

Theodor Liebieg

Soukromý život

Nejstarší syn Theodora Liebiega se narodil v Liberci 15. června 1872. Absolvoval gymnázium, avšak vysokou školu nevystudoval, na rozdíl od jeho bratra Gisberta. Po absolvování gymnázia se začal angažovat v rodinném podniku, který po smrti Theodora Liebiega staršího, vedli strýcové Heinrich Liebieg a Leo Clemens. (Hejnová, 2015, str. 39)

V roce 1897 převzal Theodor management po svém strýci, jelikož Heinrich odešel do důchodu, a i v tentýž roce se se svým bratrem Gisbertem stali společníky rodinné firmy. Posléze se Theodor stal vedoucím podniku a řídil neuvěřitelných 14 rodinných firem. (Hejnová, 2015, str. 39)

Theodorovou vášní bylo cestování a vynahrazoval si tím svoji absenci univerzitního vzdělání. Cestoval především do Antverp a západní Evropy a zde pracoval jako dobrovolník. (Marschner, 1985)

V obdobích před válkou, které znamenalo pro české země značný průmyslový vzestup a hospodářského vzrůstu, a během čtyřech desetiletí svého vedení se rodinné podniky a továrny rozrůstaly do zahraničí a došlo k razantní modernizaci Liebiegových továren. V roce 1907 se Theodor zasloužil o postavení nové továrny na zpracování bavlny a příže. (Marschner, 1985)

O šest let dříve, tedy v roce 1901 oženil se svou přítelkyní Marií Idou Blaschkovou, kterou můžeme vidět na obrázku číslo 1. Společně se zasloužili o vznik několika dobročinných organizací a zařízení v Liberci. Například zařízení jmenující se Marienkrippe. Byly to jesle pro děti od dvou měsíců do šesti let a tato organizace byla pojmenována po Marii. (Hejnová, 2015, str. 39)

Theodor se zajímal i o politické dění. Nejdříve v roce 1906 se stal předním členem městského zastupitelstva v Liberci. Později byl jmenován dokonce členem panské sněmovny říšského směnu ve Vídni. Později se stal i předsedou německého svazu průmyslu v Československu a byl předním členem Obchodní a živnostenské komory. (Hejnová, 2015) Po nástupu Henleina do politiky začal Theodor podporovat jeho „Sudetendeutsche Heimatsfront“ a poté „Sudetendeutsche Partei“. V roce 1936 vydal spis Denkschrift über die Wirtschaftslage Nordböhmen, který popisuje poměry v Severních Čechách. (smirice.eu, 2004)

Theodor se zapsal i do dějin samotného Liberce. Nechal vybudovat v dnešní Jablonecké ulici rodinné sídlo nazývaní se „Liebiegův zámek“, který se budoval téměř 30 let s pomocí tří architektů a který si můžeme prohlédnout na obrázku číslo dva. Dále v roce 1905 Liebieg nechal postavit rodinný dům – Liebiegův pavilon, který až dodnes slouží jako výstavní exponát. (Hejnová, 2015)



Baron Theodor Liebieg und dessen Braut Fräulein Marie Blaschka.
Nach einer Photographie aus dem k. u. k. Hof-Atelier A. Huber.

Obrázek 1: Theodor Liebieg a Marie Blaschka

Zdroj:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Theodor_von_Liebieg



Obrázek 2: Liberecký zámek

Zdroj:

http://www.wikiwand.com/cs/Liebieg%C5%AFv_z%C3%A1mek%8Dek

Kňourková Tereza
Lerchová Adéla

Theodor celý život prahнул po technických vynálezech a zejména si oblíbil motorismus. Dokonce se uvádí, že Theodor Liebig byl jeden z prvních lidí v českých zemích, který měl řidičský průkaz. Theodor byl i jeden z prvních, kteří byli majiteli automobilu a v roce 1894 podnikl cestu za hranice českých zemí, z Německa do Francie. Zdolal nejvyšší alpské průsmyky, a dokonce zvítězil i v mezinárodních automobilových závodech. Pro představu, s jakým vozidlem Theodor procestoval české země a zahraničí, ukazuje obrázek s číslem tři. Theodor je v obrázku vpravo, a to s novým Mercedesem. (Marschner, 1985)

Jak už bylo zmíněno výše, Theodor velmi podporoval, ať se české Sudety připojí k nacistické říši. Jak všichni víme, to se podařilo a Theodor byl velmi spokojený. Krátce na to, ale Theodor umírá. Zemřel 23. května 1939. (smirice.eu, 2004)

Pracovní život

Svou dálkovou jízdu (téměř 1000 kilometrů během týdne) vozem Benz Viktoria z Liberce do Gondorfu roku 1894 vstoupil do historie. Také touto jízdu zdařile zpropagoval výtvořky Carla Benze a navázal s ním přátelské styky. Díky těmto stykům přemluvil Carla Benze ke spolupráci, díky čemuž vzniknul na přelomu roků 1897 a 1898 první automobil na našem území, předchůdce tatrovky NW. V květnu roku 1898 se účastnil propagační jízdy do Vídně. (Samohýl, 2016, str. 80)

S vozy NW pak sám závodil. O rok později na Benzu zvítězil v kategorii cestovních vozů. Tato vítězství následovala ještě spousta dalších. V pozdějších letech se závodění a náročných dálkových jízd vzdal. (Samohýl, 2016, str. 80)

Motorismus však zůstal jeho vášní. Roku 1907 Theodor von Liebig společně s dalšími libereckými podnikateli založil v centru Liberce automobilku RAF (Reichenberg Auto-mobil-Fabrik). Theodor von Liebig stál u kolébky rodícího se evropského motorismu. (Králík, 2010, str. 14) Na podzim roku 1907 vyjel první automobil z továrny, jejíž byl spolumajitelem. Podnik byl proslulý vysokou kvalitou své produkce. Kromě jiného se také podařilo získat licenci na bezventilové motory. (Samohýl, 2016, str. 81)

S objemem výroby se dostali na druhé místo hned za společnost Laurin & Klement. Z důvodu takového umístění nabídl generální ředitel Václav Klement a jeho významný akcionář Saša Kolowrat fúzi, se kterou Liebig souhlasil. Výroba, která se postupně přesouvala do Mladé Boleslavi, byla ukončena v roce 1916. Do hal bývalé automobilky se nastěhovali zaměstnanci prádelny a továrny na koberce. Po pohlčení RAF firmou Laurin & Klement roku 1912 Liebig zasedl ve vedení mladoboleslavské automobilky společně s dalšími průkopníky motorismu. V této době bylo v jeho vlastních továrnách zaměstnáno kolem 5000 lidí, což z něho činilo největšího zaměstnavatele v monarchii. Liebig totiž nepodnikal pouze na území Čech, silné zázemí měl i v Uhrách a ve Vídni. Protože se zdržoval přímo u zdroje, v mocenském centru, získával snadněji státní zakázky. (Samohýl, 2016, str. 81)

Rok 1958 znamenal návrat automobilového průmyslu, vznikl LIAZ (Liberecké automobilové závody). Bývalý areál firmy RAF bohužel zchátral a čekala jen demolice. Její pozemky se staly základem nové průmyslové zóny. (Samohýl, 2016, str. 81) (Samohýl, 2016, str. 81)



Obrázek 3: Theodor a jeho Mercedes

Zdroj:

<http://www.smirice.eu/lide/liebig/liebig.htm>

Závěr

Theodor von Liebieg byl bez pochyb velice vlivný muž. Jeho vášně a nadšení pro automobily pomohli vzniku dávného Libereckého závodu RAF, na jehož místě se po jeho demolici zbudoval závod nový se jménem LIAZ. Sám osobně se sice nestal průkopníkem, ale jeho zásluhou je zpropagování samohybných vynálezce Carla Benze. Tyto samohyby pak vyráběl v takové kvalitě a objemu, že zaujal i samotné majitele závodu Laurin & Klement. Další jeho velkou zásluhou bylo sestavení prvního automobilu na českém území.

Svémi dálkovými výjezdy, dá se říci s prvními prototypy dnešních automobilů, věříme, že vytvořil alespoň tehdejší mladým chlapcům vzor, jak si jít za vlastním snem a touhou. Theodorova první historická trasa trvala zhruba 70 hodin a skoro 1000 km. Je až neuvěřitelné, že toto dokázal s automobilem, který se velmi podobá kočáru. Myslíme si, že to nebyla jen vášně, která ho poháněla při těchto cestách, ale i trpělivost a cílevědomost ho musela doprovázet. Automobilem, s kterým poprvé vyjel na tuto dálkovou jízdu, se můžeme „pokochat“ v Oblastní galerii v Liberci. Více než 120 let starý automobil Benz Victoria tam zapůjčilo pražské Národní technické muzeum.

Co se týče jeho soukromého života, který se netýkal motorismu, myslíme si, že žil velice spokojeně na tehdejší poměry. I když neměl možnost univerzitního vzdělání, našel si cestu, jak se vzdělávat sám. Což o něm ledacos vypovídá. Theodor mohl být – nevíme, zda jím doopravdy byl, cílevědomý muž s vůdčími schopnostmi, který se nevzdal, i když mu někdy někdo házel klacky pod nohy. Ovšem pod slupkou cílevědomého muže, kterému brzy zemřeli rodiče, našel útěchu ve své manželce Marii. Myslíme si, že manželství s ní mělo na něj velmi blahodárny vliv. Jelikož Marie měla vášně v dobročinnosti, Theodor se též snažil budovat s ní dobročinné organizace a zařízení. Tedy můžeme usuzovat, že ačkoliv na venek to byl tvrdý vůdce tehdejších firem, ale vevnitř byl štedrým a dobročinným mužem.

Pro město Liberec se Theodor zasloužil o vybudování tzv. Liebiegova městečka. Byly to vilky a domky, které sloužili zejména pro zaměstnance jeho podniků a jeho rodinám. Tedy usuzujeme, že se staral o své zaměstnance a snažil se, aby jeho zaměstnanci byli spokojeni a měli na tamější dobu prvotřídní služby.

Jeho možná nejkontroverznější věcí a přístupem byla „láska“ k nacismu. Jak bylo už výše zmíněno, podporoval Heinleinovi myšlenky a Theodor se moc nebál propagovat a podporovat jeho názory. Vyvrcholilo to tím, že veřejně podporoval, aby se české pohraničí bylo připojeno k nacistické říši, což se i stalo a on byl za to velice rád. Podle našeho názoru je tenhle jeho „čin“ jediným negativem a stínem jeho života. Jak se říká, nikdo není bez chyby. Ani Theodor Liebieg.

Kňourková Tereza
Lerchová Adéla

Seznam zdrojů

HEJNOVÁ, Kateřina, *Nadace rodiny Liebiegů*, Liberec, 2015. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci. Fakulta přírodovědně – humanitní a pedagogická. Katedra historie.

KRÁLÍK, Jan. *Škoda 1203: historie, vývoj, technika, jiná provedení*. Praha: Grada, 2010. Retro (Grada). ISBN 978-80-247-3383-8.

Marschner, Erhard, "Liebieg, Theodor Freiherr von" v: *New German Biography* 14 (1985), str. 495-497 [online verze]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd137845618.html#ndbcontent>

Obec Smirice. [online] Smirice, ©2004, [cit. 2004]. Dostupné z: <http://www.smirice.eu/lide/liebieg/liebieg.htm>

SAMOHÝL, Ladislav a Zdeněk VACEK, *Fenomén Mercedes-Benz & Čechy, Morava a Slezsko* Praha: Grada Publishing, 2016. ISBN 978-80-24-755-36-6.