

# Bílé zlato a budování železniční sítě

BEET SUGAR AND THE BUILDING OF A RAILWAY NETWORK

Aleš Vyskočil – Historický ústav Akademie věd České republiky

*Cukrová řepa se stala typickou plodinou zemědělské revoluce 19. století. Jako krmná plodina se řepa v českých zemích objevuje již v 80. letech 18. století, ale její význam se zásadně změnil, když začala být využívána pro výrobu cukru. Cukrovarnictví jako specifické výrobní odvětví se velmi záhy stalo nejvýznamnějším oborem potravinářského průmyslu a zařadilo se vedle textilnictví a strojírenství ke klíčovému triumvirátu průmyslové struktury českých zemí. Zcela zásadně ovlivnilo vývoj zemědělství, rozšiřování těžby uhlí, jebož velkými odběrateli cukrovarů byly, strojírenství, které část své produkce orientovalo na výrobu příslušného strojního zařízení, navázalo oboustranně výhodnou spolupráci s finančními institucemi, kterým pomohlo k vzestupu, a v neposlední řadě výrazně zasáhlo do výstavby dopravní, zejména železniční sítě. Pěstování a zpracovávání cukrové řepy bylo také jedním ze zásadních zásahů do podoby krajiny českých zemí 19. století. Rozrostly se osevní plochy cukrové řepy, která v některých oblastech zcela proměnila strukturu pěstovaných zemědělských plodin, a u jednotlivých cukrovarských provozů vznikaly řepařské dráhy.*

## Počátky řepného cukrovarnictví v českých zemích

Pokud pomineme krátkou existenci řepných a javorových cukrovarů, které v českých zemích působily během kontinentální blokády na počátku 19. století, můžeme počátky moderního cukrovarnictví položit na přelom 20. a 30. let 19. století, kdy u nás vznikají provozy zpracovávající cukrovou řepu. Prvním takovým byl závod v Kostelním Vydří na dačickém panství, který začal produkovat cukr ze sklizené řepy poprvé v zimě 1829. A po něm následovaly další, třeba cukrovar v Dobrovici, který působí dodnes a je tak nejdéle kontinuálně pracujícím provozem v českých zemích. K prvním podnikům fungujícím jako přidružené výroby na šlechtických velkostatcích se během následujících dvou dekád se svými provozy továrního typu přidala obchodnická a měšťanská vrstva, která rovněž objevila ekonomické možnosti cukrovarnictví. V polovině 19. století dochází k zásadnímu zlomu, spojenému s proměnou surovinové základny. Klesá množství dováženého třtinového cukru a coby výchozí surovina pro výrobu cukru vítězí cukrová řepa. Domácí výroba poprvé předstihuje dovoz, český cukr postupně dobývá země rakouského soustátí i zahraničí (Balkán, Itálie, Švýcarsko, Velká Británie, Francie ad.). Ke stávajícím podnikatelům se přidávají také příslušníci rolnictva a vznikají rolnické akciové cukrovarny (zejména v Čechách). Cukrovarny vykazují nejvyšší zisky ze všech zemědělských průmyslových podniků a zájem o tento druh podnikání roste. Řepařství je nejvýhodnějším odvětvím zemědělské výroby. Na přelomu 60. a 70. let je v českém cukrovarnictví dovršena průmyslová revoluce a natrvalo v tomto odvětví vítězí tovární velkovýroba. Téměř 90 % cukrovarů v Předlitavsku se nacházelo v českých zemích. V roce 1872 bychom napočítali v českých zemích 225 řepných cukrovarů. Jejich počet však v následujících letech klesal (v roce 1918 jich působilo v českých zemích 167). Výrobci byli po celou dobu existenčně závislí na vývozu cukru do zahraničí, neboť spotřeba cukru v monarchii byla dlouhodobě na nízké úrovni. V zahraničí se realizovaly asi dvě třetiny vyrobeného cukru, což Rakousko-Uhersko zařadilo mezi tři největší výrobce a vývozce cukru v Evropě. Vývoz cukru se stal klíčovou součástí rakouskouherského zahraničního obchodu a byl státem všemožně podporován (1).

Po polovině 19. století se cukrovarny v Čechách soustřeďují do úrodných, půdně a klimaticky pro pěstování cukrovky příhodných oblastí, do Polabí – nejvýznamnější řepařské zemědělské oblasti českých zemí, dolního Povolaví a do dolního Poohří (Královéhradecko, Pardubicko, Kolínsko, okolí Prahy, Mělnicko, Litoměřicko). Na Moravě se vedle tradiční oblasti Brněnska začíná rozvíjet cukrovarnictví a řepařství na Hané. A právě v oblasti českého Polabí a moravské Hané lze nalézt největší množství příkladů symbiózy cukrovarů a železnice.

## Cukrovarny těží z budování železniční sítě

Spojení to bylo pro obě odvětví výhodné a do značné míry také klíčové. Zjednodušeně by se dalo říci, že toto nejlepší možné dopravní spojení zajistilo cukrovarům pohyb zboží a surovin oběma směry (řepa, cukr, řepné řízky i nezbytný vápenec a uhlí) a železničním společnostem provozujícím jednotlivé trati plynul z přepravy nemalý zisk. Proto ve vzájemném souladu mohly vyrůstat cukrovarny a s nimi také kilometry nových tratí i v ryze zemědělských oblastech, dříve komunikačně zaostalých. První oblastí, která poznala výhody železnice oproti zastaralému, drahému a pomalému povoznictví, byla jižní a střední Morava. Zde byla na přelomu 30. a 40. let realizována naše první parní železnice směřující z Vídně k haličským solným dolům – Severní dráha císaře Ferdinanda. V těsné blízkosti trati tak mohly nové cukrovarny v Napajedlech, Modřicích, Rajhradě, Židlochovicích, Kvasicích, Brně nebo Olomouci záhy poznat výhodnost rychlé dopravy. O několik roků později se podobné šance dostalo i podnikům v Polabí, které protнула další z našich páteřních železničních tratí – Severní státní dráha mezi Olomoucí a Prahou (1845). Mnohem větší význam pro dopravní zpřístupnění a hospodářské oživení zemědělského Polabí, s četnými cukrovarny, však měl až navazující projekt tzv. Rakouské severozápadní dráhy, v základní ose realizovaný v letech 1869–1871. Dráha spojovala Vídeň přes Znojmo, Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín a Nymburk s Mladou Boleslaví s odbočkami do Pardubic a Trutnova. Mezi neaktivnější propagátory trasy patřil majitel loučenského, dobrovického

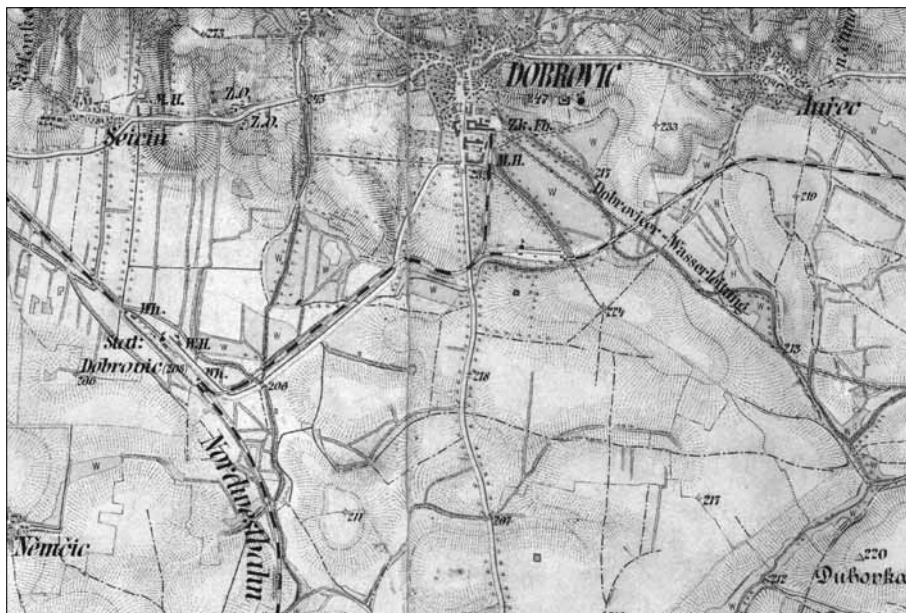
a vlkavského panství, podnikavý Hugo Maxmilián kníže Thurn-Taxis, člen konsorcia pro vybudování této tratě a člen akciové společnosti C. k. privátní rakouská severozápadní dráha. Vlastník dobrovického cukrovaru měl eminentní zájem, aby se dráha dostala co nejbližší k cukrovaru a neváhal k tomu propůjčit i své pozemky pro stavbu nádraží, byť je musel pro odpor dobrovických radních situovat dále od města a k cukrovaru zřídit vlečku (2). Vliv knížete Thurn-Taxise na koncipování železniční sítě na jeho rozsáhlých pozemcích je patrný i v mnoha dalších případech a bude o nich ještě řeč. V červnu 1871 byla vydána koncese pro další doplňující trati Rakouské severozápadní dráhy: pro tzv. Polabskou dráhu z Nymburka do Děčína s odbočkou z Lysé nad Labem do Prahy, pro trať Hradec Králové–Lichkov a přípojnu trať z Ústí nad Orlicí do Kyšperka (Letohrad). Trasy o celkové délce asi 800 km vytvořily kostru železniční sítě východních Čech a umožnily činnost řadě reparačních a cukrovarnických závodů (3).

Pro Moravu měl podobný efekt projekt Moravsko-slezské severní dráhy spojující Brno se Šternberkem přes Vyškov, Prostějov a Olomouc s odbočkou do Přerova. Mezi Brnem a Přerovem se jezdilo již od roku 1869 a o rok později byl zprovozněn úsek Nezamyslice–Olomouc. Trať umožnila průmyslovému Brnu přímou cestu k ostravskému průmyslu a uhlí. Tato komodita měla strategický význam, ovšem nebyla zdaleka jedinou, která se na této trati převážela. Velký podíl zde získaly i cukrovarnické produkty. Podél dráhy mezi městy Brno a Přerov totiž vznikla řada cukrovarů, které tomuto železničnímu úseku daly i přezdívku „řepná dráha“. Když se projektovala trasa dráhy, stálo v jejím budoucím vedení hned několik významných cukrovarů (Doloplazy, Bedihošť, Prostějov, Olomouc-Nová ulice), s jejichž zakázkami železniční společnost počítala. A stavbu dráhy využila i řada nových cukrovarů (Olomouc-Hejčín, Chropyně, Vrbátky, Vyškov ad.), jejichž vybudování a lokaci existující trať přímo ovlivnila. Takovým příkladem může být cukrovar ve Vyškově, který byl založen v roce 1868. Iničiátorem podniku byl majitel drnovického panství baron Mundy, cukrovar byl založen pod názvem Drnovický cukrovar Offermann a spol. Původním záměrem bylo postavit závod v Drnovicích, od toho však přípravný výbor upustil a zvolil pozemky v těsné blízkosti města Vyškov (4).

#### **Cukr hlavní přepravovanou komoditou a cukrovary železničními investory**

Když byla na konci 70. let základní soustava železničních tratí hotová, nastal čas pro uspokojení regionálních a místních potřeb. Zatímco dosavadní výstavbu organizoval výhradně stát a velké železniční společnosti a trasování převážně určovaly politicko-ekonomické zájmy nejvyšších míst, od 80. let iniciovaly stavbu mnoha železničních tratí menší soukromé společnosti, drobní koncesionáři, svépomocné spolky a sdružení měst.

Obr. 1. Dobrovice s cukrovarem na mapě 3. vojenského mapování (1877) – na mapě je zakreslen cukrovar (značka Zk. Fb.), vodovod k němu, nádraží a síť železničních tratí (Rakouská severozápadní dráha, vlečka k cukrovaru a spojovací trať Dobrovice–Dětenice, zanesená dodatečně do mapy v roce 1883) (© Laborař geoinformatiky UJEP Ústí nad Labem, mapový list 3854\_3)



Budovány byly způsobem levnějším a jednodušším, než hlavní železniční trati, i když lákavý systém úzkorozchodné dráhy, který se prosadil např. v Polsku, se v našich zemích příliš neujal (3). Budování sítě místních drah umožnil zákon č. 56 z 25. května 1880, který technickými a ekonomickými parametry vycházel udělování koncesí nebývale vstřícně (5). Nové trati oživily další regiony a města, které dosud stály mimo železniční spojení, a přispěly k dopravnímu pokrytí českých zemí. A právě tehdy se stále četnější cukrovary stávaly inspirátory a investory výstavby železnic. Cukr tak výrazně ovlivnil podobu železniční sítě českých zemí.

Příkladem velké tradiční společnosti, která svou stavební aktivitu v 80. letech orientovala na přepravu pro cukrovary, se stala Rakouská (Rakousko-uherská) společnost státní dráhy. Již před stavbou uzavírala s cukrovary smlouvy, které garantovaly přepravu určitého minimálního množství vozových zásilek za rok. V roce 1882 zahájila provoz na trati Choceň–Litomyšl a Přelouč–Vápenný Podol s odbočkou do vápencových lomů u Prachovic, v letech 1882–1884 zprovoznila tratě Poříčany–Nymburk, Libochovice–Lovošice a Kralupy nad Vltavou–Velvary. Roku 1884 převzala do vlastnictví místní dráhu Pečky–Zásmuky a o tři roky později ji prodloužila do Bečvář. Společnost vedle polabské sítě realizovala také tzv. vláskou dráhu (dokončena byla v roce 1888), na které se nacházelo hned několik důležitých velkých cukrovarnických závodů (3).

Zastavme se krátce u prvně zmíněné trasy mezi Choceň a Litomyšl. Pozadí její realizace totiž zřetelně ukazuje na zásadní roli cukrovarů při jejím prosazení. Zatímco Choceň byla již třicet let důležitou uzlovou stanicí a zažívala bouřlivý rozvoj, u dvou jižně položených významných měst – Vysokého Mýta a Litomyšle – se nedostatečné dopravní spojení začínalo projevovat stagnací. Chybějící nádraží jako první pocítil vysokomýtský cukrovar, který se záhy po svém založení v roce 1868 stal tamním nejvýznamnějším průmyslovým podnikem a myšlenku dráhy přes

Obr. 2. Výřez z obrazu cukrovaru v Nymburce (kolem roku 1900) s vyobrazením železniční dopravy v okolí a mostní manipulační drahou v areálu závodu (Archiv NTM)



byly staršího data, ale až aktivita a vliv velkopřumyslníka a majitele uhelných dolů na Ostravsku Davida Guttmanna, který vystavěl v Tovačově-Anníně cukrovar, dovedla myšlenku k realizaci. Stavba byla započata v dubnu 1894 pod hlavičkou Severní dráhy císaře Ferdinanda a lokální trať sloužila prakticky pouze nákladní dopravě (8).

### Řepařské drážky – ryze účelové stavby

Uvedené příklady zdaleka nevyčerpaly všechny trasy, kde hrál cukr tu větší tu menší roli při jejich vzniku. Měly pouze poukázat na období budování místních a regionálních drah, jejichž trasování častokrát úzce souviselo se zájmy cukrovarnických

Vysoké Mýto od počátku podporoval. Aktivita vysokomýtských však zůstávala dlouho bez valného úspěchu. Teprve až se pro myšlenku železničního spojení podařilo získat další spojení, mohlo vzniknout sdružení pro vystavění dráhy z Chocně do Litomyšle, které již mělo větší váhu. Jeho hlavními protagonisty se stali zástupci vysokomýtského a cerekvického cukrovaru a představitelé zainteresovaných měst. Jak bylo u místních drah obvyklé, museli zájemci poskytnout na stavbu dráhy příspěvek. Město Vysoké Mýto přispělo 12 000 zlatých, přislíbilo odstoupit obecní pozemky a zavázalo se vybudovat a udržovat příjezdní silnici k nádraží, Litomyšl musela složit 20 000 zlatých a věnovat zdarma pozemky na nádraží (tento závazek však na sebe převzal majitel panství kníže Thurn-Taxis). Vysokomýtský cukrovar přispěl obnosem 25 000 zlatých a cerekvický 15 000 zlatými. Jednání se Společností státní dráhy mohlo začít a lokálce o délce necelých 22 km již nestálo nic v cestě (6). Přeprava cukru hrála významnou roli také v projektech společnosti Českých obchodních drah: trať z Vršovic do Modřan, zárodek budoucí Posázavské dráhy propojující střední Povltaví, Posázaví a Podbrdí (dobudováno 1905), trať Kopidlno-Bakov nad Jizerou, jejíž budování využil kníže Thurn-Taxis k napojení svého cukrovaru v Dobrovici na alternativní dopravní spojení, trať Smidary–Vysoké Veselí, Sadová–Smiřice, Velelíby–Jičín a další (3) (obr. 1.).

Podobně jako Rakousko-uherská společnost státní dráhy pomohla svými tratěmi protkat polabskou oblast, bylo na Moravě rozhodnuto navázat na projekt Moravsko-slezské severní dráhy. V roce 1880 společnost Kroměřížská dráha získala koncesi na výstavbu úseku spojujícího Kroměříž s Hulínem (v obou městech se nacházely cukrovary), který ještě téhož roku realizovala. Do roku 1882 byl zahájen provoz na trati Hulín–Holešov–Bystrice pod Hostýnem. Ve stejném roce zahájil činnost cukrovar ve Všetulech u Holešova, kvůli němuž byl na trati zahájen dokonce provizorní provoz (7). O rok dříve byla zprovozněna 17 km dlouhá, čistě cukrovarská trať Kroměříž–Zborovice, do místního již tři desítky let fungujícího cukrovaru. Za účelem její stavby se utvořilo družstvo, jehož členy se stalo město Kroměříž a cukrovary v Kroměříži, Hulíně, Zborovicích a v Kvasicích. Další ryze účelovou tratí v oblasti bylo spojení Tovačova s Kojetínem, zprovozněné roku 1895. Snahy o připojení Tovačova k dráze

podnikatelů. Většina vybudovaných tratí sloužila kombinované formě dopravy, část však ukazuje na ryze cukrovarnický účel stavby, jaký měl třeba zcela ojedinělý projekt speciálních úzkorozchodných řepařských drah. V českých zemích se začaly stavět na konci 19. století a ožívaly obvykle jen na několik podzimních měsíců cukrovarnické kampaně. Typickým reprezentantem jsou polabské řepařské drážky, jejichž celková délka dosáhla více než 130 kilometrů. Jednalo se o drážky vycházející z Kolína, Vlkavy, Křince, Kopidlno, Dymokur a Liběvsi. Po drážkách byla dopravována cukrová řepa do jednotlivých cukrovarů. K prvním realizacím patřila kolínská (cukrovar rytíře Horského, 1894) a vlkavská železnice (cukrovar hraběte Thurn-Taxis, 1899). Na Moravě vyrostla obdobná řepná dráha již v roce 1881 na statku hraběte Chorinského. Soužila k dopravě řepy do cukrovaru v Bzenci (9).

### Souhrn

Příběh cukrové řepy a postupného budování železniční sítě v rámci českých zemí je příběhem o symbióze dvou fenoménů 19. století. Jak řepařství a cukrovarnictví, tak doprava zažily ve 2. polovině 19. století nebývalý rozkvět. Rozmach obou hospodářských odvětví spolu úzce souvisel – železničním společností plynul z cukrovarnické přepravy zisk a cukrovarům železnice umožňovala výrobu a distribuci produktů. Poblíž železničních tratí vznikaly nové cukrovary a výstavbu některých tras dokonce přímo inspirovaly. Zejména od 80. let 19. století cukrovary výrazně promluvily do koncepce naší železniční sítě a nové tratí, nádraží a přípojeky obohatily tvář české krajiny.

**Klíčová slova:** cukrová řepa, doprava, železnice, 19. století, úzkorozchodná železnice, proměna krajiny.

### Literatura

1. DUDEK, F.: *Vývoj cukrovarnického průmyslu v českých zemích do roku 1872*. Praha: Academia, 1979, 218 s.;
2. ANTONÍN, L.: *Bílé zlato. Historie cukru v kostce*. Nymburk: Pro svazek obcí Svatojiřský les vydal VegaL, 2006, 128 s.

- 
3. HONS, J.: *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: ALFA, 1975, 310 s.
  4. *Cukrovar Vyškov. 100 let trvání 1868-1968*. Vyškov: Nákladem vlastním, 1968, 27 s.
  5. *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené. Rok 1880*. Vídeň: C. k. státní knihtiskárna, 1880.
  6. *120 let místní dráhy Choceň–Vysoké Mýto–Litomyšl*. Česká Třebová: Společnost železniční při DKV Česká Třebová, 2002, 64 s.
  7. <http://www.kmd.bilysklep.cz/stripkyz.pdf>.
  8. <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003561-Ohlednuti-za-oslavami-130-let-Kromerizske-drahy.asp>; <http://www.prototypy.cz/tovacovka/popistr.php>.
  9. BAUER, Z.: *Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství*. Praha: Dodona, 2003, 285 s. ISBN 80-86116-22-0.

### **Vyskočil A.: Beet Sugar and the Building of a Railway Network**

The history of white-beet and the subsequent building up of a railway network in the area of the Czech lands is a story about symbiosis of two phenomena of the 19<sup>th</sup> century. Both sugar industry and transport grew very quickly in the second half of the 19<sup>th</sup> century. The expansion of the both economic branches was closely interconnected. Railway companies profited from the sugar transport and facilitated production and distribution to sugar companies. New sugar factories grew up along railway lines. Some of them even inspired the building of new railway lines. Sugar factories influenced the railway conception especially from the 80s of the 19<sup>th</sup> century. New railway lines, railway stations and tap lines enriched the shape of the Czech landscape.

**Key words:** sugar beet, transport, railway, 19<sup>th</sup> century, narrow gauge railway, changes of landscape.

---

#### **Kontaktní adresa – Contact address:**

Mgr. Aleš Vyskočil, Ph. D., Historický ústav Akademie věd České republiky, Veveří 97, 602 00 Brno-město, Česká republika, e-mail: [vyskocil@brno.avcr.cz](mailto:vyskocil@brno.avcr.cz)