

# Od cukrovarské vlečky k cukrovarnické dráze

FROM SUGAR SIDING TO SUGAR RAILROAD

Jan Štemberk, Ivan Jakubec  
Univerzita Karlova

Prosperitu cukrovaru ovlivňovala řada skutečností. Jednou z nich bylo dobré dopravní napojení závodu, tedy silnice a vzhledem k malé kapacitě povozů od druhé poloviny 19. století ještě železnice, a to jak pro dovoz surovin a paliva (řepa, řepné řízky, cukr, vápenec, uhlí), tak odvoz produkce. V našem příspěvku se zaměříme na vzájemné ovlivňování budování vleček k cukrovarům a výstavby místních drah, jejich prodloužování a přesun do kategorie veřejných tratí. Tyto změny jsou spojeny s etapou výstavby místních drah v českých zemích v závěru 19. století (1).

Vývoj je demonstrován na dvou tratích ve středním Polabí, jejichž základ tvořily železniční vlečky. Jedná se o již částečně neexistující trať Chotětov – Skalsko – Mělník a stále provozovanou trať Neratovice – Brandýs nad Labem. Obě vznikly s využitím již řadu let využívané cukrovarské vlečky a stály na zájmu cukrovarů na prodloužení na „druhou stranu“ i propojení s tratěmi jiných železničních společností. Cílem je sledovat význam existence cukrovaru pro plány a výstavbu nové dráhy. Zkoumaná oblast vykazovala zhruba desetiprocentní podíl v pěstování cukrovky na orné půdě, avšak s rostoucí tendencí pěstování cukrové řepy po vzniku republiky (2). Již na konci 19. století bylo poukazováno na skutečnost, že vliv železnic na zemědělství a zvláště

cukrovarnictví je větší, než se předpokládalo, neboť se rozšířil atrakční rádius cukrovaru o vzdálenější pěstitele cukrové řepy a zvýšil se zejména zahraniční vývoz (3). Příspěvek navazuje a dále rozvíjí článek o významu cukrovarů při výstavbě železniční sítě publikovaný před více než deseti lety (4).

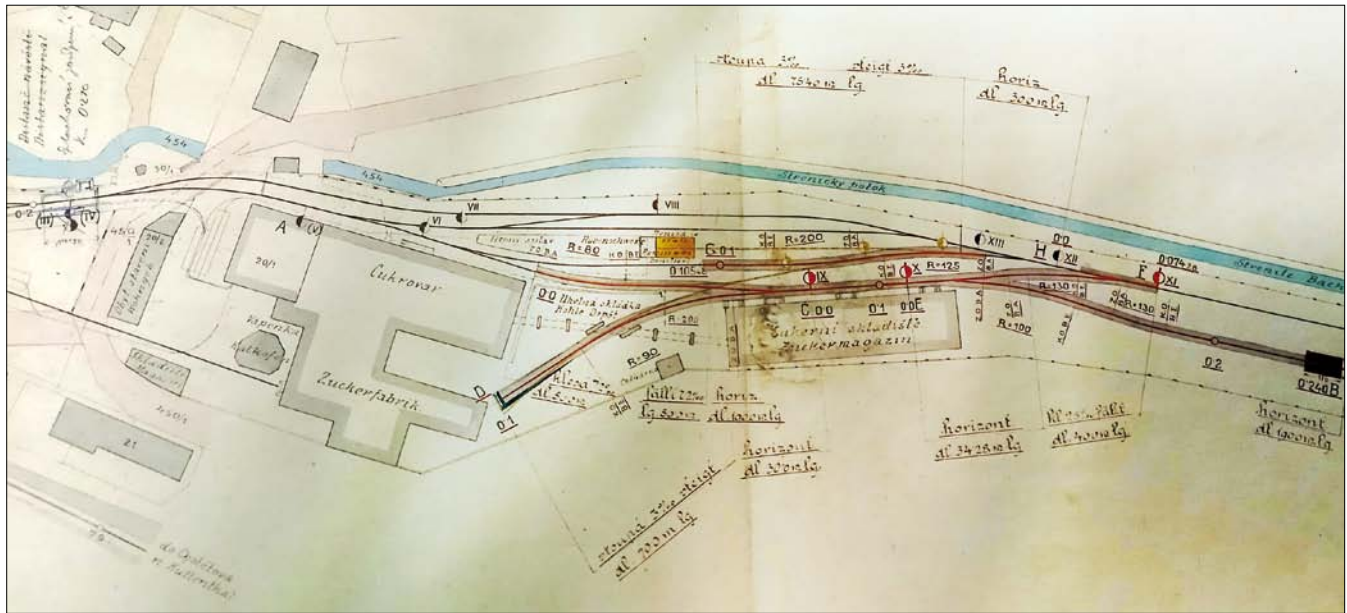
## *Trať Chotětov – Dolní Cetno – Mšeno*

Cukrovar (Společná továrna na cukr) v Dolním Cetně byl založen jako rolnický akciový (obr. 1.) z podnětu statkáře z nedalekých Katusic Jana Krouského, velkostatkáře statku Niměřice-Cetno JUDr. Rudolfa Thurn-Taxisa a dalších v době cukrovarnické konjunktury na ustanovující schůzi 27. února 1868. Thurn-Taxisové měli s cukrovarnickým podnikáním bohaté zkušenosti, jak dokládá vývoj cukrovaru v nedaleké Dobrovici. V údolí položené Dolní Cetno bylo pro stavbu cukrovaru zvoleno i z důvodu dostatku vody, který zajišťoval Strenický potok. Stavba cukrovaru začala 26. dubna 1868 a ukončena byla již počátkem prosince. Stroje dodala pražská Akciová společnost strojírny, dříve Breitfeld, Daněk i spol., kotelnu pak Ringhofferovy závody. Rozvoj cukrovaru byl výrazně ovlivněn krizí 70. let 19. století.

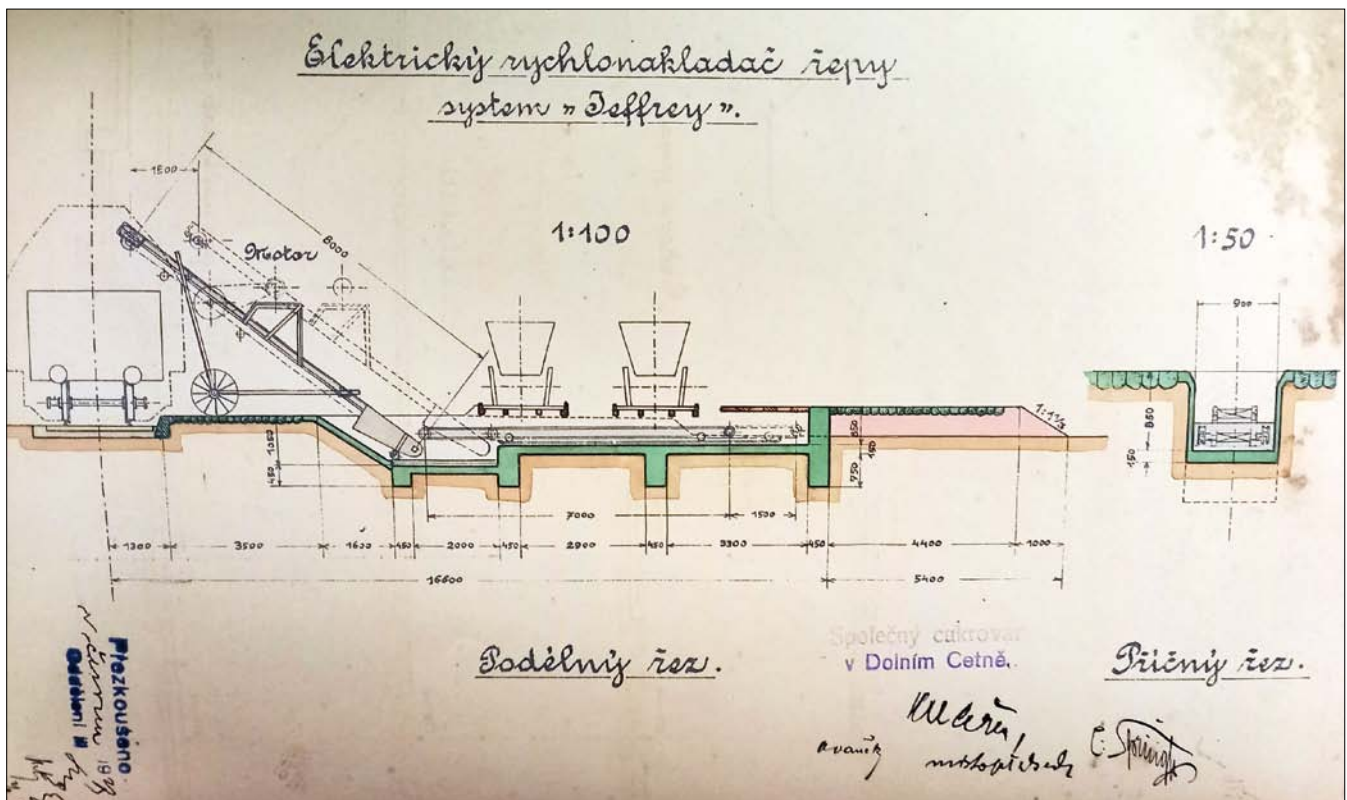
Obr. 1. Cukrovar v Dolním Cetně (foto: NTM) a jeho přední zakladatelé – Jan Krouský (A) a Rudolf Thurn-Taxis (B)



Obr. 2. Plán stanice Dolní Cetno, SOA Praha, fond České dráhy, ŘSD HK, k. 696.



Obr. 3. Plán rychlonakladače řepy ve stanici Dolní Cetno, SOA Praha, fond České dráhy, ŘSD HK, k. 696.



Po vybudování cukrovaru se suroviny a produkce vozily po nekvalitní komunikaci ze stanice Stránov-Krnsko. Pomocí rozvoji měla výstavba vlečky, která by snížila velmi vysoké dopravní náklady. Vlečka z Chotětova na trati Skalsko – Chotětov (Turnovsko-kralupsko-pražská dráha) otevřená 13. září 1881 přinesla výrazné snížení výdajů, a to i s ohledem na náklad na výstavbu, který činil včetně jedné lokomotivy 177 932,32 zl. r. m. V roce 1895 zakoupila vlečku Česká severní dráha (BNB) za 40 000 zl. a přeměnila ji od 18. října 1897 na veřejnou místní dráhu.

Současně iniciovala jednání s okolními obcemi o prodloužení trati směrem na Mšeno. Plán navazoval na zamýšlenou stavbu trati Mělník – Mšeno, s jejíž stavbou se začalo 4. dubna 1896. Hlavním hybatelem výstavby této dráhy byl mělnický cukrovar, který tím chtěl rozšířit své dodavatelské zázemí, a nejvyšší provoz trať vždy vykazovala v dobách řepné kampaně. Koncese na trať Mšeno – Dolní Cetno byla vydána 16. dubna 1896 a dráha byla otevřena v prosinci 1897. Provoz v úseku Mšeno – Chotětov zajišťovala BNB. Pro dolnocetenský cukrovar ležící v těsné blízkosti

železniční stanice (obr. 2.) se tím otevřela cesta k zemědělcům západním směrem. Snížit náklady měla i stavba elektrického rychlonakladače řepy (obr. 3.). Osobní doprava byla tradičně velmi slabá a nákladní ve velké míře byla ovlivněna provozem cukrovaru (obr. 4.) (5). Po ukončení jeho provozu v roce 1958 již jen živořila. Osobní doprava byla zastavena 31. května 1970 a úřední zrušení následovalo 14. listopadu 1970 (11).

### *Trat' Neratovice – Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem*

Také cukrovar v Kostelci nad Labem vznikl v době cukrovarnického boomu jako rolnická akciová společnost (obr. 5.). V průběhu roku 1871 bylo upsáno 400 akcií po 200 zl. Více kapitálu akcionáři sehnat nedokázali, a tak přijali nabídku České banky pro stavbu a nemovitosti, která slíbila projekt dofinancovat a provést stavbu. Banka odebrala 1 500 akcií po 200 zl. Ani takto získaný kapitál na stavbu, která si vyžádala 700 000 zl., nestačil a dluh negativně ovlivňoval provoz. Cukrovar měl kapacitu 1 400 centů řepy denně (asi 78 400 kg). Poněvadž se dluh nedařilo splácet, byl cukrovar v roce 1877 prodán pražskému bankéři a továrníkovi Davidu Blochovi. Jedním z prvních kroků nového majitele se stala výstavba železniční vlečky z nádraží Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy v Neratovicích v délce 8,8 km, která kopírovala stávající okresní silnici mezi Kostelcem n. L. a Neratovicemi. Provoz byl zahájen 24. srpna 1880. V roce 1894 byla vedle surovarny postavena i rafinerie cukru. Surovarna byla zrekonstruována, aby mohla zpracovat až 800 t řepy denně. To samozřejmě zvyšovalo poptávku po řepě. V roce 1910 byla vybudována sušárna řízků (6).

O výstavbě železniční trati úrodným Polabím směrem na Brandýs nad Labem se uvažovalo již od poloviny 80. let, tedy krátce poté, kdy do Brandýsa přijel první vlak z Čelákovic. V roce 1894 se spojili zájemci o zbudování trati a vytvořili Společnost Místní dráhy Brandýs n. L. – Neratovice. Na základě projektu firmy Kodl a Hammer, který počítal s využitím velké části stávající cukrovarské vlečky, sněm Království českého 8. února 1896 přislíbil zemskou garanci půjčky na stavbu dráhy ve výši 612 000 zl. (7).

Členy Společnosti Místní dráhy se stali představitelé veřejného a podnikatelského života regionu, mezi jinými majitel labskokosteleckého cukrovaru, průmyslník Bloch. Návrh stavby trati byl českým Zemským výborem schválen teprve 29. ledna 1898, ale již 11. ledna 1898 byla vydána koncesní listina.(6)

Nová stavba trati měla činit jen 11,75 km.

V zamýšlené stanici Jiřice se trať napojovala na stávající vlečku do cukrovaru. Přízpusobení vlečky si samozřejmě vyžadovalo úpravy, aby stoupání nepřesahovalo 5 ‰, narovnění trati a výstavbu nových mostků, propustí a přejezdů. Část těchto úprav byla již provedena v polovině 80. let 19. století z iniciativy cukrovaru i České severní dráhy v očekávání dřívějšího zahájení stavby. Skutečnost, že hlavní přepravovanou komoditou měla být cukrová řepa, se ukázala i v několika plánovaných nákladištích účelově určených pro cukrovou řepu (8). Další důležitou komoditou bylo uhlí, jehož důležitým odběratelem byl rovněž cukrovar (10). Cukrovar ukončil činnost až v roce 1993 a následně skončil i provoz na jeho vlečce.

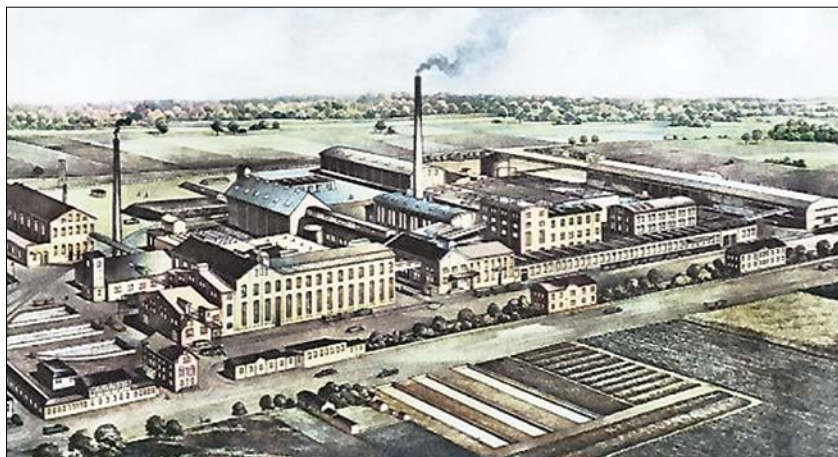
Obr. 4. Doprava cukrové řepy do cukrovaru Dolní Cetno (1947)



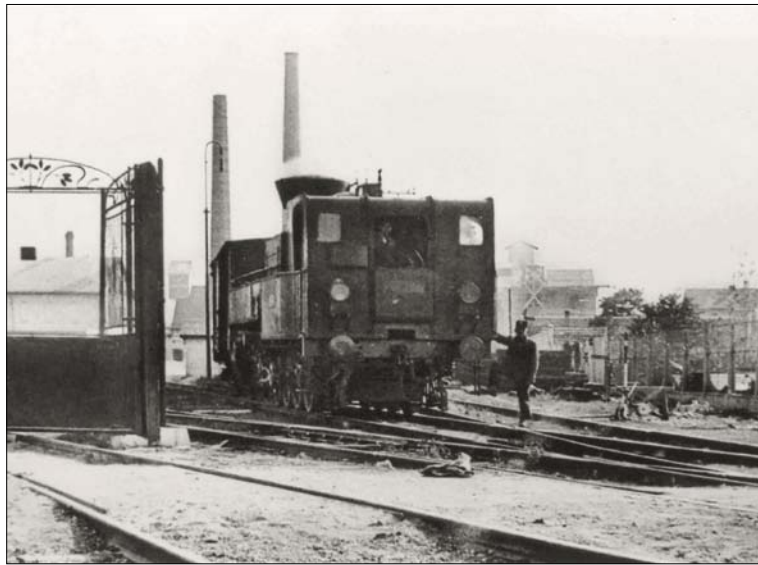
### *Závěr*

Cukrovary představovaly pro železniční společnosti a později i pro státní dráhy atraktivní zákazník s vysokými dopravními požadavky. Přítomnost cukrovaru tvořila velmi pádný argument pro vybudování dráhy a samozřejmě i vlečky a totéž platilo i o zemědělských oblastech v užším i širším okolí cukrovaru. Pro cukrovary vlečka představovala kvalitativní posun v zajištění dopravy surovin a odvozu produkce, který snižoval dopravní náklady. Ukazovalo se jako výhodné, pokud cukrovar neležel pouze na konci vlečky, ale uprostřed železniční trati, zvyšovalo to jeho akční rádius, zvláště pro dodávky cukrové řepy, které měly být pokud možno plynulé a ve vysokých dávkách. Výhodou také byla možnost napojení na trati dvou železničních společností. Oba cukrovary vznikly jako rolnické akciové, v Dolním Cetně (1868), Kostelci nad Labem (1871) v období zakladatelské fáze rozmachu cukrovarnictví. Vlečky k uvedeným cukrovarům byly budovány na počátku 80. let v kontextu jejich dalšího rozvoje. Cukrovarům však vlečka nestačila, oba podporovaly prodloužení trati. Z původních vleček se staly veřejné dráhy s nákladní i osobní dopravou s napojením na další dopravní směr.

Obr. 5. Cukrovar a rafinerie cukru v Kostelci nad Labem



Obr. 6. Vjezd do areálu cukrovaru v Kostelci nad Labem s posunující parní lokomotivou (nahore) a kolejiště cukrovaru se strojem řady 710 (dole)



Pramen: Wikipedia (12)

Text vznikl v rámci realizace projektu NAKI III „Dvě století železnice v českých zemích. Kulturní, socioekonomické a dopravně technické aspekty vývoje českých (československých) železnic“ podpořeného MK ČR (DH23P03OVV034).

### Souhrn

Cukrovary se ve druhé polovině 19. století staly impulsem pro vybudování celé řady železničních tratí v Čechách a na Moravě. Jejich existence zaručovala dostatek přepravních komodit pro existenci dráhy. Základem řady z těchto drah se stávaly původní vlečky, které byly prodlužovány s cílem zajistit širší akční rádius k dovozu cukrové řepy a současně zlepšit napojení cukrovarů na železniční síť. Tento rozvoj byl podporován cukrovary, které na výstavbě nových drah kapitálově participovaly. Úzká provázanost drah s cukrovary se ukázala v okamžiku ukončení výroby cukru, kdy výrazně poklesly dopravní výkony a v řadě případů následoval i postupný zánik dráhy.

**Klíčová slova:** železniční vlečka, cukrovar, Polabí, Chotětov – Dolní Cetno – Mšeno, Neratovice – Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem.

### Literatura

1. PAVLÍČEK, S.: *Naše lokálky*. Praha: nakladatelství Dokořán, 2002, 160 s.
2. DUDEK, F.: *Vývoj cukrovarnického průmyslu v českých zemích do roku 1872*. Praha: Academia, 1979, s. 184.
3. LINDHEIM, A. von: Unsere Eisenbahnen in der Volkswirtschaft. In *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-ungarischen Monarchie*, Bd. 2, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 67.
4. VYSKOČIL, A.: Bílé zlato a budování železniční sítě. *Listy cukrov. řepář.*, 126, 2010 (9–10), s. 284–287.
5. *Pamětní kniha staničního úřadu ČSD Dolní Cetno*. [online] <https://vademecum.nacr.cz/vademecum/permalink?xid=120e935f-5813-4a30-805d-3c6787a51afa&scan=edb20693d9aecf521ae4f2dcda372f0a&parentType=9019>.
6. Kolektiv autorů: *100 let dráhy Neratovice – Brandýs n. L.*, Praha 1999.
7. NA, fond Zemský výbor Praha – Železniční oddělení, kniha 11, sig. XV8/6B.
8. SOA Praha, fond České dráhy (nezpracováno), fond Místní dráha Brandýs n. L. – Neratovice, kar. 1, 2.
9. *Pamětní kniha staničního úřadu Jiřice*. [online] <https://vademecum.nacr.cz/vademecum/permalink?xid=bdae52a0-2b7e-4d65-9f26-4e66fcbbf8d1&scan=f997036a53b12f87729c5f465a7fea34&parentType=9019>.
10. SOKA Praha-východ, fond Okresní zastupitelstvo Brandýs n. L., kar. 188, inv. č. 191, Pozvánky na valné hromady Společnosti místní dráhy z let 1904, 1909, 1914, 1916, 1922.
11. Želpage. [online] <https://www.zelpage.cz/?lang=cs>.
12. *Železniční trať Čelákovice–Neratovice*. Wikipedia, [online] [https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%B-Delezn%C4%8Dn%C3%AD\\_tra%C5%A5\\_%C4%8C%C3%A1kovice%E2%80%93Neratovice](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%B-Delezn%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_%C4%8C%C3%A1kovice%E2%80%93Neratovice).

### Štemberk J., Jakubec I.: From Sugar Siding to Sugar Railroad

In the second half of the 19th century, sugar factories became the impetus for the construction of a number of railway lines in Bohemia and Moravia as their manufacturing operation guaranteed sufficient transport commodities for the existence of the railway. Many of these

railways were based on the original sidings, which were extended to provide a wider radius of action for the import of sugar beet and at the same time to improve the connection of sugar factories to the railway network. This development was supported by sugar factories that participated in the construction of the new railways by providing the funding. The close interdependence of railways and sugar factories became apparent when sugar production came to an end as transport performance declined significantly and in many cases was followed by the gradual demise of the railway.

**Key words:** railway siding, sugar factory, Elbe Region, Chotětov – Dolní Cetno – Mšeno, Neratovice – Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem.

### Kontaktní adresa – Contact address:

doc. PhDr. JUDr. Jan Štemberk, Ph.D. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií, katedra historických věd, Pátkova 5, 182 00 Praha 8, Česká republika, e-mail: jan.stemberk@fhs.cuni.cz