až do 90. let 20. století, kdy byla převezena na zámek Dobříš. Jako jediná ze tří je úplná, má zachovanou pušku i granátnickou šavli.²¹⁶ Druhá socha granátníka stojí v parku v Holoubkově a třetí u motorestu Rohlenka na dálnici mezi Brnem a Vyškovem. Novodobá replika stojí i na dvoře slévárny ve Strašicích. Původní dřevěný model je umístěn v průchodu na nádvoří na zámku Zbiroh.²¹⁷

Stavba rezidenčního sídla na berlínské Wilhelmstraße ve velkolepém stylu i náročná renovace

²¹³DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 46.

²¹⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 183-184.

²¹⁵KOŘAN, Jan. *Staré české železářství*. Praha, 1946, s. 162.

²¹⁶HUČKA, Jan. Osudy litinových plastik rakouského granátníka. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka, Suppl. Historie 6*, Rokycany, 1998, s. 77.

²¹⁷HUČKA, Jan. Z historie odlévání granátníka ve Strašicích, In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka, Suppl. Historie 12*, Rokycany, 2007, s. 104-109.

zbirožského zámku ukazuje Strousbergovu snahu začlenit se mezi privilegované vrstvy a demonstrovat své postavení, což dokazuje vkusem i stylem typickým pro vyšší společenské třídy, sledováním módních trendů a okázalými architektonickými úpravami. Zároveň při uskutečňování svých stavebních plánů realizoval náročná a megalomanská řešení, jako například instalaci maurského pavilonu či stavbu skleněné střechy na zbirožském zámku. Postavení si vybudoval na své práci, která za ním byla vidět a i když nepocházel z vysokých společenských kruhů, dokázal se dostat mezi špičku pruské společnosti. Šibeniční termín jednoho roku a náročná realizace, které Strousberg určil pro renovaci zbirožského zámku ve své letní sídlo, se podařilo dodržet. V polovině července roku 1870 byly práce až na drobné detaily dokončeny a nový majitel se do něj mohl se svou rodinou nastěhovat.²¹⁸

²¹⁸SEDLÁČEK, August. *Hrady, zámky a tvrze království českého VI: Podbrdsko*. Praha, 1936, s. 245.

11 Strousbergova správa velkostatku

Strousberg koupil velkostatek Zbiroh v době, kdy byl plně zaměstnán i na jiných místech. V Prusku měl rozestavěno několik drah, v procesu byly i stavby železnic v Maďarsku a Rumunsku. Rozšiřoval svou podnikovou základnu na německém území, zorganizoval výstavbu dobytčího trhu a tržnice v Berlíně a naplno se věnoval vydávání deníku *Die Post*. Kvůli zaneprázdněnosti ustavil v Berlíně hlavní štáb složený z kvalifikovaných pracovníků, který pověřil řízením jeho záležitostí v době své nepřítomnosti. V této chvíli bylo pro Strousberga nejdůležitější věcí uvést do chodu správu zbirožského velkostatku, jelikož s ním měl dalekosáhlé plány.²¹⁹

Strousberg ihned po převzetí velkostatku ustavil Organisation für die Herrschaft Zbirow neboli generální ředitelství. Tato hlavní správní instituce sídlila na zbirožském zámku a byla jí podřízena ústřední ředitelství hutí, lesů, hor a pil. Byla tvořena lesmistrem, uhlířským inspektorem, ředitelem hutí, ředitelem pil, hor a hospodářství a dvěma administrativními úředníky. Generální ředitelství mělo na starosti správu velkostatku a ve Strousbergově nepřítomnosti mu zasílalo záležitosti ke schválení.²²⁰ Strousberg do těchto vedoucích pozic přivezl s sebou z Pruska „své lidi“, kteří nebyli znalí místních poměrů. To se setkávalo s nespokojeností a nesouhlasem místních obyvatel a Strousberg tím ztrácel jejich počáteční důvěru a sympatie.²²¹ V praxi to vypadalo tak, že Němci byli ve vedoucích funkcích a Češi vykonávali manuální práce, přestože se vyznali v jednotlivých záležitostech týkajících se chodu velkostatku lépe než nově dosazení cizinci. Jazykem správy velkostatku se stala němčina, lidé na vedoucích postech si zakládali na oslovování a tituly a jejich roční plat činil přes 8000 zlatých.²²²

Hospodářské těžiště Zbirožska leželo v lesním hospodářství. Této výhody si Strousberg byl vědom. Lesy zabíraly více než třičtvrtě plochy zbirožského velkostatku, konkrétně 21 800 ha. Avšak krátce předtím, než Strousberg Zbirožsko převzal, nastaly na podzim roku 1868 silný vítr a sněhová bouře, které způsobily v lesích katastrofu.²²³ Antonín Drachovský popisuje situaci v lesích takto: „*Podzim l. 1868 byl velmi vlhkým, půda lesní byla úplně rozmočena a neposkytovala pevné podnože stromů. Počátkem listopadu spustil vlhký sníh v takovém množství, že podobalo se, jakoby lesy v sněhu tom pohřbeny byly. Takovéto tíži nemohouce*

²¹⁹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 187.

²²⁰SOA Praha, Velkostatek Zbiroh, k. 49.

²²¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 187-188.

²²²DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 27-28.

²²³BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 185.

odolati, počaly se stromy lámati a vyvraceti. Na sta pil zaměstnáno po celé následující léto a odstraňováním vyvrácených kmenů a práce neubývalo. A ještě nebyly jedny spousty odklizeny, postiženy lesy pohromou mnohem hroznější. Noc ze 27. na 28. října 1870 zůstane památnou v dějinách lesů zbirožských. Strašný víchr noci té zuřící pohubil velikou část předešlými vývraty otevřených lesů. Po každém mohutném zadutí hrozného větru kácely se celé lesiny k zemi, tak že místy ni jediného kmene státi neostalo. Tak dosáhl Strousberg nad vše očekávání velikých výkazů lesních a měl při tom i výhodu tu, že nepotřeboval s příslušnými úřady o to vyjednávat, mnoholi dříví poraziti smí.²²⁴ Sám Strousberg považoval tuto situaci za výhodnou, jelikož měl v tuto chvíli k dispozici mnohem více dřeva než při běžném kácení, které mohl výhodně prodat. Tím pádem se mu hned po převzetí Zbirožska začal do určité míry vracet vynaložený kapitál.²²⁵ Jenže důsledky kalamity s sebou přinášely problémy. Muselo se přistoupit k řešení tohoto stavu a spadlé stromy odstranit a zužitkovat. Bylo potřeba zaměstnat větší množství lesních pracovníků, kteří by následky katastrofy odklidili, což vyžadovalo větší finanční náklady. V provozu bylo mnoho pil a Strousberg založil další ve Strašicích, Holoubkově a Zbiroze.²²⁶ Dále bylo nutné vytěžené plochy opět zalesnit. Tato kalamita se opakovala ještě v zimě 1872, avšak s mnohem horším výsledkem pro lesní hospodářství.²²⁷ Nahromaděné množství dřeva v lesích způsobilo přemnožení kůrovce, což vedlo k obrovským škodám a na jeho odstranění bylo vynaloženo mnoho peněz a úsilí.²²⁸

Zbirožské lesy byly do Strousbergova příchodu rozděleny na 20 revírů a jejich správa svěřena lesním, nad nimiž byli ustanoveni tři nadlesní, kteří byli podřízeni lesní správě v Drozdově. Strousberg následně provedl reorganizaci, z těchto 20 revírů vytvořil 5 nadlesnictví.²²⁹ Lesy zbirožského velkostatku byly rozděleny do následujících 16 revírů: Hředle, Líšná, Ostrovec, Jablečno, Drahoňův Újezd, Zbiroh, Těškov, Sklená Huť, Habr, Hůrky, Olešná, Mirošov, Dobřív, Strašice, Kolvín a Padrt.²³⁰ Nadlesní měli ve své kompetenci veškerý lesnický personál. Obsazení na jednotlivých pracovních funkcích se často obměňovalo a častá byla i změna působiště jednotlivých lesníků.²³¹ V letech 1869-1874 byli z lesního personálu propuštěni nebo přinuceni odejít 2 lesmistři, 5 lesních inženýrů, 4 nadlesní, 20 lesních,

²²⁴DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 129.

²²⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 185.

²²⁶DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 130.

²²⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 185.

²²⁸DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 130.

²²⁹Tamtéž, s. 28.

²³⁰Tamtéž, s. 135.

²³¹Tamtéž, s. 28.

20 fořtvartů, 34 lesních adjunktů a několik hajných.²³² Tyto časté personální změny vedly k nespokojenosti a chaosu, proto se Strousberg v roce 1872 rozhodl lesnictví řídit sám.²³³ To vedlo k ještě větším potížím, neboť Strousberg v této oblasti neměl dostatečné zkušenosti.

Také uhlířství, které mělo v této oblasti dlouhou tradici a mnoho obyvatel se jím živilo, se v době Strousbergova působení na Zbirožsku provozovalo ve velkých rozměrech. Správu uhlířství na velkostatku měl na starosti uhlířský inspektor, jemuž byli podřízeni tři vrchní mistři uhlířství. Ti se nacházeli ve Strašicích, Holoubkově a na Františkově u Zbiroha. Vrchní mistři měli pod sebou asi 15 uhlířských mistrů mající ještě 6 – 8 tovaryšů a pomocníků. Mzda uhlířů byla oproti předchozím dobám více než solidní. Mistři si měsíčně přišli na 80 zlatých, tovaryši na 40 zlatých.²³⁴

Strousberg krátce po převzetí Zbirožska zavedl zvýšení platů svých zaměstnanců. Denní mzda se platila mužům 1 zlatý až 1 zlatý a 30 krejcarů, ženy dostávaly méně, a to od 60 do 80 krejcarů. Například lesní sekáč si za den vydělal přes 1 zlatý. Řemeslníci, tesaři a zedníci si vydělali ještě více, jejich denní mzda se pohybovala od 2 zlatých i výše. Strousberg údajně prohlásil, že chce, aby si jeho dělník mohl k obědu dovolit kuře.²³⁵

Oproti ziskům z lesního hospodářství byly výnosy ze zemědělství na Zbirožsku zanedbatelné. Půda byla průměrně výnosná, významnější roli zde měl chov ryb a dobytka. Strousberg se však snažil na Zbirožsku zavést modernizaci zemědělství. Po převzetí velkostatku vypověděl pachtovní smlouvy, neboť chtěl využívat půdu pro vlastní hospodaření.²³⁶ Není zřejmé, zda zaváděl střídavé hospodářství. Založil velkochovy dobytka a drůbeže, nechal vybudovat hřebčinec a zřídil ovocné sady a zeleninové plantáže. Přesto i nadále nebyly výnosy ze zemědělství nijak vysoké.²³⁷

Strousbergovo hospodaření na Zbirožsku významně ovlivnily dvě lesní kalamity. Zpočátku sice považoval kalamitu ve zbirožských lesích jako výhodu pro své finanční situaci, musel ale následně věc přehodnotit a nastalý stav v lesním hospodářství zapojením většího množství pracovních sil a financí řešit. Jeho hospodaření zanechalo na zbirožských lesích neblahou

²³²DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 132.

²³³Tamtéž, s. 28.

²³⁴Tamtéž, s. 130.

²³⁵Tamtéž, s. 130-131.

²³⁶SOA Praha, Velkostatek Zbiroh, k. 49.

²³⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 185.

stopu, kterou se podařilo vyřešit až v následujících letech novým majitelům velkostatku Colloredo – Mannsfeldům.²³⁸

²³⁸SOA Praha, Velkostatek Zbiroh, k. 52.

12 Průmyslový rozvoj na Zbirožsku

V době Strousbergovy koupě bylo Zbirožsko chudou oblastí. Zemědělství neposkytovalo dostatek obživy, většina obyvatel byla zaměstnána v železárnách a ostatní se živili malovýrobním způsobem.²³⁹ Strousberg hodlal navázat na dlouholetou železářskou tradici Zbirožska. Byl si vědom potenciálu této oblasti, zároveň však viděl nutnost modernizace.²⁴⁰ Sám prohlásil, že průmysl je zde docela primitivní.²⁴¹

Cílem tohoto výjimečného podnikatele, vymykajícího se standardu doby, bylo vytvořit v této lokalitě vertikálně členěný průmysl, podobně jako se mu to povedlo na německém území, tedy výroba od základní suroviny až po výsledný produkt.²⁴² Strousberg chtěl přebudovat železářny s dřevouhelnými vysokými pecemi a hamry v moderní zařízení k výrobě železa a oceli, včetně konkrétních výrobků jako kolejnic či vagonů. Zárukou úspěchu měla být velká ložiska místní železné rudy odhadovaná na 376 miliónů centů, kamenného uhlí zde bylo odhadem 115 miliónů centů²⁴³, bohaté lesy pro výrobu dřevěného uhlí a dostatečná zásoba vody k získání potřebné energie. Dále se počítalo s dovozem štýrské rudy, k čemuž měla sloužit nedávno dokončená Česká západní dráha. Byl zde i dostatek pracovních sil, z nichž část již dříve v železářském odvětví byla zaměstnaná a navíc ve spíše agrární oblasti, jakou bylo Zbirožsko, byl o práci značný zájem.²⁴⁴ „*Železná ruda, již na panství ohromná ložiska se nalézala a množství jejíž znalci Strousbergovi na 376 mil. centů ocenili, měla tvořiti základ podniků Strousbergových; množství uhlí na panství cenili titěž znalci na 115 mil. centů. Na panství nalézající se ruda železná, rudou štýrskou míchaná, měla poskytovat látku na prodejnou litinu, železo válené a kujné i na ocel obyčejnou i bessemerskou, jakož i pro vlastní spotřebu. K účelu tomu měly veškeré závody na panství ve spolek i s probíhajícími panstvím západní dráhou spojeny býti.*“²⁴⁵

Strousbergovým úmyslem bylo na Zbirožsku vystavět mohutný hutnický kombinát opřený o rozsáhlou těžbu železné rudy i výrobu koksu v Mirošově, poskytující materiál pro válcovnu

239JINDŘICH, Karel. Alois Irmler jako správce Strousbergových hutí na Františkově u Zbiroha. In: *Minulostí Rokycanska*, r. 1, č. 2, Rokycany, 1967, s. 29.

240BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 186.

241STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 449.

242BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 186-187.

243HOFMANN, Gustav. Strousbergovy železářny na Zbirožsku. In: *Minulostí Rokycanska*, č. 5, Rokycany, 1969, s. 3.

244HUČKA, Jan. K historii železářny a slévárny v Borku u Zbirohu. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, č. 21, Rokycany, 2009, s. 17.

245DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 27.

v Borku u Kařezu a vagónku v Holoubkově.²⁴⁶ Strousberg hodlal ze Zbirožska vybudovat tzv. „český Manchester“, hutní a strojírenské centrum, které by mělo evropský rozsah a význam. Plány obsahovaly výstavbu koksových vysokých pecí, pudloven, válcoven, Bessemerovy hutě, koksovny a vagónky v dosavadních výrobních lokalitách.²⁴⁷

Strousberg na Zbirožsku zaváděl moderní velkopřůmysl, rozšiřoval hutě, stavěl nové průmyslové stavby, pily a cenou za to bylo rabování dříví z lesů. Počínal si jako všemožný pán, který uvádí v život závody a podniky pro svůj užitek a zisk.²⁴⁸ „*Nový majitel vezl s sebou bohatou zásobu velikolepých zámyslů, ale na provedení těchto nedostatečné peněžité prostředky; spoléhal se zajisté, že štěstí, které dosud veškery kroky jeho sprovázelo, i nadále jemu věrným zůstane. Kojil se nadějí, uskuteční – li se zámysly jeho, že nebude v Čechách, ba snad i v celém Rakousku nikoho, kdož v průmyslu železářském s ním soutěžit by mohl: on pak že v stavu bude cenu železa sám určovati. Všude vyhazovány peníze tou měrou, že i prostý dělník nad plýtváním takovým se pozastavoval. Během l. 1869 a 1870 vydány na stavby miliony.*“²⁴⁹

Strousbergův plán realizovat na Zbirožsku: na Františkově dvě vysoké pece na koks, ve Strašicích tři vysoké pece na koks a jednu vysokou pec na dřevěné uhlí, v Borku u Kařezu čtyři vysoké pece na koks a dvě vysoké pece na dřevěné uhlí. Celkem tedy devět vysokých pecí na koks a tři vysoké pece na dřevěné uhlí.²⁵⁰ Veškeré Strousbergem plánované závody měly být rozděleny takto: 1) Hornictví a sice a) dobývání rud, b) uhlí; 2) koksárny; 3) vysoké pece; 4) válcovny; 5) pily; 6) vagonky; 7) kolonie úřednická a dělnická; 8) dráhy. K tavení rud mělo být postaveno 9 vysokých pecí na Františkově u Zbiroha, ve Strašicích a Holoubkově.²⁵¹

Strousberg si byl vědom historického vývoje zbirožských železáren a hodlal v této kontinuitě pokračovat. Centrem správy velkostatku byl Zbiroh a průmyslovými centry velkostatku se tedy měla stát již zavedená železářská zařízení. Jednalo se o Holoubkov, Strašice, Dobřív a Františkov u Zbiroha.²⁵²

²⁴⁶JINDŘICH, Karel. Alois Irmmler jako správce Strousbergových hutí na Františkově u Zbiroha. In: *Minulosti Rokycanska*, r. 1, č. 2, Rokycany, 1967, s. 29.

²⁴⁷RASL, Zdeněk a Irena LABOUTKOVÁ. *Přehled dějin českého hutnictví*, Praha, 2014, s. 52.

²⁴⁸JINDŘICH, Karel. Alois Irmmler jako správce Strousbergových hutí na Františkově u Zbiroha. In: *Minulosti Rokycanska*, r. 1, č. 2, Rokycany, 1967, s. 29.

²⁴⁹DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 26 – 27.

²⁵⁰JINDŘICH, Karel. Závody a průmyslové trati Dr. B. H. Strousberga na Zbirožsku. In: *Z dějin hutnictví*, r. 31, Praha, 2002, s. 72.

²⁵¹DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 27.

²⁵²BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 186.

Strousberg navázal na předchozí vývoj holoubkovské železárny a jeho plánem byla její modernizace. Nacházela se zde vysoká pec na dřevěné uhlí, slévárna a kuplovna. Strousberg zrenovoval hamry a nechal zde vystavět velkou továrnu na vagóny.²⁵³ I ve Strašicích Strousberg pokračoval v předchozím vývoji tohoto podniku. V roce 1875 zde byly dvě dřevouhelné vysoké pece, tři rozestavěné koksové vysoké pece, slévárna v provozu a dva tyčové hamry.²⁵⁴ V Dobřívě Strousberg navázal na kontinuitu místní výroby a rozšířil dobřívskou huť o pudlovnu.²⁵⁵ Na Františkově (dnes součást Zbiroha) byly po převzetí velkostatku Strousbergem vystavěny dvě koksové vysoké pece, jež byly následně napojeny Strousbergovou železnicí na Českou západní dráhu a měly být propojeny s ostatními průmyslovými podniky na území velkostatku. Další stavební plány narušila povodeň v roce 1872, která Zbirožsko výrazně poznamenala a zpomalila další průmyslový vývoj.²⁵⁶

Ačkoli Strousberg obsazoval technická a úřednická místa cizími odborníky, převážně z Pruska, správcem františkovské huti se stal český železářský odborník Alois Irmeler. Vystudoval horní akademie v Banské Štiavnici a v Příbrami. Pracoval ve válcovně v Komárově nedaleko Berouna a na uhelných dolech v Mirošově a poté v jednotlivých zbirožských železárnách.²⁵⁷ Po Strousbergově koupi velkostatku zde zůstal a vstoupil do jeho služeb, získal praxi ve větších hutích v Německu a po svém návratu v roce 1872 zastával místo hutního a stavitelského správce, tedy vedoucího huti na Františkově. Po ničivé povodni v roce 1872 se mu podařilo tuto huť opět povznést.²⁵⁸ Svou odbornou znalost dokládal řadou technických a výrobních zlepšení. Zkušený člověk jako Irmeler pravděpodobně viděl, kam spěje Strousbergovo podnikání a rozhodl se včas tento krachující podnik opustit. V roce 1874 se rozhodl ve Strousbergových službách skončit a ucházet se o místo správce klabavských hutí, které získal.²⁵⁹

V roce 1869 Strousberg oznámil, že hodlá postavit na území poblíž Kařezu čtyři koksové pece, velkou válcovnu a větší podnik na stavbu železných mostů a střešních konstrukcí, který

²⁵³HOFMANN, Gustav. *Komorní železárny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*, Praha, 1968, s. 179.

²⁵⁴HOFMANN, Gustav. Strašické hutě a slévárny. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, Supp. Historie, č. 5, Rokycany, 1998, s. 18.

²⁵⁵Tamtéž, s. 16.

²⁵⁶TUMA, David. Strousbergova železnice, železárna v osadě Františkov u Zbirohu a projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Zprávy památkové péče*, r. 73, č. 5, Praha, 2013, s. 388.

²⁵⁷MYŠKA, Milan. *Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska*, Ostrava, 2003, s. 158.

²⁵⁸JINDŘICH, Karel. Alois Irmeler jako správce Strousbergových hutí na Františkově u Zbiroha. In: *Minulosti Rokycanska*, r. 1, č. 2, Rokycany, 1967, s. 29.

²⁵⁹Tamtéž, s. 30.

měl být v provozu od 1. června 1871.²⁶⁰ Vzniklá železárna Borek se nacházela poblíž České západní dráhy u obce Kařez, jižně od Zbiroha. Strousberg zde vystavěl rozsáhlé ocelárny a válcovny.²⁶¹ Byla zde postavena pudlovna s dvaceti pudlovacími a osmi svářecími pecemi. K pohonu výrobních vysokých komínů byly pořízeny parní stroje.²⁶² Poblíž železárn se nacházela i kantýna a jídelna pro zaměstnance závodů,²⁶³ což mělo pro Strousberga praktický dopad. Pracovníci závodů zde utráceli své vydělané peníze, které se vracely do Strousbergovy kapsy.

Jednou z nejvýznamnějších osobností, jež spojila svou kariéru se Strousbergem byl Maxmilian Hopfengärtner. Pocházel ze zámožné rodiny z Norimberku, která během jeho dospívání zchudla a on byl proto nucen opustit studia a odejít do učení do válcovny v Maxhütte. Zde se stal později mistrem a získal si pověst železářského odborníka. Strousberg o jeho zkušenosti projevil zájem a pověřil ho řízením válcovny v Dobřívě a ocelárny v Borku u Kařezu. Hopfengärtner spojil svou činnost s částí zbirožských železáren i po Strousbergově krachu a zasloužil se o jejich následující vývoj.²⁶⁴

Projekt Strousbergstadt značně ovlivnil extravilán obce Kařez. Spadala sem i stavba továren v Borku u Kařezu²⁶⁵, dále hotel Borek, nacházející se 550 m jihozápadně od areálu bývalých továren v Borku, cihelna a zaměstnanecké kolonie. Budovu hotelu nechal postavit Strousberg a dokončena byla roku 1871.²⁶⁶ Další stavbou byla tzv. panská cihelna nacházející se na severovýchodním okraji obce Kařez. Zde stála od roku 1848 cihelna. Ve druhé polovině 19. století si provoz cihelny vzal pod správu velkostatek Zbiroh a na jejím místě byla postavena panská cihelna. Po Strousbergově převzetí velkostatku byla nařizena realizace nové cihelny s kruhovou pecí. Z důvodu špatné kvality ale výrobky nešly na odbyt a provoz začal být ztrátový.²⁶⁷

S rozšiřováním průmyslové základny na Zbirožsku souvisel nárůst pracovních míst a s tím spojený nedostatek ubytovací kapacity. Strousberg zaměstnal zdejší volné pracovní síly, ale

²⁶⁰HOFMANN, Gustav. *Komorní železárnny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*, Praha, 1968, s. 178-179.

²⁶¹HUČKA, Jan. Z historie některých sléváren na Rokycansku. In: *Z dějin hutnictví*, r. 30, Praha, 2001, s. 112-113.

²⁶²HUČKA, Jan. K historii železárnny a slévárny v Borku u Zbirohu. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, č. 21, Rokycany, 2009, s. 18.

²⁶³TUMA, David. Projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. Materiály z konference Setkání příznivců Strousbergova působení na Zbirožsku konané 29. 4. 2014 v Městském muzeu ve Zbiroze.

²⁶⁴MYŠKA, Milan. *Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska*, Ostrava, 2003, s. 182.

²⁶⁵TUMA, David. Projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, Suppl. Historie, č. 14, Rokycany, 2013, s. 103.

²⁶⁶Tamtéž, s. 113.

²⁶⁷Tamtéž, s. 117.

přicházelo sem i mnoho dělníků z ciziny, takže postupem času zde zaměstnával několik tisíc zaměstnanců různé národnosti.²⁶⁸ Zbirožsko nebylo na takový nápor nově příchozích zaměstnanců připraveno, proto bylo nutné přistoupit ke stejnému řešení, které Strousberg zvolil u svých závodů na německém území a to ke zbudování zaměstnaneckých kolonií a zázemí svých podniků. V obci Kařez Strousberg plánoval postavit dělnickou kolonii, kde byly domky budovány podle jednoho stavebního plánu. Dělnická obydlí byla nazývána podle počtu uskupení Sedmidomí (v obci Kařez č. p. 53-59), Čtyřdomky (č. p. 60-63) a dodnes používaný název Pětidomí (č. p. 80-84 a 92-96) mezi Zbirohem a Kařezem, které byly původně určeny jako kanceláře pro potřeby průmyslových podniků. Domky stávaly po obou stranách komunikace ve směru Kařez – Mýto, dále podél komunikace směrem k Bukovu. Celý projekt však vlivem Strousbergova krachu nebyl dokončen, postaveno bylo asi sto domů. Dodnes jsou dělnické domky nedílnou součástí obce Kařez a Pětidomí.²⁶⁹ Projekt Strousbergstadt byl realizován ve velkém rozsahu během krátkého časového horizontu Strousbergova vlastnictví velkostatku Zbiroh. Dodnes lze v okolí obce Kařez nalézt objekty technického a průmyslového dědictví Strousbergovy éry.²⁷⁰

Nedostatečné ubytovací kapacity Strousberg stejným způsobem řešil i v Holoubkově, kde byly postaveny podobné dělnické domky jako v obci Kařez.²⁷¹ Byly situovány podél hlavní silnice směrem k Mýtu a některé z nich se zachovaly do dnešní doby. Dále zde byla zbudována budova šichtovního úřadu, podobně jako v Dobřívě a ve Strašicích.²⁷²

Po převzetí velkostatku Strousbergem nastaly pro dělnictvo lepší časy. Pracovní doba v průmyslových závodech byla zkrácena z obvyklých dvanácti hodin na deset, aniž by byla krácena mzda.²⁷³ Tento stav však netrval dlouho, již v roce 1872 dochází k problémům s vyplácením mezd z důvodu Strousbergova neúspěchu při stavbě rumunských drah, při kterých utrpěl velké ztráty. Po krachu na vídeňské burze v květnu 1873 se Strousberg dostal do další finanční tísně, která ho přiměla k snižování počtu zaměstnanců na Zbirožsku. Od 21. června 1873 byly dočasně pozastaveny stavby na jednotlivých závodech a docházelo k propouštění zaměstnanců. Pracovníci Strousbergových závodů následně nedostávali několik měsíců pravidelně mzdu a jako náhrada jim měly sloužit poukázky na odběr zboží ze skladů.

²⁶⁸JINDŘICH, Karel. Alois Irmeler jako správce Strousbergových hutí na Františkově u Zbiroha. In: *Minulostí Rokycanska*, r. 1, č. 2, Rokycany, 1967, s. 29.

²⁶⁹TUMA, David. Projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, Suppl. Historie, č. 14, Rokycany, 2013, s. 119.

²⁷⁰Tamtéž, s. 122.

²⁷¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 112.

²⁷²TUMA, David. *Holoubkov v době B. H. Strousberga*. Materiály z konference Setkání příznivců Strousbergova působení na Zbirožsku konané 28. 4. 2015 v Městském muzeu ve Zbiroze.

²⁷³Železářství za Strousberga, Městské muzeum ve Zbiroze, fond Strousberg.

Strousbergova úsporná opatření vedla k nespokojenosti zaměstnanců, kteří si stěžovali nejprve u vedení velkostatku a následně i u okresního soudu v Hořovicích. Tato napjatá situace trvala až do Strousbergova krachu v roce 1875.²⁷⁴

Výstavba nových moderních průmyslových závodů a modernizace již zavedených měla znamenat převrat ve výrobě železa v této oblasti.²⁷⁵ Realizace těchto finančně náročných projektů se uskutečnila od roku 1869 do Strousbergova krachu v roce 1875, a tak dokončení některých plánovaných podniků se nestihla uskutečnit. I přes relativně krátký časový horizont zůstalo mnoho budov z období Strousbergova působení na Zbirožsku zachováno do dnešní doby.

12.1 Stavba a pozůstatky Strousbergovy železnice

Stavba Strousbergovy železnice měla spojit důležité průmyslové a těžební areály na území velkostatku. Výstavba začala v roce 1872 a jejím cílem bylo propojit jednotlivé závody, tedy železárně na Františkově u Zbiroha, ocelárnu a válcovnu v Borku u Kařezu, vysoké pece ve Strašicích a koksovny v Mirošově. Při této dráze se nacházela jak bohatá ložiska železné rudy, tak i černého uhlí u Mirošova. Délka dráhy měla být 27 kilometrů, včetně tří odboček. V roce 1873 došlo k jejímu napojení na Českou západní dráhu pomocí odbočky, jež směřovala do současné vlakové stanice Kařízek, tehdy s názvem Zbirow. Druhé napojení této lokální železnice mělo být v uhelné pánvi severně od Mirošova, kde od roku 1869 končila tehdejší vlečka těžařské společnosti. Strousbergova železnice měla propojit osm nových koksáren u Mirošova, odkud byly koks a uhlí dováženy na Františkov u Zbiroha k vysokým pecím.²⁷⁶

Stavbu Strousbergovy železnice podrobně popisuje zápis ze setkání zainteresovaných stran *Protokol o průmyslové dráze Dr. Strousberga Františkov – Borek – Strašice*²⁷⁷. Protokol obsahuje zápisy z jednání komise o projektu Strousbergovy železnice na území velkostatku Zbiroh. Jednání byli přítomni zástupci jednotlivých stran, tedy vrchní horní úřad, správa velkostatku Zbiroh (zastupující Strousberga, který se osobně jednáních nezúčastnil), generální inspekce, okresní úřad a starostové a zastupitelé jednotlivých obcí, jejichž územím měla Strousbergova železnice procházet. Účast starostů se odvíjela podle toho, jak a který den se

²⁷⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 189-191.

²⁷⁵HOFMANN, Gustav. *Komorní železářny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*, Praha, 1968, s. 179.

²⁷⁶TUMA, David. Strousbergova železnice, železářna v osadě Františkov u Zbiroha a projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Zprávy památkové péče*, r. 73, č. 5, Praha, 2013, s. 386.

²⁷⁷*Zbirower Gewerksbahn Situations Plan, Section I, II*. Městské muzeum ve Zbiroze, fond Strousberg.

o jednotlivých obcích jednalo. Jednání začala 17. února 1873 a pokračovala každý den až do 27. února 1873. Součástí byly i pochůzky po jednotlivých místech projektované dráhy. Protokol popisuje i důvody vedoucí k záměru postavit tuto dráhu. Poukazuje na to, že: „Projekt stavby dráhy se zakládá na bohatství železné rudy, které příroda nahromadila na území zbirožského panství Dr. Strousberga a že zdejší terén je naplněn několikanásobnými, od severovýchodu k jihozápadu procházejícími ložisky železné rudy, nejrozmanitější kvality a mocnosti. Současná těžba železných rud i produkce surového železa a litiny ve Strašicích, Holoubkově a Františkově jsou vzhledem ke zdejšímu bohatství železných rud malé, proto je nejvýše žádoucí každý podnik, který zdejší podzemní poklady přivede k využití.“²⁷⁸ Protokol ukazuje postoje jednotlivých obcí k plánované výstavbě dráhy, popisuje územní zpracování plánované dráhy a navrhuje správě velkostatku co nejrychlejší vykoupení pozemků, kterými má dráha vést. Pod jednotlivými protokoly obcí jsou podpisy všech zúčastněných stran. Obce k výstavbě dráhy vesměs neměly námitky, tudíž její realizaci nestálo nic v cestě.²⁷⁹

K dokončení železnice však nedošlo z důvodu Strousbergova krachu. Dráha nebyla nikdy v plném rozsahu zprovozněna a v úseku Dobřív – Mirošov vůbec nedošlo k zahájení stavebních prací. Jedinou provozovanou částí dráhy byl v letech 1873-1875 izolovaný úsek, který spojoval nákladiště železné rudy v obci Zaječov a v okolí Tisého rybníka u Strašic s odbočkou do strašických železáren.²⁸⁰

Celá Strousbergova železnice včetně tří odboček označena jako Aufgelassene Strousberg Bahn byla zachycena na mapách vojenského mapování z let 1877-1880 pro území Čech. Na pozdějších kartografických dokumentech je dobře patrné, jak železniční těleso v terénu svými navrženými zářezy a násypy převážně kvůli zemědělské činnosti rychle zanikalo.²⁸¹ Po roce 1905 okolní obce vyvíjely snahy o dostavbu dráhy, avšak k její realizaci nedošlo.²⁸² V současné době nejsou pozůstatky po železnici v místech polí a luk téměř vůbec patrné. Nejlépe zůstaly dochovány v lesních terénech.²⁸³

²⁷⁸Zbirower Gewerksbahn Situations Plan, Section I, II. Městské muzeum ve Zbiroze, fond Strousberg.

²⁷⁹Tamtéž.

²⁸⁰TUMA, David. Strousbergova železnice, železárna v osadě Františkov u Zbirohu a projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Zprávy památkové péče*, r. 73, č. 5, Praha, 2013, s. 386.

²⁸¹TUMA, David. Zaniklá Stroussbergova železnice v Brdech (1. část). In: *Minulostí Berounska*, r. 13, Beroun, 2010, s. 93.

²⁸²TUMA, David. Strousbergova železnice, železárna v osadě Františkov u Zbirohu a projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Zprávy památkové péče*, r. 73, č. 5, Praha, 2013, s. 386.

²⁸³TUMA, David. Zaniklá Stroussbergova železnice v Brdech (1. část). In: *Minulostí Berounska*, r. 13, Beroun, 2010, s. 93.

13 Strousbergova finanční krize a pád

Bethel Henry Strousberg dospěl v roce 1870 zenitu své kariéry. Stal se veřejně známou osobností, díky své podnikatelské činnosti získal přívlastek „král železnic“, vlastnil rozsáhlé majetky v Prusku, Čechách a Rakousku. Oslavy stříbrné svatby manželů Strousbergových 13. března 1870 znamenaly vrchol ve Strousbergově osobním životě a pro Berlín společenskou událost. Do sídla na berlínské Wilhelmstraße přicházely gratulace a dary, pozváno bylo mnoho významných osobností.²⁸⁴

Rok 1870 byl pro Strousbergovo podnikání zlomový. Bodem zvratu se stala stavba železnice v Rumunsku, která se ukázala ze Strousbergovy strany jako špatný kalkul. Výstavba dráhy na rumunském území se ukázala enormně nákladná, bylo potřeba překonávat náročnější terénní podmínky než v rovinatějším Prusku. Stavební materiál i pracovní síly bylo nutno dopravovat z daleka. Dalším problémem pro tuto odlehlou oblast bylo zajištění schopného a odborného personálu.²⁸⁵ Podunajská knížectví měla být po míru v Paříži, jenž ukončil krymskou válku, sjednocena do jednoho státního útvaru Rumunska. Do čela státu byla vlivem Napoleona III. dosazena v roce 1864 dynastie Hohenzollern-Sigmaringen. Na trůn nastoupil kníže Karl Eitel Fridrich, který přijal rumunskou podobu jména Carol. Byl příslušníkem pruské královské gardy a zúčastnil se války s Ruskem a Dánskem.²⁸⁶ Tento energický a ambiciózní muž bez znalosti místních poměrů a jazyka přišel krátce po svém nástupu s plány na výstavbu železnice v této doposud čistě zemědělské oblasti.²⁸⁷ Hospodářský růst Rumunska v této době zůstával na velmi nízké úrovni. Největším sektorem hospodářství bylo zemědělství, které zaostávalo vzhledem k neexistenci agrární reformy. Obyvatelstvo Rumunska tvořilo převážně rolnictvo a většina obyvatel byla zaměstnána v zemědělství. Od 60. let 19. století dochází k nárůstu infrastruktury. Ve 2. polovině 60. let začala stavba drah, pro kterou však v této zemi chyběla klientela. Železniční doprava byla výsadou střední vrstvy, která se zde teprve vyvíjela. V roce 1877 bylo v provozu 1229 kilometrů. Za jejich realizací stály především zahraniční společnosti.²⁸⁸

²⁸⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 138-140.

²⁸⁵BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 253.

²⁸⁶TREPTOW, W. Kurt a kol. *Dějiny Rumunska*. Praha, 1997, s. 211.

²⁸⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 122-123.

²⁸⁸TREPTOW, W. Kurt a kol. *Dějiny Rumunska*. Praha, 1997, s. 199-208.

Kníže Carol I. znal Strousberga z realizace železnice Märkisch-Posener a chtěl jej získat i pro stavbu železnice v Rumunsku. Strousberg byl však od počátku roku 1868, když se rumunská nabídka naskytlá, zaneprázdněn na mnoha jiných místech. V Prusku se podílel na mnoha stavbách železnic, budoval průmyslové podniky v Dortmundu a Hannoveru, palác v Berlíně, v Uhrách se podílel na výstavbě železnic a koncem roku koupil velkostatek Zbiroh. Strousberg nakonec na tento velký podnik, jenž měl garanci státní podpory, přistoupil. Materiálovou základnu měly vytvářet právě zbirožské podniky, avšak Strousbergovy předpoklady se v tomto směru nenaplnily.²⁸⁹ Strousberg však podcenil politickou situaci v této oblasti. Léta 1866-1871 bylo charakteristické rozsáhlou politickou diskuzí a konflikty. V tomto období se vystřídal více než deset vlád a třicet ministrů.²⁹⁰ Rumunská nacionální opozice se rozhořčovala kvůli přehmatům, kterých se dopouštělo vedení stavby dosazené Strousbergem. Strousberg se na jaře 1870 osobně snažil situaci dostat pod kontrolu, ale podařilo se mu ji pouze zmírnit. Několikrát musela intervenovat i německá říšská vláda.²⁹¹

Další událostí roku 1870, která Strousberga zastihla nepřipraveného, byla prusko-francouzská válka vypuknuvší 19. července 1870. Sám popsal situaci takto: „*Mé železniční stavby a průmyslové podniky byly v plném chodu a já se nacházel v období zřejmě největší prosperity, když vypukla pro zemi úspěšná, avšak pro mě neblahá válka.*“²⁹² Válka znamenala pro Strousbergovy podniky nedostatek schopné pracovní síly, jelikož dělníci byli odvedeni do války. Zároveň přicházel o plánované zisky, příliv kapitálu váznul a rumunská veřejnost se postavila na stranu Francie.²⁹³ Vypuknutí prusko-francouzské války znamenalo pro Strousberga obrat v jeho podnikatelské činnosti. Doposud se mu dařilo, avšak po válce nastal zvrat.²⁹⁴ I přes veškerou snahu je Strousberg počátkem roku 1871 nucen přiznat finanční problémy. Nebyl schopen platit dividendy. Pruská diplomacie intervenovala v Rumunsku a Strousberg se pokoušel omezit škody milionovými odprodeji soukromého majetku.²⁹⁵

Události v Rumunsku Strousberga přinutily dočasně omezit investice do průmyslových podniků na Zbirožsku. V únoru 1872 ukončil své neúspěšné působení na stavbě rumunských

²⁸⁹JIŘIČKO, Pavel. Pád krále železnic. In: *Historický obzor*, č. 3-4, Praha, 1996, s. 86.

²⁹⁰TREPTOW, W. Kurt a kol. *Dějiny Rumunska*. Praha, 1997, s. 213.

²⁹¹BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 253.

²⁹²STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876, s. 426.

²⁹³BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 253.

²⁹⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 143.

²⁹⁵BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 254.

železnic a hodlal se plně věnovat záležitostem na Zbirožsku, jež neplnily jeho očekávání.²⁹⁶ Zbirožsko mělo tvořit materiálovou základnu pro Strousbergovo podnikání a modernizace měla zajistit zásobování provozů již od konce roku 1871. Jenže tento plán nevyšel. Strousberg špatně odhadl zdejší možnosti průmyslového využití, na něž spoléhal a spolu s neúspěchy v Rumunsku a vypuknutím prusko-francouzské války zde započal jeho postupný pád.²⁹⁷ Historik Podbrdská Gustav Hofmann vidí neúspěch Strousbergových plánů na Zbirožsku v nevhodnosti železných rud, kterou jeho pruští odborníci neodhalili a v nedostatku financí.²⁹⁸ Dále vysvětluje, že s odstupem času lze říct, že projekt byl ze Strousbergovy strany dobře promyšlen. V chodu byly ponechány dřevouhelné vysoké pece, které dodávaly kvalitní litinu. A jelikož litina byla v té době žádaným zbožím, měly zbirožské železárny v tomto směru odbytu zajištěn. Strousberg se snažil zavést i výrobu plávkové oceli v bessemerových konvertorech, avšak zbirožská ruda obsahovala velké množství fosforu, což představovalo velkou překážku.²⁹⁹ Řešení fosforatosti místních rud měla vyřešit licence na odfosfoření surového železa pyrometalurgickým způsobem od profesora Václava Zengera z roku 1872, který však nebyl dosud prakticky vyzkoušen a kladné výsledky nepřinesl.³⁰⁰ Bessemerovy byly živeny rudou importovanou ze Štýrska a Švédska. Takže namísto zisku vyžadoval provoz Strousbergových podniků na Zbirožsku další investice.³⁰¹ Tento problém s českou železnou rudou vyřešilo až thomasování, které bylo zavedeno v roce 1879, tedy čtyři roky po Strousbergově pádu.³⁰² Další překážkou na Zbirožsku se stala v květnu 1872 povodeň, která způsobila mnoho škod v lesích, poničila mosty i silnice.³⁰³ Největší škody zanechala povodeň v huti na Františkově, kde byla poničena vysoká pec a zpomaleny práce při modernizaci tohoto podniku.³⁰⁴

Rok 1873 přinesl pro Strousberga dvě zásadní události. Jednou z nich byl již zmíněný slovní útok poslance Eduarda Laskera³⁰⁵ na Strousbergovy metody podnikání v Prusku a druhou,

²⁹⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 189.

²⁹⁷BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 252.

²⁹⁸HOFMANN, Gustav. *Komorní železárny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968, s. 178.

²⁹⁹HOFMANN, Gustav. Strousbergovy železárny na Zbirožsku. In: *Minulostí Rokycanska*, č. 5, Rokycany, 1969, s. 4-5.

³⁰⁰HUČKA, Jan. K historii železárny a slévárny v Borku u Zbirohu. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, č. 21, Rokycany, 2009, s. 17.

³⁰¹JIŘIČKO, Pavel. Pád krále železnic. In: *Historický obzor*, č. 3-4, Praha, 1996, s. 86.

³⁰²JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk a kol. *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie*, Praha, 2006, s. 25.

³⁰³DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirožské*. Tábor, 1898, s. 131.

³⁰⁴HUČKA, Jan. K historii zbirožské železárny ve Františkově. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*, č. 20, Rokycany, 2008, s. 49.

³⁰⁵ Viz kapitola 6.3.

kteřá měla pro Strousberga fatální důsledek, byl krach na vídeňské burze 10. května 1873 a následná hospodářská krize.³⁰⁶ Ta byla výsledkem rozmachu konjunktury v letech 1869-1873, kdy se zakládaly tisíce často pochybných podniků. Mnohé akciové společnosti založené na pouhých spekulacích se zhroutily, krize poznamenala i seriózní firmy. Byly zasaženy jak velké majetky, tak i úspory lidových vrstev.³⁰⁷ Strousberg se vlivem hospodářské krize dostával do platební neschopnosti, propad akcií byl markantní. Z důvodu finanční tísně byl nucen prodat rozsáhlou obrazárnu z berlínské Wilhelmstraße čítající kolem dvou stovek děl.³⁰⁸ Strousberg se snažil z této nepříznivé situace dostat spojením se zahraničním kapitálem.³⁰⁹ V tuto chvíli měl však Strousberg omezené možnosti. Snažil se získat úvěr u některé z britských bank, ale neúspěšně. Jeho důvěryhodnost byla narušena. Nepovedlo se mu ani u některé z německých bank. V roce 1874 navázal spojení s moskevskou Komerční zápůjční bankou. Tento bankovní ústav vznikl v době zakladatelské horečky v roce 1870. Na evropském finančním trhu se jednalo o banku malou, pouze s lokálním významem. Přesto se v roce 1876 během procesu s jejími členy stala známou. Strousberg na tuto banku získal kontakt od málo známého bankovního ústavu Manczyk & Schlesinger v Berlíně, se kterými měl dlouholetý kontakt a kteří si tím přišli na slušné provize.³¹⁰ Strousberg od moskevské Komerční zápůjční banky získal půjčku, kterou chtěl využít především pro řešení své tíživé finanční situace. Dále vlivem banky získal kontrakt na dva tisíce železničních nákladních vozů do Ruska. Z tohoto důvodu ještě v roce 1874 kupuje vagónku v Praze – Bubnech, která se během krize dostala do konkurzu.³¹¹ Ve skutečnosti však vagony posílané do Ruska fungovaly u banky jako zástava. Dalším riskantním podnikem, na který Strousberg přistoupil, byla výstavba železnice Paříž – Narbonne, jejíž koncesi získal v únoru 1875. Dráha měla mít délku přes 800 km a předpokládaná cena se odhadovala na pět set až šest set milionů franků. Kvůli zatčení v Rusku však Strousberg nemohl tento podnik dokončit.³¹²

Strousberg potřeboval od moskevské Komerční zápůjční banky stále více peněz, avšak musel poskytnout dostatečné záruky. K tomu měly sloužit veškeré jeho průmyslové majetky, jednalo se o podniky v Německu a na Zbirožsku. Komplikací bylo, že některé zbirožské podniky ještě

³⁰⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 190.

³⁰⁷BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 244.

³⁰⁸BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 239.

³⁰⁹JIŘIČKO, Pavel. Pád krále železnic. In: *Historický obzor*, č. 3-4, Praha, 1996, s. 86-87.

³¹⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 190-196.

³¹¹Tamtéž, s. 196-198.

³¹²Tamtéž, s. 202.

nebyly dokončeny. Strousberg počítal s dokončením „českého Manchesteru“ 1. července 1877, ale k uskutečnění těchto plánů potřeboval další finance. Proto v březnu 1875 navázal kontakt s vídeňským bankovním domem Goldschmidt, jenž mu měl na přelomu července a srpna 1875 poskytnout půjčku ve výši 9 milionů zlatých pro dokončení podniků na Zbirožsku. Strousberg, který v této půjčce viděl řešení svých finančních problémů, převedl průmyslové podniky do nově založené akciové společnosti. Nová společnost s názvem Aktiengesellschaft für deutsche und böhmische Eisen- und Stahl-Fabrikate byla založena v létě 1875 se sídlem v Berlíně a Strousberg byl jejím jediným akcionářem. Jako protihodnotu vyplaceného základního kapitálu získal akcie o částce 25,5 milionů říšských marek. Finanční pomoc v podobě půjčky 9 milionů zlatých od vídeňského bankovního domu Goldschmidt se však nekonala. Tato částka by banku, kterou pojila přízeň k rodině Rotschildů, údajně příliš zatížila. Strousbergovi bylo poskytnuto pouze 1,5 milionu zlatých, které však nemohly vyřešit jeho tíživou finanční situaci.³¹³

Strousberg se dostal do bezvýchodné situace. Jeho finanční situace byla neúnosná a věřitelé žádali splátky. Strousberg obdržel 15. října 1875 od moskevské Komerční zápůjční banky telegram, v němž se na něj obracela s výzvou k vyrovnání všech jeho záležitostí. Za tímto účelem se měl dostavit do Moskvy. Strousberg, který stále spoléhal na finanční pomoc z Ruska, provedl opatření nezbytná ke svému odjezdu. Svému synovi Bethel Henrymu udělil plnou moc, jež mu zajišťovala způsobilost k právním úkonům na Zbirožsku i v Berlíně. Po rychlém zastavení v Berlíně spěchal Strousberg do Ruska, aby dorazil 24. října 1875 do Petrohradu.³¹⁴ Zde se nacházela delegace správní rady a vedení moskevské Komerční zápůjční banky. Strousberg se zde snažil vyjednat další půjčku nutnou pro svou další existenci, zároveň byl však tlačěn k vyrovnání dosavadních dluhů. K dořešení těchto jednání už ale nedošlo, neboť Strousberg byl 26. října 1875 spolu s vedením moskevské Komerční zápůjční banky zatčen. Ruské ministerstvo financí se již delší dobu zabývalo praktikami tohoto bankovního ústavu a nyní se rozhodlo zakročit. Strousberg byl 27. října převezen do Moskvy a vsazen do vězení.³¹⁵ Během dalšího vyšetřování a započetí soudního řízení byl Strousberg na přelomu roku 1875/1876 z věznice přemístěn do domácího vězení do

³¹³BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 206-207.

³¹⁴Tamtéž, s. 208.

³¹⁵Tamtéž, s. 209-213.

moskevského hotelu Krüger. Během tohoto pobytu vzniklo jím sepsané ospravedlňující dílo *Dr. Strousberg und sein Wirken*.³¹⁶

Moskevský soudní proces započal 14. října 1876. Verdikt byl vyřčen 14. listopadu 1876.³¹⁷ Porotci dospěli k rozhodnutí o obvinění pruského občana Bethela Henryho Strousberga. Byly položeny dvě otázky: Je Strousberg vinen tím, že od Komerční zápůjční banky získal půjčky ve výši přes sedm milionů rublů bez dostatečné záruky a neuhradil je? A je vinen tím, že tyto půjčky získal díky úplatkům? Proces se nelišil od mnohých dalších typických pro období po krizi. Podvodné spekulace s akciemi a korupční finanční obchody jako důsledek zakladatelské horečky. Vlna těchto žalob nastala zejména po roce 1873, kdy se z Vídně po období konjunktury začala šířit vlna zakladatelského krachu, jež otřásla bankami a kapitálovými investory v Evropě i ve světě.³¹⁸

Moskevský proces byl symptomatický, ale nepříliš významný. Bethel Henry Strousberg byl pouze jedním z jednadvaceti obžalovaných, z nichž většinu tvořili ředitelé a členové správní rady Moskevské komerční zápůjční banky. Byli obviněni z falšování účetních uzávěrek. Ke všeobecnému překvapení byli ovšem téměř všichni členové správní rady zproštěni obvinění. Oproti tomu dva ředitelé banky byli odsouzeni k vyhnanství na Sibiř. Za největšího viníka v celém procesu byl však považován Strousberg, neboť „*to byl právě on, kdo přivedl banku nečistými prostředky k úpadku a vkladatele připravil o jejich úspory.*“ I Strousberg byl odsouzen k vyhnanství, nýbrž nikoli na Sibiř, ale do Německa. Závěr tedy pro Strousberga více než příznivý, neboť jeho snahou bylo dostat se z rukou Rusů.³¹⁹ Přesto však ještě nějakou dobu trvalo, než se mohl vrátit do rodné vlasti, neboť ruská strana činila komplikace. Strousberg se vrátil do Německa až v září 1877.³²⁰

³¹⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 217.

³¹⁷Tamtéž, s. 219.

³¹⁸BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997, s. 244.

³¹⁹Tamtéž, s. 244-245.

³²⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 230.

14 Zbirožsko po Strousbergově pádu

Strousberg byl v Moskvě uvězněn 27. října 1875. Tato informace došla telegraficky do Prahy přes Berlín. Zpráva o jeho zatčení se šířila rychle a již následujícího dne po zatčení - 28. října 1875 zahájil Pražský obchodní soud konkurz na Strousbergův majetek na rakouském území. Konkurz na Strousbergův majetek v Německu byl vyhlášen o týden později, 4. listopadu 1875 Městským soudem v Berlíně. Správcem konkurzního řízení pro Čechy byl ustanoven pražský advokát Dr. Josef Tragy.³²¹ Celková suma pohledávek věřitelům činila 74 milionů říšských marek, Strousberg byl schopen vyplatit pouze 1 % z celé sumy. Strousberg byl totálně předlužen a jeho osud podnikatele byl zpečetěn. Nemohl prakticky nic dělat. Během zahájení a průběhu konkurzního řízení se nacházel v daleké Moskvě, odkud mohl udělovat pouze telegrafické instrukce.³²²

V Čechách vyvolala informace o Strousbergově zatčení poplach, ale nebyla nijak překvapivá vzhledem k jeho platební neschopnosti. Strousberg dlouhodobě neplatil svým zaměstnancům ani místním dodavatelům, kteří mu poskytovali materiál na dluh. Na Zbirožsko tato zpráva dorazila téhož dne jako do Prahy a způsobila paniku, kterou popisuje Kronika města Zbiroh: „*To způsobilo takové zděšení mezi vším občanstvem zde i v okolí, zvláště u pracujících lidu. Vůdcové rozličných pracích pracovníky vyplatit nemohli, takže byl prapor pěšího pluku z Plzně a Rokycan povolán, neb se pěšácké ředitelstvo povstání obávalo a vojsko vidíc, že v městě vše tiché jest, na Borek odtáhlo a v hotelu tamním celý měsíc bytovalo.*“³²³ Na Zbirožsku bylo zaměstnáno několik tisíc dělníků, kteří byli závislí na výdělcích v průmyslových podnicích, byť v poslední době nepravidelných. Bylo zřejmé, že tento fakt přinese dalekosáhlé důsledky.³²⁴ Drachovský popisuje nastalou situaci takto: „*Zpráva o zatčení Strousbergově jako blesk rozlétila se po krajině Zbirovské. Nastalo zděšení a rozechvění všeobecné, neb každý více méně následky zatknutí Strousbergova postihnout byl. Z počátku vyskytli se i mnozí, kteří zatknutí Strousbergovo za nemožnost pokládali, když dne 28. října 1875 v Praze konkurs na jmění Strousbergovo prohlášen, tu i těm nejoddanějším přívržencům Strousbergovým důvěra klesati počala.*“³²⁵

Mnoho novin přinášelo zprávy o Strousbergově zatčení a zabývalo se touto kauzou. Patřily mezi ně i *Národní listy*. Ty byly již v této době považovány za nejvýznamnější česky psané

³²¹BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 231-232.

³²²Tamtéž, s. 231.

³²³SOKA Rokycany, Kronika města Zbiroh, s. 66.

³²⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 232.

³²⁵DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 30-31.

noviny. Deník *Národní listy* vznikl v roce 1861 a jeho vznik symbolizoval rozvoj českého národa zejména v oblasti kulturní a politické. Postupně se stal nejvýznamnějším představitelem politického tisku v 2. polovině 19. století. *Národní listy* byly politickým orgánem nejdříve celé Národní strany (Staročesí), později jejího mladočeského křídla a od roku 1874 samostatné Národní strany svobodomyslné (Mladočeši).³²⁶ Mladočeský směr se jako opoziční a liberálně-demokratický vyvíjel v rámci konzervativní staročeské strany už od 60. let 19. století. V jeho čele stála skupina kolem Julia Grégra a kolem redakce *Národních listů*.³²⁷ *Národní listy* měly již v této době širokou čtenářskou základnu, především díky své politické orientaci a formě psaní. Deník zastával veřejně zájmy české národní politiky, respektive mladočeské politiky, hájil práva českého národa, jeho rovnoprávnost vůči německému národu a stavěl se kriticky proti vládě ve Vídni.³²⁸

Národní listy přijaly informaci o Strousbergově krachu jako senzaci a hned 29. října 1875 vyšel na titulní straně deníku článek „*Strousberg – padl!*“ Ten nepřinesl žádné informace o Strousbergově zatčení či situaci na Zbirožsku, ale popisoval osobu Bethela Henryho Strousberga na základě hesla v *Riegrově slovníku naučném*.³²⁹ V následujících dnech se *Národní listy* dále zabývaly kauzou Strousberg a přinášely informace jak na titulní straně, tak v jednotlivých rubrikách deníku (Denní zprávy, Národní hospodář). „*Ze Zbirova došla nás zpráva, že ve čtvrtek (když byl v Praze vyhlášen konkurs dra. Stroussberga) nastalo mezi dělnictvem všech závodů Stroussbergových povážlivé jitření. Hlavní příčinou jitření bylo, že dělnictvu zadržána mzda. Dělníci naléhali na zaplacení, a když jim dána odpověď záporná, srotili prý se před zámkem zbirovským. Stroussbergovo úřadnictvo telegrafovalo o vojsko, a do Zbirova vyslány z Rokycan dva prapory pěchoty. Správce konkursní podstaty Stroussbergovy shledal po prohlídce jednotlivých podniků obrovské zmatky. V pokladnách není ani krejcaru. Mnoho mzdy je zadržáno. Má se za to, že bude částečně dále pracováno a dělníci poznenáhla propouštěni.*“³³⁰

Majitel a šéfredaktor *Národních listů* Julius Grégr si bezesporu uvědomoval význam Strousbergova pádu, proto se rozhodl vyslat na Zbirožsko zvláštního zpravodaje. Ten měl přímo z místa popsat nastalou situaci a reakce obyvatel postižených Strousbergovým

³²⁶BERÁNKOVÁ, Milena. Dějiny československé žurnalistiky. 1. díl. Periodický tisk do roku 1918. Praha, 1981, s. 157-158.

³²⁷MALÍŘ, Jirí a Pavel MAREK. Politické strany. Vývoj politických stran a hnutí v českých zemích a v Československu 1861–2004. 1. díl. Brno, 2005, s. 139.

³²⁸BERÁNKOVÁ, Milena. Dějiny československé žurnalistiky. 1. díl. Periodický tisk do roku 1918. Praha, 1981, s. 157-158.

³²⁹*Národní listy*, r. 15, č. 298, 29. října, 1875.

³³⁰*Národní listy*, r. 15, č. 299, 30. října, 1875.

krachem.³³¹ Zvláštní zpravodaj svůj úkol splnil, a tak 2. listopadu 1875 vyšel článek „Dr. Stroussberg a jeho hospodářství na Zbirožsku“:

„Zničeny veškeré naděje tisícův dělníků, řemeslníků a obchodníků, kteří, věříce živým pověstem, těší se, že podaří se jim zachrániti z obrovského úpadku aspoň nějakou, byť sebe nepatrnější částku svého jmění, jež byli – buď poměry donuceni, nebo z přílišné důvěry lehkomylně – dru. Stroussbergovi svěřili. Avšak trudné poměry, jež panovaly na Zbirožsku od mnoha měsíců, nabyly v několika dnech po prohlášení konkursu na jmění Stroussbergovo takové tvářnosti, že by bylo hříchem nepromíjitelným, otáletí a tutlati dále děsný stav věcí a zakrývati faktum, jež může míti zoufalé následky v zápětí... V pokladnách Stroussbergových závodů nenalezeno skutečně žádných peněz. Pokladny jsou úplně prázdné a okolnost ta je příčinou nesnázi, v jakých se nalézá správa konkursní podstaty. Na nějaké vyrovnání, jak se pojímá ve věcech konkursních vůbec, není lze ani pomysleti. Passiva Stroussbergova jsou taková, že sotva bude možno uspokojiti věřitele prvních hypotek, kdežto všichni ostatní, ať již jsou v závazcích jakýchkoli, skoro všichni odejdou s prázdnými rukama... V sobotu dopoledne [tj. 30. října 1875, pozn. autorky] ve všech závodech náhle prohlášeno, že přestává se pracovat. Faktum jest, že nalézá se na Zbirožsku od soboty přes 6000 dělníků (s rodinami přes 12 000 hlav) bez práce, bez výdělku a bez peněz, faktum jest, že dělnictvu tomu byla mzda čtyř- až šestinedělní zadržána a faktum jest, že na další v závodech Stroussbergových za dosavadních poměrů není možno ani pomysleti... V řízení Stroussbergových závodů vůbec a na Zbirožsku zvlášť shledal správce konkursní podstaty bezpříkladné zmatky. Po dnešní den nebylo lze ani zjistiti, které podniky náleží vlastně do konkursní masy. První péčí dr. Tragyho jest, aby vyhledal všechny objekty, na které mají věřitelové Stroussbergovi nějakého práva, což však následkem lehkomylného vedení kněh a nepořádků v sbírkách dokladův bude prací takměř sysifovskou. Hlavní obtíže působí při tom, že mnohé závody zbirožské, jako zejména valcovny v Dobřívě, tavírny ve Strašicích a koksovny v Mirešově jsou ve zvláštním podnikatelském poměru podnikatelském k Stroussbergovi, tak že správce konkursní podstaty nemůže pro dělnictvo těchto závodů nic učiniti... Osudná zpráva o úpadku Stroussbergově došla do Zbirova v pátek dopoledne [tj. 29. října 1875, pozn. autorky]. Občanstvo dozvědělo se to z novin a jen někteří od úředníků, kterýmž to bylo o několik hodin dříve telegraficky sděleno. A v průběhu jediného toho dne dodáno pouze okr. soudu hořovickému žalob v úhrneční sumě 60 000 zl., z nichž větší část podána byla v příčině vtělení požadavků na majetek Stroussbergův. To jest dokladem, jak ohromnou sumu úhrneční dluhuje Stroussberg

³³¹ KREJČÍ, Karel. *Jakub Arbes. Život a dílo*. Praha, 1946, s. 197.

občanstvu v okolí, které mu suroviny, zboží, nástroje atd. dávalo na úvěr nebo mu poskytovalo půjčky všeho druhu - a přechasto bez jakéhokoli zaručení. Stroussberg požíval mezi občanstvem neobyčejné důvěry.³³²

Veřejnosti nebylo známo, kdo je onen zvláštní zpravodaj *Národních listů*. K autorství se přihlásil až o několik let později Jakub Arbes.³³³ Detaily a okolnosti o cestě na Zbirožsko barvitě vylíčil ve vzpomínce *Také jednou světem* (časopisecky v *Květech* 1888, knižně v Arbesově díle *Literaria*). Arbes zde přetiskl zprávu z *Národních listů* z 2. listopadu 1875 a vyložil, jak se k poznání pravého stavu věcí dostal.³³⁴ Původně měl být na Zbirožsko poslán jeho kolega Zbirovan (Josef Václav Sládek, který ze Zbiroha pocházel – pozn. autorky), který však nemohl, a tak byl tento úkol svěřen Arbesovi.³³⁵ Arbes popsal, že se k informacím dostal souběhem náhod, neboť do jeho kupé ve vlaku do Zbiroha si přisedli dva spolucestující, kteří vedli německý hovor. Arbes předstíraje, že jim nerozumí, brzy pochopil, o koho se jedná. Jedním ze spolucestujících byl právě správce konkurzní podstaty Dr. Tragy. Hned po vystoupení z vlaku si Arbes vše zaznamenal a poté došel pěšky do Zbiroha, k rodičům svého redakčního kolegy Josefa Václava Sládka. Zde získal další informace, které mu posloužily napsat již zmíněný článek o Strousbergově hospodaření na Zbirožsku, jenž způsobil senzaci v Čechách i zahraničí.³³⁶ Jednalo se o Arbesův největší reportážní úspěch. Strousberg a jeho způsob podnikání posloužili Arbesovi i jako předloha pro romány *Kandidáti existence* a *Moderní upíři*.³³⁷

I další periodika přinášela zprávy o dění na Zbirožsku. Deník *Neue Freie Presse*, který vycházel ve Vídni od roku 1864 a byl nejvýznamnějším listem vídeňského liberálního tábora³³⁸, psal: „*Vyhlášení konkurzu způsobilo na Zbirožsku nepopsatelný chaos. Zaměstnanci byli seznámeni s hrozivou situací, proto se vedení velkostatku rozhodlo povolát pro udržení pořádku vojsko z Rokycan.*“³³⁹ Deník *Bohemia*, vydávaný od poloviny 19. století v obou zemských jazycích a představující, jakožto nejvýznamnější periodikum českých

³³² *Národní listy*, r. 15, č. 301, 2. listopadu, Praha, 1875.

³³³ Arbes působil v *Národních listech* v letech 1868-1877, kdy dostal kvůli názorovým rozdílům od Julia Grégra vyhazov. V deníku působil zpočátku jako odpovědný redaktor, který se ostře stavil proti Vídni. Měl na starosti rubriky *Ze soudní síně* neboli *Soudničky*. Za své názory byl několikrát souzen a vězněn. Po svém propuštění z českolipského vězení se do redakce vrátil a psal rubriku *Z venkova* (tzv. lokálky).

³³⁴ JANÁČKOVÁ, Jaroslava. *Jakub Arbes. Novinář*. Praha, 1987, s. 137.

³³⁵ ARBES, Jakub. *Literaria*. Praha, 1954, s. 15.

³³⁶ Tamtéž, s. 7-38.

³³⁷ KREJČÍ, Karel. *Jakub Arbes. Život a dílo*. Praha, 1946, s. 197-198.

³³⁸ MALÍŘ, Jiří a Pavel MAREK. *Politické strany. Vývoj politických stran a hnutí v českých zemích a v Československu 1861–2004*. 1. díl. Brno, 2005, s. 468.

³³⁹ *Neue Freie Presse*, r. 12, 30. října, Vídeň, 1875.

Němců, jeden z nejdůležitějších listů vycházejících v Čechách³⁴⁰, napsal: „K žádným násilným konfliktům nedošlo a zbraně se nemusely použít. Lid se zachoval klidně. Vojsko pobývalo na Zbirožsku pro případ nutnosti několik týdnů.“³⁴¹

Z řad veřejnosti se ozývaly hlasy, proč k této situaci na Zbirožsku došlo a kdo je za ni vlastně vinen. Jednotlivá periodika diskutovala a přinášela o této události závěry. Regionální *Plzeňské listy* se tázaly: „Kdo je vinen, že na Zbirožsku je dvanáct tisíc lidí bez chleba? Strousberg sám, který svou hrabivostí uvrhl do bídy celý kraj? Nebo politický systém, který dopustil katastrofu a zplundrování jednoho z nejkrásnějších českých panství, od pradávna zvyšujícího význam a lesk koruny české?“³⁴² List *Vaterland* vycházející v letech 1860-1894 a zastávající pozici vůdčího konzervativního titulu, na jehož stránkách našly uplatnění názory konzervativních šlechticů z českých zemí³⁴³, psal: „Vinen je moderní stát a příliš svobodomyšlné náhledy. Ve středověku by taková příhoda byla zcela nemožná. Tenkrát uznávána vysoká důležitost, již věci a nemovitě statky pro společnost mají. Nyní však ve vědě i v praxi panuje surový, hrubě materialistický povrchní názor, že půda je předmětem libovolného obchodu a jako taková je určena prý k tomu, aby ji majitel libovolně využíval. Ve středověku hleděno přísnými zákony o poslušnosti k tomu, aby život dočasného držitele co nejúžeji spojen byl s jeho předky a potomky. To se dnes ovšem neděje. Moderní stát se o to nestará, a teprve, když je zle, koná práci pomocného, vysílaje na ohrožené místo vojenskou asistenci!!“³⁴⁴

Strousbergovo zatčení neohromilo jen tuto oblast, ale vzhledem k rozsáhlé síti věřitelů po celé Evropě způsobilo rozruch i na evropské scéně. O Strousbergově zatčení psala i zahraniční periodika, například *Deutsche Zeitung*, vídeňský *Börsencourier*, francouzský *Moniteur des intérêts matériels* a *Petrohradské zprávy*.³⁴⁵

Pro Strousbergovi zaměstnance na Zbirožsku znamenal jeho krach existenční otázku. Vzhledem k nepravdělnosti vyplácení mezd v posledních třech letech si neměli možnost příliš našetřit, mnozí z nich vložili do Strousbergova podnikání důvěřivě všechny své úspory.

³⁴⁰BERÁNKOVÁ, M. *Dějiny československé žurnalistiky. I. díl. Periodický tisk do roku 1918.* Praha, 1981, s. 95.

³⁴¹*Bohemia*, r. 48, 23. listopadu, Praha, 1875.

³⁴²*Plzeňské listy*, 25. listopadu, Plzeň, 1875.

³⁴³MALÍŘ, Jiří a Pavel MAREK. *Politické strany. Vývoj politických stran a hnutí v českých zemích a v Československu 1861–2004.* 1. díl. Brno, 2005, s. 70-71.

³⁴⁴*Vaterland, Orgán historické šlechty české*, 28. listopadu, Praha, 1875.

³⁴⁵Periodika týkající se Strousbergova zatčení, Městské muzeum ve Zbiroze, fond Strousberg.

Vedení velkostatku i přes žádosti dr. Tragyho nemohlo poskytnout kvůli nedostatku hotovosti v pokladně žádné finanční kompenzace zaměstnancům.³⁴⁶

Na samém počátku konkurzního řízení se muselo vyřešit, zda vůbec průmyslové podniky na Zbirožsku budou součástí konkurzu. Strousberg tyto podniky vložil do jím založené akciové společnosti Deutsch-Böhmische Aktiengesellschaft se sídlem v Berlíně. Jelikož ale akcie zůstaly ve Strousbergově vlastnictví, bylo rozhodnuto je do konkurzu zahrnout.³⁴⁷ Doposud nebyly některé podniky dokončeny a v provozu. Dr. Tragy se tedy rozhodl využít ty podniky, které byly provozuschopné a výdělečné. Jednalo se o vagónku v Holoubkově, kde byl materiál skladem, proto bylo zhotoveno 250 vagónů, které byly dodány k umožnění závazků do Ruska. Výroba pokračovala také ve Strašických slévárnách a v Dobřívě. Dr. Tragy se tímto způsobem snažil zajistit alespoň nějaké příjmy zaměstnancům podniků, neboť stále se zde nacházelo 3000 - 4000 dělníků, kteří zůstali a kterým nebyla dlouhodobě vyplácena mzda. To, že tíživá situace zaměstnanců nebyla Tragymu lhostejná, dokazuje i fakt, že k vyplácení mezd půjčil ze svého 20 000 zlatých.³⁴⁸

Dr. Tragy postupně rozprodával materiál z jednotlivých závodů jako například kolejnice, pražce, dále vybavení jednotlivých podniků, nábytek a vybavení hotelu Borek. Rozprodej se týkal i zbirožského zámku, který byl Strousbergem honosně vybaven. Velký zájem byl o koně ze Strousbergova hřebčince a kočáry. Pozornost přitahoval i samotný inventář zámku. Jednalo se především o umělecké předměty, nábytek, obrazy a knihovnu. Všechny tyto věci byly rozprodány a v zámku zůstaly prakticky holé zdi.³⁴⁹

Ihned po ohlášení konkurzu na Strousbergův majetek začalo přihlašování věřitelů. Kompletní seznam věřitelů nebyl sepsán, vzhledem k jejich velkému počtu. Zde výčet nejvýznamnějších: Allgemeine österreichische Bodenkreditanstalt 3000 000 zlatých, Vídeňská hypoteční kasa 2 500 000 zlatých, rakouský bankovní ústav Hypothekar-Kredit und Vorschussbank Wien 1 300 000 zlatých, Rumänische Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft 1 750 000 tolarů, Goldschmidt & Kirchmayer 12 000 000 zlatých, Dortmunder Bergbau Aktien-Gesellschaft 250 000 tolarů, Moritz Simon (Královec) 300 000 tolarů, Hugo Fuchs (Berlín) 417 000 tolarů, hrabě Ratibor 50 000 tolarů, hrabě Ujest 50 000 tolarů a hrabě Lehndorff 25 000 tolarů, berlínský bankovní ústav Manczyk & Schlesinger 120 000 tolarů, bratrská kasa dělníků

³⁴⁶BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 232.

³⁴⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 233-234.

³⁴⁸Tamtéž, s. 235.

³⁴⁹Tamtéž, s. 238-239.

zbirožských podniků 106 000 zlatých, zadržené výplaty zbirožských zaměstnanců 185 660 zlatých.³⁵⁰

Dražba do konkurzní podstaty náležejících statků, tedy Zbiroha, Mirošova, Točnicku a Oseka, jež tvořily velkostatek Zbiroh, byla naplánována na 16. listopadu a 14. prosince 1876 a dále 11. ledna 1877. Jednotlivé statky byly odhadnuty takto: Zbiroh na 4 440 000 zlatých, Točník 520 000 zlatých, Mirošov 620 000 zlatých a Osek 420 000 zlatých.³⁵¹ Tato dražba se vztahovala pouze ke statkům a nezahrnovala průmyslové podniky na Zbirožsku. Tyto majetky vydražila Vídeňská hypoteční kasa za 3 900 000 zlatých, avšak Vrchní zemský soud nařídil zrušení výsledků této dražby s ohledem na Strousbergův blížící se návrat z Moskvy.³⁵² Nový termín dražby se uskutečnil až 27. února 1879 a novým majitelem velkostatku Zbiroh se stal kníže Josef Colloredo-Mannsfeld, který jej získal za 3 350 000 zlatých.³⁵³

Dražba průmyslových závodů na Zbirožsku byla kvůli Strousbergově návratu naplánována na září a říjen 1877. Strousberg chtěl ještě využít možnost a některé podniky ve svůj prospěch zachránit, chtěl s věřiteli docílit smírného narovnání, ale bezúspěšně. Dražba byla provedena při jediném stání a novým vlastníkem závodů na Františkově, v Borku u Kařezu, Holoubkově, Strašicích a Dobřívě se stala rovněž Vídeňská hypoteční kasa. Strousberg se nechtěl myšlenky na pokračování zbirožských železáren vzdát, a proto hledal řešení, jak je získat zpět. Průmyslové podniky si pronajala jeho dcera Agnes za roční nájemné 40 000 zlatých s vidinou jejich zpětné koupě. Ta se však neuskutečnila, neboť 21. srpna 1879 Vídeňská hypoteční kasa pronajala závody v Borku u Kařezu bankovnímu ústavu Manczyk & Schlesinger. Průmyslové podniky v Holoubkově, Strašicích a Dobřívě pronajala na 10 let firmě Merores a Hopfengärtner.³⁵⁴

Strousberg se po návratu do Berlína snažil zachránit alespoň část svého podnikatelského impéria, avšak jeho platební schopnost byla nulová, věřitelé se svých pohledávek domáhali marně. Strousbergova pověst byla zničena a v tuto chvíli se nemohl spolehnout ani na rozsáhlou síť kontaktů, již si budoval několik let. Jako bankrotář byl sociálně vyobcován. Bývalí obchodní partneři se od něj odvrátili, na jeho straně zůstala pouze rodina, která při něm stála i během jeho věznění v Moskvě. Ta byla v tuto chvíli Strousbergovou jedinou jistotou, neboť ještě před svým krachem stihl některé ze svých dětí výhodně oženit či provdat

³⁵⁰BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 236.

³⁵¹DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898, s. 32.

³⁵²BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 236.

³⁵³SOA Praha, Velkostatek Zbiroh, k. 52.

³⁵⁴BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 237.

s potomky svých obchodních partnerů. Dcera Agnes se v roce 1879 provdala za Hanse von Kleista, jehož rodina měla blízko k Bismarckovi. Toto manželství bylo uzavřeno nikoli na základě dohody, ale citů a Strousberg na něm neměl žádný podíl.³⁵⁵

Na přelomu roku 1878/1879 se Strousberg vrátil ke své novinářské činnosti a založil *Das Kleine Journal*. Tento bulvární deník referoval o politice, divadlu, literatuře, dále obsahoval i přílohy pro dámské čtenářky a o obchodu a burze. Strousberg působil jako vydavatel a psal také mnoho článků, zejména politická témata. V redakci těchto novin pracovala i spisovatelka Emma Vely,³⁵⁶ která se zajímala o Strousbergův životní příběh. Tento deník Strousberg vlastnil do roku jen 1881, kdy setrvání v Berlíně shledával neudržitelným a rozhodl se proto i s rodinou přesídlit do Londýna.³⁵⁷

Důvodem stěhování do Londýna bylo především neustálé střetávání Strousberga s minulostí. Věřitelé na něj neustále naléhali s pohledávkami, navíc se zhoršoval zdravotní stav jeho manželky Mary Ann, která trpěla depresemi. V Londýně si nyní pětičlenná rodina pronajala byt na *Craven Street*. Zdravotní stav Strousbergovy ženy se zhoršoval a v září 1882 prodělala mozkovou mrtvici, na jejíž následky ve věku 55 let zemřela. Smrt manželky a matky znamenala pro Strousbergovu rodinu obrovskou ztrátu. Rodina se přestěhovala zpět do Německa. Strousbergovy dcery se přestěhovaly k sestře Agnes, Strousberg se vrátil do Berlína, kde si pronajal skromný pokoj v hotelu Garni v *Taubenstraße* č. 40.³⁵⁸ Zde Strousberg strávil poslední rok a půl svého života především psaním politických spisů, v nichž kritizoval současný systém Německa. Bethel Henry Strousberg zemřel náhle 31. května 1884, osamocen ve věku nedožitých 61 let.³⁵⁹

³⁵⁵BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 245-247.

³⁵⁶Vlastním jménem Emma Simon (1848-1934), byla německá spisovatelka, hostitelka salonů, významně se angažovala v ženském hnutí.

³⁵⁷BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991, s. 247-249.

³⁵⁸Tamtéž, s. 252-253.

³⁵⁹Tamtéž, s. 253-257.

15 Závěr

Strousbergovo podnikatelské dílo na Zbirožsku bylo součástí jeho širších podnikatelských plánů budování železnic ve východní Evropě. Časově zapadá do kontextu Strousbergových velkých projektů (výstavba železnic v Prusku, budování průmyslových podniků na německém území, stavba rezidenčního sídla na berlínské *Wilhelmstraße*, stavba železnice v Rumunsku).

V původních Strousbergových kalkulacích se zdálo, že Zbirožsko díky svým tradičním základům železářské výroby a zdrojům, především železné rudy, je ideálním regionem, odkud bude možno rozvíjet podnikání. Nemalou roli hrála i levná pracovní síla. Kalkulace se však stala nedomyšlenou, slabým místem byla železná ruda.

Jak to však bývá, žádný velký projekt není zbaven širokých kontextů a souvislostí. Strousbergova platební neschopnost na jednom projektu a nedotaženost se automaticky zrcadlily i jinde. Jeho podniky tvořily celek, tudíž neúspěch jednoho se odrážel v neúspěchu jiného. Byl to systém spojených nádob a problém jednoho segmentu podnikání se odrazil i v jiném.

Slabá místa jednotlivých segmentů podnikání způsobila Strousbergovy problémy takového rozsahu, že mu nezbylo nic jiného než vytloukat klín klínem. V Rumunsku se jednalo o podcenění politické situace a nepřipravenost tamní společnosti na výstavbu železnice, což vedlo k odstoupení od tohoto velkého projektu. Zbirožsko, které mělo být hlavní materiálovou základnou pro výstavbu drah na rumunském území, ukázalo nevhodnost železné rudy, jež obsahovala velké množství fosforu. Bylo nutné rudu dovážet, což stálo obrovské náklady. Ze Zbirožska se místo prosperujícího projektu stal podnik prodělečný. Jako východisko ze svých finančních problémů hledal Strousberg spojení se zahraničním kapitálem, ale vzhledem k jeho současné důvěryhodnosti mu půjčku poskytla pouze lokální moskevská banka. K poskytnutí úvěru si Strousberg dopomohl úplatky u vedení banky. Tyto Strousbergovy chybné kroky vedly v roce 1875 ke krachu jeho podnikání.

Strousbergovo podnikání bylo vratké již v době konjunktury, neslo vysoký podíl rizika (finanční zdroje, pracovní síly). Jednalo se o velkou rozptýlenost zájmů na mnoha místech. Zbirožsko zakládal jako komplex podniků, který měl vysokou formálně-ekonomickou racionalitu (kvalita rudy a schopnost uplatnění železnice v Rumunsku. Tento model směřoval k podnikání nadnárodního typu, na druhou stranu to byl pokus založený riskantně. Zároveň měl Strousberg ve svém podnikání snahu zvelebit místo, kde podnikal a uvažoval o budování

sociálně ekonomického zázemí. Místní projekty byly založeny velkoryse, a kdyby neztroskotaly, přinesly by kraji prosperitu.

Co přineslo Strousbergovo působení Zbirožsku? Masivní budování průmyslových podniků v prvních letech Strousbergova vlastnictví tohoto regionu poskytlo velký počet pracovních míst. Zbirožsko se i po jeho odchodu nadále stalo regionálním železářským střediskem, hlavně ve výrobě litiny (Strašice, Holoubkov) a tato tradice trvá dodnes. Ve Zbiroze připomíná Strousbergovu éru zámek, jenž si zachoval architektonické úpravy té doby.

16 Bibliografie

Prameny:

SOA Praha, Velkostatek Zbiroh (1860-1879)

SOkA Rokycany, Archiv města Zbiroh, *Okresní zastupitelstvo Zbiroh 1865-1928*

SOkA Rokycany, Kronika města Zbiroh (1866-1879)

Městské muzeum ve Zbiroze, fond Strousberg

Periodika:

Börsencourier (1875)

Deutsche Zeitung (1875)

Die Post (1866-1872)

Moniteur des intérêts matériels (1875)

Národní listy (1875)

Neue Freie Presse (1875)

Bohemia (1869-1875)

Petrohradské zprávy (1875)

Plzeňské listy (1875)

Vaterland (1875)

Literatura:

ARBES, Jakub. *Literaria*. Praha, 1954.

BATĚK, František a kol. *Zbirožsko na starých pohlednicích*. Hostivice, 2007.

BERÁNKOVÁ, Milena. *Dějiny československé žurnalistiky. 1. díl. Periodický tisk do roku 1918*. Praha, 1981.

BORCHART, Joachim. *Der europäische Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg*. Mnichov, 1991.

BRUCH, Rüdiger vom. Finanční génius a jeho průmyslové impérium. Případ „krále železnic“ Bethela Henryho Strousberga. In: SCHULTZ, Uwe. *Velké procesy. Právo a spravedlnost v dějinách*. Praha, 1997.

DRACHOVSKÝ, Antonín. *Obrazy Zbirovské*. Tábor, 1898.

EFMERTO VÁ C., Marcela. *České země v letech 1848-1918*. Praha, 1998.

HLAVAČKA, Milan a kol. *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*. Praha, 2014.

- HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha, 1990.
- HOFMANN, Gustav. *Komorní železárny na Podbrdsku. Studie z dějin starého českého železářství*. Praha, 1968.
- HOFMANN, Gustav. Staré železářství na Podbrdsku. In: *Vlastivědný sborník Podbrdská*, č. 19, Příbram, 1981.
- HOFMANN, Gustav. Strašické hutě a slévárny. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, Suppl. Historie, č. 5, Rokycany, 1998.
- HOFMANN, Gustav. Strousbergovy železárny na Zbirožsku. In: *Minulostí Rokycanska*, č. 5, Rokycany, 1969.
- HRABÁK, Josef. *Železářství v Čechách jindy a nyní. S přídatkem o dobývání uhlí v Čechách*. Praha, 1909.
- HUČKA, Jan. K historii zbirožské železárny ve Františkově. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*, č. 20, Rokycany, 2008.
- HUČKA, Jan. K historii železárny a slévárny v Borku u Zbirohu. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, č. 21, Rokycany, 2009.
- HUČKA, Jan. Osudy litinových plastik rakouského granátníka. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka, Suppl. Historie 6*, Rokycany, 1998.
- HUČKA, Jan. Z historie některých sléváren na Rokycansku. In: *Z dějin hutnictví*, r. 30, Praha, 2001.
- HUČKA, Jan. Z historie odlévání granátníka ve Strašicích, In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka, Suppl. Historie 12*, Rokycany, 2007.
- JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk a kol. *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie*, Praha, 2006.
- JANÁČKOVÁ, Jaroslava. *Jakub Arbes. Novinář*. Praha, 1987.
- JINDŘICH, Karel. Alois Irmmler jako správce Strousbergových hutí na Františkově u Zbiroha. In: *Minulostí Rokycanska*, r. 1, č. 2, Rokycany, 1967.
- JINDŘICH, Karel. Závody a průmyslové trati Dr. B. H. Strousberga na Zbirožsku. In: *Z dějin hutnictví*, r. 31, Praha, 2002.
- JIŘIČKO, Pavel. Pád krále železnic. In: *Historický obzor*, č. 3-4, Praha, 1996.
- KOŘAN, Jan. Přírodně - technické podmínky výroby železa v českých zemích. In: *Z dějin hutnictví 11*, Praha, 1982.
- KOŘAN, Jan. *Staré české železářství*. Praha, 1946.

- KOŘAN, Jan. Technicko-výrobní revoluce v železářství českých zemí. In: *Z dějin hutnictví 10*, Praha, 1981.
- KOŘAN, Jan. Vývoj výroby železa v českých zemích v údobí průmyslové revoluce. In: *Sborník Národního technického muzea v Praze 17*, Plzeň, 1978.
- KOŘAN, Jan. Železářství. In: JÍLEK, František a kol. *Studie o technice v českých zemích 1800-1918 I.*, Praha, 1983.
- KREJČÍ, Karel. *Jakub Arbes. Život a dílo*. Praha, 1946.
- LÍČENÍKOVÁ, Michaela. Majestátní lvi ze Zbirohu mají své starší příbuzné v Muskau. In: *Zprávy památkové péče: Časopis státní památkové péče*. Praha, 2008.
- MALÍŘ, Jiří a Pavel MAREK. *Politické strany. Vývoj politických stran a hnutí v českých zemích a v Československu 1861–2004*. 1. díl. Brno, 2005.
- MYŠKA, Milan. *Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska*, Ostrava, 2003.
- OHLSEN, Manfred. *Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg. Eine preußische Gründerkarriere*. Berlin, 1987.
- RASL, Zdeněk a Irena LABOUTKOVÁ. *Přehled dějin českého hutnictví*. Praha, 2014.
- REITBÖCK, Gottfried. *Des Eisenbahnkönigs Strousberg Glück und Ende*. Schmalkalden, 1924.
- RIEGER František Ladislav a Jakub MALÝ, *Slovník naučný: S – Szyttler*, Praha, 1870.
- RYŠAVÝ, Vratislav. Stavební vývoj zámku Zbiroh. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech*. Rokycany, 2010.
- SEDLÁČEK, August. *Hrady, zámky a tvrze království českého VI: Podbrdsko*. Praha, 1936.
- SIMBARTL, Václav, Eva SVOBODOVÁ a Dagmar VILETOVÁ. *Železnice Zbiroh mezi Prahou a Plzní*. Zbiroh, 2010.
- STROUSBERG, Bethel Henry. *Dr. Strousberg und sein Wirken. Von ihm selbst geschildert*. Berlin, 1876.
- TUMA, David. Projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka*, Suppl. Historie, č. 14, Rokycany, 2013.
- TUMA, David. *Projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez*. Materiály z konference Setkání příznivců Strousbergova působení na Zbirožsku konané 29. 4. 2014 v Městském muzeu ve Zbiroze.
- TUMA, David. Strousbergova železnice, železárna v osadě Františkov u Zbirohu a projekt „Strousberg-stadt“ u obce Kařez. In: *Zprávy památkové péče*, r. 73, č. 5, Praha, 2013.

TUMA, David. Zaniklá Stroussbergova železnice v Brdech (1. část). In: *Minulostí Berounska*, r. 13, Beroun, 2010.

TREPTOW, W. Kurt a kol. *Dějiny Rumunska*. Praha, 1997.

UČITELSTVO, *Politický a školní okres rokycanský. Na oslavu padesátiletého panování jeho c. a k. Apoštolského veličenstva císaře a krále Františka Josefa I.* Rokycany, 1898.

ZOGLMANN, Antonín. Světská sláva – polní tráva. In: *Brdský kraj, Měsíčník věnovaný zájmům muzejním a osvětovým IV.* č. 1, Rokycany, 1911.