StŚedoġkolská odborná ļinnost 2009/2010

Obor 16 - Historie

140 let vleļkové dopravy do cukrovaru Dobrovice (1870 - 2010)

Autor:
Ladislav Futtera
4. roļník
Gymnázium Dr. Josefa PekaŚe
Palackého 211/3
293 80 Mladá Boleslav

Konzultant:
PhDr. Karel Herļík
Gymnázium Dr. Josefa PekaŚe
Palackého 211/3
293 80 Mladá Boleslav

Mladá Boleslav, bŚezen 2010
StŚedoļeský kraj

Tímto prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně pod vedením konzultanta, PhDr. Karla Herlíka, a v seznamu literatury a pramenů uvedl veškerou použitou literaturu, archivní prameny, internetové i další informační zdroje.

V Mladé Boleslavi dne 16. 2. 2010

Ladislav Futtera

Poděkování

Největší dík patří mému konzultantovi, dr. Karlu Herlíkovi, který se mnou vždy ochotně prodiskutoval veškeré nesrovnalosti, korigoval nápady a poskytl mi množství cenných a podnětných rad a připomínek. Děkuji rovněž svým rodičům za veškerou podporu, jíž se mi při přípravách a psaní práce dostalo, a především za velkou dávku trpělivosti. V neposlední řadě bych chtěl vyjádřit poděkování všem, kteří mi vyšli vstříc poskytnutím archivních materiálů i ústním sdělením.

Anotace

Smyslem této práce je popis dějin vzniku, vývoje a současného provozu vleček vedoucích do cukrovaru v Dobrovici z železničních stanic Dobrovice a Taxis Dobrovice (později Dobrovice město), tématu dosud systematicky neprobádaného.

Úvodní kapitoly se zabývají počátky řepného cukrovarnického průmyslu, jeho pronikání do českých zemí a konečně i výstavbou knížecího thurn-taxiského cukrovaru v Dobrovici roku 1831. Po stručném nástinu postupného přibližování se železnice Dobrovici až po rok 1870, kdy byla kolem města vybudována železnice z Nymburku do Mladé Boleslavi, se práce zabývá vznikem a dějinami vlečky spojující nádražní Dobrovice s cukrovarem. Tuto tříkilometrovou neveřejnou dráhu roku 1883 doplnila krátká, 200 metrů dlouhá spojka mezi cukrovarem a nově vybudovanou stanicí Taxis Dobrovice, konečnou místní dráhy z Dětenic, financovanou rovněž knížetem Thurn-Taxisem a zprvu sloužící výhradně pro účely dopravy řepy ze severovýchodní části tehdejšího řepného rajonu cukrovaru Dobrovice, tj. ze Semčicka a Čerčicka. Na této místní dráze byla pro nerentabilitu zastavena osobní doprava roku 1970 a až do konce 20. století její zbytky dožívaly jako vlečka n. p. Uhelné sklady, později mladoboleslavské automobilky AZNP (nyní Škoda).

V rámci kapitol mapujících chronologicky osudy obou vleček nechybí zmínky o této bývalé řepařské lokálce, pozornost je věnována i dějí v přípojných stanicích vleček, pokud úzce souvisí s vlečkovou přepravou. Okrajově je pro vytvoření souvislostí nastíněn vývoj v cukrovaru, který se mnohdy odráží i ve vlečkové dopravě. Předposlední kapitola popisuje současný technický stav vlečky včetně všech přípojek k jiným podnikům, které se postupně na vlečku napojily (Agro Luštěnice, Zena Mladá Boleslav, Mosolf Automobillogistik, Schnellecke Bohemia). Právě tato vozba třetím stranám, již provozuje smluvně cukrovar, zajišťuje rentabilitu vlečky i v současnosti, kdy objem přeprav pro potřeby cukrovaru značně poklesl (odpadla vozba řepy i uhlí).

Závěrečná kapitola se věnuje neuskutečněným projektům místních drah, jejichž součástí se měly stát i cukrovarnické vlečky. Cílem všech těchto projektů mezi lety 1883 - 1948 bylo uskutečnění spojení stanic Dobrovice a Taxis Dobrovice i pro osobní dopravu buď pomocí krátké spojky mezi oběma cukrovarnickými vlečkami, nebo výstavbou zcela nové trati za využití pouze krátkých vlečkových úseků. Plány však jedinou ztroskotaly na zamítavém stanovisku cukrovaru odmítajícím odprodej vlečné dráhy či nepříznivě zasáhly dějinné události (1. světová válka, mnichovský diktát). K přímému propojení stanic došlo v tichosti roku 1984 díky železničnímu vojsku, které si v areálu tehdy již bývalého nádražní Dobrovice město zřídilo montážní základnu.

Posudek konzultanta

Pouhé ļtyŚi desítky let (1865 - 1905) staļily k tomu, aby vznikla aģ na malou výjimku (ChotŊtov - Skalsko) dosud stále vyuģívaná a pomŊrnŊ hustá ģelezniļní síŠ na Mladoboleslavsku. Na tyto trati se záhy napojily vleļky vedoucí k pŚiléhajícím prŢmyslovým podnikŢm, mezi nimiģ dominovaly zvláģtŊ vleļky vedoucí k ļetným cukrovarŢm (Dobrovice, Benátky nad Jizerou, Kropáļova Vrutice, Brodce nad Jizerou, Ļejetiļky, Mnichovo HradiģtŊ, Dolní Bousov ad.). Zatímco historii ģelezniļních tratí regionu byla historiky vŊnována pozornost, popis vleļek byl opomíjen, a to i v pŚíleģitostných publikacích vydávaných k výroļím nŊkterých cukrovarŢ.

Autor Ladislav Futtera si jako téma své práce vybral ģelezniļní vleļku cukrovaru v Dobrovici, který má dvŊ významné priority: je druhým nejstarģím cukrovarem v Ļechách (1831) a navíc jako jediný v regionu je vļetnŊ své vleļky stále v provozu. Jeho vleļka má pak jeģtŊ jednu zajímavost - krátce pŚed parním pohonem na ní byly vozy taģeny koŔmi a byla i vyuģívána k osobní dopravŊ, kromŊ toho se pozdŊji propojila i s jinou ģelezniļní tratí ze stanice Taxis Dobrovice a napojila se na traŠ Bakov nad Jizerou - Kopidlno.

Poctivé studium bibliografie bylo pro autora samozŚejmostí, ļetné návģtŊvy státních, mŊstských a podnikových archivŢ svŊdļí vģak o znaļném úsilí autora získat co nejvíce informací studiem historických pramenŢ, které u prací StŚedoģkolské odborné ļinnosti je jen zcela výjimeļné, vģak se také s pŚestávkami Ladislav Futtera svému tématu vŊnoval dva roky. Metodika práce, ļlenŊní jednotlivých kapitol, které mnohdy zcela logicky pŚekraļují úzkou hranici vlastního tématu k tématŢm ģirģím a zobecŔujícím, vynikající stylistická a jazyková úroveŔ ļiní z Futterovy práce dílo, které vysoce pŚevyģuje parametry stŚedoģkolské seminární práce a spíģe se pŚibliģuje vysokoģkolské diplomové práci. Své poznatky získané v literatuŚe a archívech Futtera doplnil také o konzultace s pamŊtníky a osobním prŢzkumem v terénu, a to jak na jak na trase vleļky, tak v areálu ģelezniļní stanice Dobrovice ļi pŚímo v cukrovaru.

Futterova práce by si urļitŊ zaslouģila, aby byla publikována tiskem nejen v nŊkterém regionálním sborníku, a zcela urļitŊ bude vyuģita i pŚi zpracování scénáŚe a libreta expozice cukrovarnického muzea v Dobrovici, které má být právŊ v tomto roce otevŚeno.

Z výģe uvedených dŢvodŢ pokládám citovanou práci za fundovaný pŚíspŊvek, který obohatil dosavadní znalosti o ģelezniļní dopravŊ a její symbióze s prŢmyslovými podniky, která právŊ na pŚíkladu vleļky v Dobrovici dokládá její stálou funkļnost i v dobŊ, kdy i v místním cukrovaru Śadu dŚívŊjģích témŊŚ monopolních dopravních funkcí vleļky nahradila nákladní automobilová doprava.

Mladá Boleslav, 29. 1. 2010

PhDr. Karel Herļík

Obsah

1. Seznam použitých zkratek 7
2. Úvod 8
3. Metodika práce 10
4. **Dějiny vlečkové dopravy do cukrovaru Dobrovice 12**
4.1 Sladká historie a počátky cukrovarnictví na Dobrovicku 12
4.2 Stavba železnice v Dobrovici 14
4.3 Zrod vlečky 16
4.4 České obchodní dráhy a trať Děčínice - Taxis Dobrovice 18
4.5 Provoz na vlečkách za C. a k. mocnářství 20
4.6 Počátek ČSR a převod cukrovaru 24
4.7 Pod vlajkou Ústecké rafinerie cukru 26
4.8 Léta válečná a třetí republika 34
4.9 V září rudé hvězdy 39
4.10 Ukončení osobní dopravy a uzavření dráhy Děčínice - Dobrovice město 47
4.11 Doba velkých změn 49
4.12 Renesance vlečky 53
4.13 Procházka po trati 59
4.14 Neuskutečněné projekty 60
4.15 Doslov 66
5. Závěr 67
6. Seznam pramenů, literatury a ostatních zdrojů 69
6.1 Prameny 69
6.2 Literatura 69
6.3 Internetové zdroje 70
6.4 Muzejní expozice 71
6.5 Ústní informace 71
7. Obrazová příloha 72
7.1 Plány, náčrty, dokumenty 72
7.2 Fotografie 83

1. Seznam pouġitých zkratek

AMD	Archiv mĎsta Dobrovice
aut.	autor
BCB	Ļeské obchodní dráhy (Böhmische Comerzialbahn)
BMB-ĻMD	Böhmische und mährische Bahnen - Ļeskomoravské dráhy
C. a k.	CísaŚský a královský
ĻR	Ļeská republika
ĻSD	Ļeskoslovenské státní dráhy
ĻSR	Ļeskoslovenská republika
GI	fond Generální inspekce Rakouských státních drah
hl. n.	hlavní nádraġí
K	rakouská koruna
k.	karton
Kļ	koruna ļeská
Kļs	koruna ļeskoslovenská
KkStB	Rakouské státní dráhy (Kaiserlich-königliche Staatsbahnen)
ks	kus
KSĻ	Komunistická strana Ļeskoslovenska
KSO-ÚRC	fond Krajský soud obchodní Praha, sloġka Ústecká rafinerie cukru
MNV	místní národní výbor
n. p.	národní podnik
NA	Národní archiv
ONV	okresní národní výbor
ÖNWB	Rakouská severozápadní dráha (Österreichische Nordwestbahn)
PA TTD	Podnikový archiv Cukrovary a lihovary TTD a. s.
PJ	provozní jednotka
PKD	PamĎtní kniha staniļního úŚadu Dobrovice
PKMD	PamĎtní kniha staniļního úŚadu Dobrovice mĎsto
pozn.	poznámka
ROH	Revoluļní odborové hnutí
s.	strana
Sb.	Sbírky
SOA	státní oblastní archiv
SOAP	Státní oblastní archiv Praha
st.	starġí
StEG	Spoleļnost státní dráhy (Staats-Eisenbahnbahn Gesellschaft)
tov. ļ.	tovární ļíslo
VSDL	fond Velkostatek Dobrovice - LouļeŔ
vyd.	vydání
výr. ļ.	výrobní ļíslo
ġst.	ġeleznļní stanice

2. Úvod

Pokud se mě kdokoliv zeptá, co je mým největším koníčkem, odpovím bez zaváhání, že historie. Již od mala jsem si rád četl v knihách, zprvu zpracovávajících historickou látku populárně (díla Eduarda Štorcha či Vojtěcha Zamarovského), později již odborněji. Zájem o technický rozvoj 19. století reprezentovaný především novými průmyslovými podniky a železniční dopravou mě zároveň přivedl k tématu, jež spojovalo oba tyto fenomény obrazně i doslovně- o vlečky, tedy dráhy spojující průmyslové areály s nejbližší železniční stanicí.

Po rozhodnutí zúčastnit se SVOČ středoškolské odborné činnosti prací z oboru historie, jsem neváhal ani chvíli o tématu. Samozřejmě vlečka. Pouze jsem přemýšlel, dějinami které konkrétní vlečné dráhy bych se měl zabývat. Nechtěl jsem překročit hranice regionu, v němž žiji, a zároveň bylo mým cílem zabývat se přepravami pro oblast do jisté míry typickými, neboť bych byl rád, kdyby tato práce alespoň trochu přispěla k lepšímu poznání dějin a specifik regionu. Můj kraj Mladoboleslavsko patří k nejúrodnějším přepným oblastem v Čechách a chtěl-li jsem představit vlečku i podnik dříve obvyklý v tomto regionu, musel jsem sáhnout mezi cukrovary.

Nakonec vyhrál dobrovický podnik. Jednak pro svou bohatou historii (jde o nejstarší český cukrovar zpracující přepný cukr) i proto, že jako poslední továrna svého druhu na Mladoboleslavsku pokračuje ve výrobě a zároveň dodnes používá vlečnou dráhu. Pochopitelně jsem si musel ověřit, zda se již dějinami vlečné dráhy někdo nezabýval, protože tím by má práce ztratila smysl a stala by se přísloveč ným „nošením dříví do lesa". Vlastními dějinami cukrovaru se již zabývaly publikace, jejichž seznam zde uvádím:

KOLEKTIV *Cukrovar Dobrovice, 130. výročí založení závodu.* Dobrovice: Správa závodu spolu se závodními složkami ROH a KSČ, 1961

FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice: Cukrovary TTD a. s., 2001

ANTONÍN, L. *Bílé zlato, historie cukru v kostce.* Nymburk: Ing. Ivan Ulrich - Nakladatelství VEGA-L, 2006. Kapitola 8, Thurn-Taxisové v Dobrovicích, s. 92-112.

Ve všech těchto statích se údaje o vlečce omezují na konstatování, že byla vystavěna roku 1870 a v roce 1878 byl původně animální pohon nahrazen parním.

O dějinách trati z Nymburku do Mladé Boleslavi protínající stanici Dobrovice, odbočné nádraží vlečky nebyla vydána žádná publikace, historii místní dráhy z Děnic do Dobrovice[1] místa mapuje monografie „Místní dráha Dobrovice město - Děnice" z pera Ing. Luďka Čady, Ing. Radka Sedláčka a Jana Zubáka. Vlastní text zabírá pouze 9 stránek formátu A5 a o vlečce do cukrovaru se dovídáme pouze to, že byla zřízena v souvislosti se stavbou místní dráhy a v několika větách se informuje o snahách zveřejnit vlečky pro osobní dopravu. Kromě toho zde jsou bez bližšího popisu toliko vyjmenovány lokomotivy sloužící na cukrovarnických vlečkách. Jediný méně zpráv obsahuje kartonek, který pro Mladoboleslavský železniční spolek připravil Karel Jirásko v souvislosti se 120. výročím tratí Bakov nad Jizerou - Kopidlno a Děnice - Dobrovice město.

Vlečkami do cukrovarů se v poslední době zabýval pouze Radim Šnábl v útlém sešitě „Cukrovarnické vlečkyň vyšlém jako příloha magazínu Českých drah „ČD pro Vásň v srpnu

[1] Jedná se o tvar ženského rodu čísla jednotného (viz POLÍVKOVÁ, A. *Naše místní jména (a jak jich užívat).* Praha 1985, s. 84.), často nepřesně skloňován jako slovo pomnožné.

2007. V krátkých článcích zde byly představeny bývalé cukrovary ležící při trati Praha - Turnov i základní údaje o vlečkách, které zmíněné podniky spojovaly s dráhou. Opodál stojícímu dobrovickému cukrovaru se ale autor vyhnul.

Jak je tedy patrno, kompletní a komplexní zpracování dějin dobrovické vlečky nebylo dosud provedeno, měl jsem zde tedy volné pole působnosti.

3. Metodika práce

Po rozhodnutí o popsání dějin dobrovické cukrovarnické vlečky bylo prvním úkolem opatřit si pokud možno veškerou dostupnou literaturu o cukrovaru. Jednak abych mohl zjistit, co kde již bylo o vlečce napsáno a také jsem chtěl lépe proniknout do cukrovarnické problematiky a jejího vývoje. V této snaze mi nejvíce vyšla vstříc Městská knihovna Dobrovice.

Dějepisnou práci takovéhoto rozsahu nelze vyhotovit bez návštěv archivů a studia dostupných dokumentů. Na doporučení doktora Herlíka, odborníka na dějiny mladoboleslavského regionu, jsem se obrátil na Městský úřad v Dobrovici, který uchovává materiály týkající se obecních záležitostí, mimo jiné i dokumenty o železničních stanicích. Odtud pocházejí v práci hojně citované pamětní knihy i plánky nádraží a vleček.

Dokumenty o cukrovaru do provedení pozemkové reformy ukrýval fond velkostatku Dobrovice - Loučeň uložený v SOA Praha v archivním areálu na Chodovci, přičemž nejcennější informace jsem zde nalezl v kartonech vztahujících se odprodeji cukrovaru, kdy proběhlo několik inventur, které se nevyhnuly ani vlečkovému vybavení. Pracovníci tohoto archivu mě zároveň upozornili, že akta dalšího vlastníka cukrovaru - Ústecké rafinerie cukru by měla být uložena ve fondu Krajského soudu obchodního Praha. Díky tomu jsem mohl vývoj cukrovaru prostudovat až do znárodnění v roce 1946. Materiálu o vlečkách jsem zde ale nalezl poskrovnu, nejvýznamnější byly roční účetní uzávěrky, které zahrnovaly objem výroby a umožňovaly mi udělat si alespoň částečný obrázek o vytíženosti vleček. Dále mi již bohužel nemělo SOA co nabídnout, neboť další podnikové dokumenty leží v dosud nepřístupných fondech.

Chodovecký areál jsem však neopustil, nýbrž se pouze přemístil do badatelny Národního archivu, v němž jsem se chtěl zaměřit na fondy ČSD a ministerstev železnic, respektive dopravy. Práce zde byla dosti zdlouhavá (všechny fondy jsou velice obsáhlé) a nepřinesla ani výrazné výsledky. Svou roli sehrál i povšechně sepsaný inventář fondů, kdy se např. z blíže nespecifikovaného hesla „vlečkové záležitosti“ vyloupla výstavba přípojek na Ostravsku. Tím jsem si objednával i zbytečné kartony, jejichž počet je navíc na osobu a den omezen. Úspěch se dostavil až na konci druhého fondu ČSD, v němž jsem objevil vlečkovou statistiku a vyúčtování provozu za léta 1946 a 1950, jež obsahovala i kolonky věnované sledovaným vlečkám. Velký význam měla dvojice kartonů z fondu Generální inspekce Rakouských státních drah popisující projekty místních drah, jež do sebe úplně či částečně pojímaly dobrovické vlečky.

Zdaleka největším problémem bylo proniknutí za brány cukrovaru a získání informací o současnosti vlečkové dopravy. Nakonec se i toto zdařilo a cukrovar mi poskytl statistiku přeprav v uplynulých letech a ústy pana Karla Hrušky, vedoucího dopravy v cukrovaru, i obšírné informace nejen ze šhavé současnosti, ale i z nedávné minulosti. Nastíněny mi byly i plány do budoucna a očekávaný vývoj v dalších letech.

Kromě pana Hrušky se o své vzpomínky podělil Miroslav Zdílna, mladoboleslavský starousedlík, znalec Dobrovicka, po několik let sloužící jako pomocník strojvedoucího i na dráze Děčenice - Dobrovice město. Dílčí informace rovněž poskytli i Ladislav Futtera starší, Tamara Hájková a Karel Herlík. Další ústní informace pocházejí rovněž od členů brněnského Klubu přátel kolejových vozidel a zaměstnanců železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádražní.

Současný stav vlečkové koleje bylo nutno důkladně zdokumentovat, tedy celou vlečkou projít. Stalo se tak 9. 2. 2009.

Shromážděny materiály (pomohly mi i jiné dřívější návštěvy Národního zemědělského muzea, Železničního muzea Zlonice a dnes již bývalé muzejní železnice v Sázavském Údolí Náru), přistoupil jsem k třídění pramenů i promýšlení koncepce práce. Množství informací z fondu Generální inspekce i ústní zmínky pamětních knih o snahách zvýšit dopravu na vlečkách mě přimělo k ideji vytvořit původně neplánovanou kapitolu, která by se věnovala neuskutečněným projektům veřejných železnic v úseku Dobrovice - Taxis Dobrovice (Dobrovice město). K vlastnímu sepsání práce jsem se po dlouhých odkladech odhodlal během letních prázdnin roku 2009.

4. Dějiny vlečkové dopravy do cukrovaru Dobrovice

4.1 Sladká historie a počátky cukrovarnictví na Dobrovicku

Znalost a oblíbenost sladké chuti provází člověka takřka celými dějinami. Nejstarší sladidlo - med - dokládají archeologické nálezy již v neolitu. V raném středověku jej doplnily ovocné sirupy a švestková povidla.

Všechny výše jmenované produkty jsou v současnosti potlačeny ve prospěch dvou typů cukrů: třtinového a řepného. S třtinovým cukrem se západní Evropa seznamuje v souvislosti s křížovými výpravami. Roku 1493 zahájil pokusné pěstování třtiny na ostrově Hispaniola (dnes Haiti) Kryštof Kolumbus.[2] Plodina se v Novém světě rychle ujala a zakrátko již směřovaly z prvních plantáží zásilky cukru do Evropy.

Prvotní využití cukru řepného je spojeno s Napoleonovou kontinentální blokádou Evropy roku 1806, která zamezila obchodu s Británií, a tedy i dodávkám cukru z Karibiku. Mocnou náhražku představoval řepný cukr, vynález německého chemika Andrease Sigismunda Marggrafa.[3] První řepný cukrovar vyrostl v roce 1802 ve slezských Kunerách. I přes nízkou výnosnost se budovaly cukrovary po celé Evropě, České země nevyjímaje (např. Zbraslav, Libčichov), avšak tento rozmach byl krátkým intermezzem, neboť po Napoleonově porážce blokáda skončila a do Evropy opět proudilo bílé zlato americké provenience.[4]

Renesance cukrové řepy nastala ve 20. letech 19. století, kdy se díky masivní státní podpoře (a touze po částečné nezávislosti vnitrozemských států na námořních velmocích) opět budovaly cukrovary ke zpracování řepy. Ve 30. letech se podruhé a již natrvalo objevuje řepný cukr i v Čechách. První cukrovarníci tí podnikatelé se rekrutovali převážně z řad pokrokové šlechty, druhá fáze budování cukrovaren byla pod patronátem nového stavu průmyslníků a deus ex machina třetí fáze tvořila rolnická družstva, jejichž zásluhou továrny na cukr vyrostly i v menších sídlech v bezprostřední blízkosti polí družstevníků.[5] Ke konci století patřily České země mezi evropské cukrovarnické velmoci, kraje příhodné k pěstování řepy (Polabí, dolní Povltaví, Mladoboleslavsko, Haná) byly doslova osety cukrovary. Jen na území bývalého okresu Mladá Boleslav jich stálo deset (Brodce, Čejetičky, Dobrovice, Dolní Bousov, Dolní Cetno, Kropáčova Vrutice, Mnichovo Hradiště, Staré Benátky, Stránov Vlkava).

Po roce 1914 v souvislosti s výraznou modernizací do té doby značně zaostalých cukrovarů na třtinový cukr se řepné produkty stávaly dražšími a nekonkurenceschopnějšími. Z knihy „Základy chemické výroby" z roku 1944 uvádíme následující citát:

„Výroba cukru a třtiny cukrové je sice daleko starší než výroba cukru z řepy, byla také dlouho primitivnější, ale převzetím výrobních method průmyslu řepového stala se jeho nebezpečným konkurentem. A tento pokrok způsobil, že řepné cukrovarnictví, hlavně po roce 1914, není schopno soutěže na světovém trhu s cukrem. V kampani 1928/1929 byla světová výroba cukru rozdělena takto:

cukru třtinového vyrobeno: 19,016.000 tun
cukru řepového vyrobeno: 9,593.000 tun.

[2] ANTONÍN, L. *Bílé zlato, historie cukru v kostce.* Nymburk 2006, s. 13.
[3] Tamtéž, s. 68.
[4] Tamtéž, s. 70.
[5] Ř ÍHA, O. *Počátky českého cukrovarnictví.* Praha 1976, s. 87-107.

Takže již ~ světové výroby cukru připadají na cukr třtinový. Důsledkem této situace jsou mezinárodní dohody o dobrovolnou redukci světové výroby.“[6]

První uzavírání cukrovarů (nepočítáme-li zánik malé a naprosto nekonkurenceschopné surovárny ve Stránově jejíž v 19. století) nastalo během hospodářské krize, doplatily na ni malé surovárny, v popisované oblasti v Dolním Bousově roku 1932.[7] Období komunismu s sebou přineslo mohutnou podporu průmyslové výroby, často byly podniky umělé udržovány při životě (přesto byl roku 1957 uzavřen cukrovar v Dolním Cetně[8] a v roce 1967 surovárna v Kropáčově Vrutici[9]). Po společenské změně v roce 1989 se musela nerentabilita těchto továren projevit; není tedy divu, že počátek 90. let je spojen s živelným zavíráním a omezováním Stejně jako za první republiky došlo k zavedení cukerních kvót. Zcela tyto cukrovary okresu Mladá Boleslav (po roce 1945 nebyla obnovena výroba ve vyhořelé Vlkavě[10] a roku 1947 skončila nerentabilní surovárna v Benátkách[11]) přežil pouze nejstarší a největší - dobrovický.

Na počátku cukrovarnictví na Dobrovicku stál článek v časopise Bohemia ze dne 23. 5. 1830, v němž německý cukrovarník Karel Weinrich popisuje výhody zpracovávání řepného cukru, který padl do rukou knížete Karla Anselma Thurn-Taxise, majitele dobrovicko-loučeňského panství, člověka osvíceného a pokrokového. Weinrichovy teze zaujaly knížete natolik, že cukrovarníka neprodleně pozval do Dobrovice za účelem vybudování cukrovaru.[12] Pro zřízení provozu neváhal Thurn-Taxis obětovat nevyužívaný dobrovický zámek, jímž dosáhl významné finanční úspory. Historická hodnota budovy byla nevratně zničena, přesto lze tento krok hodnotit pozitivně, neboť zámecký areál se ukázal být pro výrobu cukru uspokojivým, že ani při pozdějších rekonstrukcích tovární provozy bývalé zámecké budovy nikdy zcela neopustily. Navíc je knížeti nutno přičíst k dobru, že vzácné dřevěné stropy převezl na zámek v Loučeni;[13] takováto úcta k památkám byla na svou dobu zcela nevídaná.

Nejstarší vybavení bylo značně primitivní (kníže trval na nízkých pořizovacích nákladech a použití pouze osvědčených strojů), ale po těch ztrátových letech se podnik vyhoupl již natrvalo do zisku.[14] Navíc okolní půda známá jako dobrovická černava se ukázala být vhodnou pro pěstování řepy, jemuž se vždy choval knížecí velkostatek.

Rozhodující měrou rozvoj cukrovaru i celého Dobrovicka ovlivnila změna majitele panství, roku 1844 nahradil zemřelého Karla Anselma syn Hugo Maxmilián. Právě za jeho držby byla v cukrovaru zřízena rafinerie.[15] Surový cukr se tak již nemusel vozit do rafinerie na Zbraslavi, ale celý výrobní postup od řepy až po homoli cukru se uskutečňoval na jednom místě, naopak z blízkých cukrovarů byl převážen surový cukr do Dobrovice ke konečnému zpracování.

---

[6] ANDRLÍK, K. *Základy chemické výroby.* Praha 1944, s. 380.
[7] Státní oblastní archiv Praha (dále jen SOAP), fond Krajský soud obchodní Praha, složka Ústecká rafinerie cukru (dále jen KSO-ÚRC), *Výroční zpráva za správní rok 1932 - 1933*, k. 123.
[8] ČNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky.* Praha 2007, s. 22.
[9] Tamtéž, s. 20.
[10] Archiv města Dobrovice (dále jen AMD), *Pamětní kniha stavebního úřadu Dobrovice* (dále jen PKD), s. 45.
[11] ČNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky.* Praha 2007, s. 21.
[12] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 18.
[13] Tamtéž.
[14] Tamtéž, s. 23.
[15] Tamtéž, s. 24.

4.2 Stavba železnice v Dobrovici

Kníže Hugo Maxmilián si uvědomoval potřebu lepšího spojení cukrovaru se světem, rychlejších a lacinějších dodávek uhlí, řepy z odlehlejších rajonů mimo panství, surového cukru ze surováren bez rafinerie i možností získání nových trhů pro své výrobky. Jediným přijatelným dopravním prostředkem byla ve 2. polovině 19. století kromě pomalých povozů železnice. Dobrovičtí to měli od roku 1845 na dráhu nejblíže do cca 50 kilometrů vzdáleného Kolína, což sice nebylo ve srovnání s jinými městy nejhorší, ale výrazný potenciál chybělo. Po dlouhých dvaceti letech, tedy roku 1865, dosáhla C. a k. privilegovaná Turnovsko - kralupsko - pražská dráha Mladé Boleslavi, jíž se koleje vzdálily na pouhých deset kilometrů od Dobrovice.

V té době se již po několik let mluvilo o novém železničním spojení Vídně s Prahou přes Znojmo, Havlíčkův Brod a Kolín v rámci soupeření dvou nejvlivnějších železničních společností na území Rakouska, Severní dráhy císaře Ferdinanda financované bankovním domem Rotschildů a společností Státní dráhy, kryté francouzským kapitálem.[16] Právě společnosti Státní dráhy (zkráceně StEG z německého Staats-Eisenbahn Gesellschaft) se nové spojení hodilo v konkurenčním boji, ale po obdržení koncese na trať Brno - Hrušovany nad Jevišovkou - Marchegg - Vídeň s odbočkou do Znojma její zájem o dráhu do Prahy přes Vysočinu ochladl.[17] Kdo naopak nezahálel, byli zastupitelé města Jihlavy, jimž se mělo vytoužená železnice vyhnout, a konsorcia zájemců z Kolína a Nymburka, přičemž požadavkem těch posledně jmenovaných bylo prodloužení zamýšlené dráhy až do Mladé Boleslavi.[18]

Je nasnadě, kdo především toto prodloužení. Kníže Thurn-Taxis pochopil, že se nyní naskýtá jedinečná příležitost napojit své panství a zvláště cukrovar na železnici, navíc hlavní dráhu. Aktivita zmíněných interesentů donutila stát k udělení předběžné koncese dne 18. 2. 1867.[19] Zájemci nyní měli dvě možnosti: buď sami založí společnost a dráhu vybudují vlastním nákladem, nebo se spojí s některou již existující železniční společností. Nakonec se vyplnila druhá varianta, neboť Jiho - severoněmecká spojovací dráha provozující trať Pardubice - Liberec vycítila možnost zbavit se závislosti na StEGu, s níž sousedila v Pardubicích, a opatřit si vlastní spojení se sídelním městem. Spojivši se s jihlavskými, kolínskými a nymburskými, vytvořila novou společnost Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB - Österreichische Nordwestbahn), jíž byla 8. 9. 1867 udělena definitivní koncese pro dráhu Vídeň - Mladá Boleslav s odbočkami Havlíčkův Brod - Pardubice a Velký Osek - Poříčí u Trutnova.[20]

Kníže měl částečně vyhráno, železnice povede přes Dobrovici a cukrovar bude spojen se světem. Nyní bylo nutno určit, kudy dráha protne dobrovický katastr a kde bude stát nádraží. Jeho na podzim 1868 probíhalo za tím účelem šetření prvzkumné komise.[21] Snahou Thurn-Taxisovou bylo zřídit stanici co nejblíže obci a cukrovaru, jenže v tom případě by dráha musela vést přes obecní pozemky. Stanovisko obce citujeme z kroniky stanice Dobrovice:

[16] FILIP, A. *130 let železnice pod Orlickými horami* Praha 2004, s. 4.
[17] Tamtéž.
[18] Tamtéž, s. 6.
[19] Tamtéž.
[20] Tamtéž.
[21] AMD, PKD, s. 2.

Ăté místní obec silně odporovala dáti k tomuto účelu (stavbě stanice) *potřebného pozemku, vymlouvajíc se, že při nějakém vypuknutí války by zde vystupovalo vojsko, jímž by prý byla nucena se starati o zásobování armády.ń*[22]

Marné bylo přesvědčování i svolávání schůzí, na nichž kníže ozřejmoval přínos železnice průmyslu i zemědělství,[23] obava z táborícího vojska byla silnější, zastupitelstvo dráhu na své pozemky nepustilo. Z těchto příčin se železnice dodnes Dobrovici nepřiblížící na méně jak tři kilometry, přičemž nádraží je zřízeno na původně bažinaté louce v katastru obce Sýčina, jíž kníže dráze poskytl zdarma.[24]

Stanice byla postavena na přelomu let 1869 a 1870 a vybavena třemi kolejemi, první, druhou a čtvrtou o délce 500 metrů[25] (číslování kolejí ve stanicích probíhá tak, že hlavní průjezdná kolej má číslo jedna, kolejím napravo od první koleje ve směru od počátku trati = Kolína jsou přidělena sudá čísla, nalevo lichá). Přijímací budova, vystavěná na podzim roku 1870, odpovídá normáliím ÖNWB pro stanici IV. třídy[26] (níže již byly pouze zastávky se strážním domkem) a typově shodné budovy nalezneme po celé síti bývalé ÖNWB. Do itineráře stanice patřily i dva strážní domky, po jednom na každém zhlaví,[27] odkud chodili traťoví dělníci stavět vlakovou cestu a ovládali distanční návěstidla, tehdy novinku z roku 1868 od Ing. Hoheneggera[28]. Návěstidla umístěná 500 metrů od krajní výměny (výhybky) stanice tvořila otáčivá kruhová deska, ovládaná elektrickým impulsem. Deska natočená směrem k vlaku signalizovala Ăstůjň, směrem ke koleji Ăvolnoň.[29]

Stavba staniční budovy finišovala současně s celkovým dokončením traťového úseku Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav, na němž byl 29. 10. 1870[30] zahájen beze vší pompy a slávy pravidelný provoz osobní i nákladní dopravy. Ani není divu, že ÖNWB necítila potřebu slavit zprovoznění 53 kilometrů kolejí. Cíl, totiž Vídeň, byl dosud daleko. Poslední úsek dráhy vídeňsko - mladoboleslavské byl uveden do provozu až o rok později, 1. 11. 1871, kdy se začalo jezdit mezi Vídní a Znojmem.[31]

Současně s průjezdem prvního vlaku po nové trati zahájil svou činnost staniční úřad Dobrovice v čele s expedientem Horáčkem,[32] avšak název stanice mohl být jiný, poněvadž sýčinští, poukázavše na skutečnost, že nádraží leží na jejich katastrálním území, žádali o pojmenování Dobrovice - Sýcín.[33] Dobrovické zastupitelstvo nelenilo a jednalo. Nádraží sice na svém pozemku odmítlo, ale vzdát se i jeho pojmenování v žádném případě nehodlalo. Odeslalo několik deputací na vedení ÖNWB, ba dokonce i na ministerstvo železnic, upozorňovalo na význam obce a jejího průmyslu a nakonec slavilo úspěch.[34] Cestující již 140. rok nastupují a vystupují ve stanici Dobrovice, vyjma německého přídomku Dobrowitz do října 1918 a v době Protektorátu neprošel název nádraží žádnou změnou.

---

[22] AMD, PKD, s. 2.
[23] Tamtéž.
[24] Tamtéž.
[25] Tamtéž, s. 3.
[26] AMD, *Plán stanice Dobrovice 1869.*
[27] Tamtéž.
[28] FILIP, A. *130 let železnice pod Orlickými horami* Praha 2004, s. 15.
[29] Tamtéž.
[30] AMD, PKD, s. 3.
[31] FILIP, A. *130 let železnice pod Orlickými horami* Praha 2004, s. 7.
[32] AMD, PKD, s. 3.
[33] Tamtéž.
[34] Tamtéž.

4.3 Zrod vleļky

Aļkoliv ģelezná dráha dorazila na dohled cukrovaru, jeho pŚímé napojení na ģelezniļní síŠ bylo nevyhnutelné. Pokud by dopravu mezi cukrovarem a nádraģím zajiģŠovaly povozy, doģlo by k neúnosnému prodraģení i zpomalení pŚepravy. Komodity by bylo nutno ve stanici vyloģit a pŚenést do pŚistavených povozŢ, které by jej teprve dopravily na místo urļení. K tomuto úļelu nemŊlo projektované nádraģí potŚebnou kapacitu, musela by být pŚistavŊna alespoŔ jedna kolej s dostateļnŊdlouhou pŚekládací rampou.

Plánovaná zátŊģ do cukrovaru se navíc mŊla v následujících letech zvýģit, neboŠ v souvislosti se stavbou ģeleznice kníģe zŚídil roku 1869 surovárnu v bezprostŚední blízkosti ģelezniļní stanice Vlkava[35] (od 9. 12. 2007 ģst. Ļachovice), kde mŊla být zpracovávána Śepa ze severozápadní ļásti panství, pŚedevģím z oblasti Mcel a Ronova (které roku 1899 velký propagátor ģelezniļní dopravy kníģe Hugo Maxmilián spojil s vlkavskou surovárnou sítí úzkorozchodných dráģek[36]). Surový cukr z Vlkavy pochopitelnŊ putoval ke koneļnému zpracování do kníģecí rafinerie v Dobrovici.

Za daného stavu vŊcí pŚipadalo v úvahu jediné Śeģení: stavba vleļné dráhy z dobrovické stanice do cukrovaru. Projekt vleļky byl zpracován nesmírnŊ rychle, politická pochozí komise proģla dotļenými pozemky a provedla místní ģetŚení jiģ 25. 7. 1870.[37] VáģnŊjģí potíģe se bŊhem pochŢzky nevyskytly, neboŠ dráha byla trasována v drtivé míŚe po kníģecích pozemcích a zastupitelstvo ve vleļné dráze nespatŚovalo ģádné vojenské nebezpeļí. PonŊvadģ se jiģním, eventuelnŊ jihovýchodním smŊrem, odkud vleļka vedla, Dobrovice nikdy pŚíliģ nerozrŢstala, nezapojili se do komisionelního Śízení ani domkáŚi z pozemkŢ leģících v blízkosti dráhy, jak jinak bývalo v takovýchto pŚípadech obvyklé[38] (i v souļasnosti neleģí v tŊsné blízkosti ģádný obytný objekt, pouze zahrady a prŢmyslové budovy). ZdárnŊ bylo vyŚeģeno i nutné kŚíģení dráhy se silnicemi na Libichov, resp. KosoŚice, a tak stavbŊ jiģ nic nebránilo. Roztrouģené pozemky, po nichģ byla vleļka trasována, se slouļily v katastru nemovitostí pod spoleļným ļíslem 839/3, celková výmŊra tohoto pozemku od nádraģí aģ k cukrovaru ļinila 14 758 m^2.[39]

Zakázka byla zadána nepŚíliģ známé stavební firmŊ Salomona Lauera.[40] Rovinatost kraje a nenároļnost terénu nevyģadovaly vŊtģí zemní práce, vleļka byla navíc pŚipravována pro konŊspŚeģný provoz, nepŚedpokládalo se tedy dosáhnutí vyģģích rychlostí ani vysoká hmotnost vlakŢ[41]. Toto opatŚení umoģŔovalo výrazné úspory v podobŊ pouģití lehļích typŢ kolejnic, s nejvŊtģí pravdŊpodobností jiģ pouģitých, vŊtģí rozestupy mezi praģci, které byly zhotoveny z mŊkļího dŚeva a místo ģtŊrku kolejové pole spoļívalo v mouru (podobné úlevy byly Śíģským zákonem z roku 1882 umoģnŊny i pŚi stavbŊ veŚejných drah, jemuģ vdŊļíme za vznik mnohých lokálních ģeleznic).

Animální vleļkový provoz nebyl v té dobŊ neobvyklý, aļkoliv se spíģe jednalo o Ăreliktyñ na starģích vleļkách, u novostaveb se v 70. letech ke koŔskému provozu jiģ pŚíliģ ļasto nesahalo, protoģe se stále více projevovaly zápory tohoto pohonu. K nejvŊtģím nevýhodám koŔské síly

---

[35] AMD, PKD, s. 3.
[36] ANTONÍN, L. *Bílé zlato, historie cukru v kostce.* Nymburk 2006, s. 104.
[37] AMD, PKD, s. 3.
[38] Tamtéģ.
[39] SOAP, fond Velkostatek Dobrovice - LouļeŔ (dále jen VSDL), *Verteiligung des gesamten in der Katastralgemeinde Dobrovice gelegenen fürstlich Alexander von Thurn und Taxisô*^{schen} *Grundbesitzes an die einzelnen Regiezweige. Zusammengestellt nach der Besitzstands-Tabelle vom 31. Dezember 1911*, k. 135.
[40] SLÁDEĻEK, A. *PamŊti mŊsta Dobrovice a jeho okolí.* Praha 1900, s. 352.
[41] AMD, PKD, s. 3.

patřily vyšší náklady oproti lokomotivní(o koni je nutno pečovat i tehdy, není-li pro ni žádná zátěž; vlečky jsou pojížděny zpravidla jednou denně k odvozu zátěže k manipulačnímu vlaku a přívozu zátěže nové, jinak není stroj ani kůň zapotřebí) a převezení menšího nákladu nižší rychlostí. Podmínkou ekonomické únosnosti tohoto řešení bylo využití koní i jinde než na vlečce. Velkostatek ke svému provozu koně nutně potřeboval, a proto je i mohl dát k dispozici na vlečkový provoz. Objem přepraveného zboží se neočekával tak velký, aby na ně koně nestačili a nízká rychlost vzhledem k malé délce vlečky nepředstavovala žádný problém.

Výstavba 2,980 km[42] dlouhé dráhy proběhla i díky výše zmíněným úlevám znatelně rychle během čtvrt roku od srpna do října 1870. Není nám známo, že by se během stavby vyskytly závažnější problémy, k čemuž napomohlo i příjemné podzimní počasí. Koncem října, kdy finišovaly dokončovací práce na železnici z Kolína do Mladé Boleslavi, byla již vlečka připravena k pravidelnému provozu a ihned po zprovoznění úseku ÖNWB se prvními výkony zapojila do probíhající kampaně 1870/1871. Počínaje 29. říjnem 1870 se až na technické odstávky z důvodu rekonstrukce jezdí dodnes. Celou trasu tvořila jediná kolej, v cukrovaru nijak nerozvětvená, ve tvaru poloviny nepravidelného žestiúhelníku. V železniční stanici Dobrovice vlečka ústila do koleje číslo čtyři[43] (nejblíže staniční budově), na níž se také odehrávalo předávání zátěže.

Jestliže jsme o dva odstavce výše poznamenali, že se alespoň v prvních letech provozu vlečky nepředpokládala příliš silná přeprava, praxe znamenala úplný opak. Množství přepravených zásilek předčilo veškerá očekávání. Nedochovaly se bohužel zápisy výkonů, ale za své hovoří nutnost vybudování skladišťní v železniční stanici již roku 1872.[44] Dřevěná skladišťní budova s nakládací rampou byla zřízena při čtvrté koleji blíže mladoboleslavskému zhlaví stanice.[45] Třebaže neslouží primárně potřebám cukrovaru či velkostatku, především v době kampaní a zvýšených přeprav se v něm často hromadilo zboží, jež se nestíhalo přepravit po vlečce.

Rostoucí tendenci měla doprava surového cukru z okolních cukrovarů do rafinerie a následný návrat finálního výrobku. Není divu, vždyť roku 1870 zahájily svoji činnost surovárny v Mnichově Hradišti,[46] roku 1871 se přidal cukrovar v Čejetičkách,[47] přímostské části Mladé Boleslavi, jejichž produkce koncila právě v Dobrovici. Nesmíme zapomenout ani na novou Thurn-Taxisovu surovárnu ve Vlkavě a starší podnik v Kropáčově Vrutici, který z povozů přešel na železnici.[48] Cukerní rajon dobrovické továrny se rok od roku zvětšoval a rostl i celkový objem zpracované řepy. Během kampaně (od září do března) byly zaváděny zvláštní vlaky pro přepravu řepy, surového cukru a řízků, tzv. „řepákyně", v mimokampaňovém období představovalo hlavní komoditu uhlí, jehož doprava nečinila koním potíže, množství kampaňové zátěže však začínalo být nad jejich síly. Zároveň se projevovaly nevýhody animálního pohonu. Zátěž z pravidelných i zvláštních manipulačních vlaků se musela rozvážet a do cukrovaru dovézt po částech.[49] Jedno spřežení mohlo táhnout nanejvýš dva plné vagony, nízká rychlost způsobovala dlouhý pobyt vlaku na trati a znemožňovala vyjetí jiného spřežení s prázdnými vozy z cukrovaru do stanice. Tím pádem se hromadily vozy na pouze trojkolejném dobrovickém nádraží, jímž musely projíždět pravidelné vlaky, přičemž i osobní frekvence měla stoupající tendenci.

[42] AMD, PKD, s. 3.
[43] AMD, *Plán stanice Dobrovice 1869.*
[44] AMD, PKD, s. 3.
[45] AMD, *Plán stanice Dobrovice 1908.*
[46] ŽNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky.* Praha 2007, s. 25.
[47] Tamtéž, s. 24.
[48] Tamtéž, s. 20.
[49] AMD, PKD, s. 3.

Po kampani 1877/1878 přikročilo vedení cukrovaru k razantnímu kroku: přistoupilo k budování vlečky na parostrojní.[50] V rámci přestavby nedošlo k žádným změnám trasování dráhy, pouze ke kompletnímu zesílení svršku, výměně kolejnic a pražců. Tímto opatřeními se rovněž kapacita dráhy zvyšuje z původních 5 000 na 16 000 vagonů.[51] V areálu cukrovaru přibyla druhá kolej, která umožňovala lokomotivě objet soupravu vozů. Stavební práce probíhaly opět velice rychle a byly načasovány tak, aby byla zrekonstruovaná vlečka připravena k začátku kampaně 1878/1879. Nezachovalo se jméno stavební firmy, jež zakázku provedla, pravděpodobná je vysoká míra svépomocné výstavby; knížecí velkostatek disponoval potřebnými povozy, dělníky i technickým vybavením (k přípravě železničního spodku postačovaly i specializovaným podnikatelstvím při stavbě veřejných drah v nížinatém terénu krumpáče, motyky a lopaty). První dvě kampaně dopravu pravděpodobně zajišťuje ÖNWB na účet vlastníka, neboť první stroj v majetku cukrovaru, malířská dvounápravová lokomotiva vyrobená podnikem Krauss v Mnichově (tovární číslo 778/1880)[52] pojmenovaná po majiteli panství Fürst Hugo Taxis, pochází až z roku 1880.

Další výraznou změnu vlečka zaznamenává v roce 1882, kdy knížecí velkostatek uzavřel starou cihelnu západně od města a zřídil nový, moderní podnik na panském poli v části Kychynky[53] (nedaleko dnešního sila). Podnik se na blízké vedoucí vlečku napojil 200 metrů dlouhou odbočkou obloukového tvaru vycházející z km 1,6 vlečné dráhy.[54] Cihelna se velikostí samozřejmě cukrovaru nemohla rovnat, přesto již první rok vyprodukovala 1,5 milionu cihel, v roce 1900 pak 3 miliony kusů.[55] Obsluhou výrobny se opět zvýšila zátěž na vlečce.

4.4 České obchodní dráhy a trať Děčínec - Taxis Dobrovice

Slibně rozjetou výstavbu hlavních drah na území mocnářství, která dosáhla své konjunktury na přelomu 60. a 70. let, takřka ze dne na den utnul krach na vídeňské burze roku 1873. Po tomto datu byly odevzdávány do provozu výhradně železnice již rozestavěné či alespoň koncesované (mnoho projektovaných drah však z ekonomických příčin nebylo vůbec realizováno). Po odeznění krize a vzpamatování hospodářství se do věcí železničních vložil stát. Po vzoru francouzského tzv. „lokálkového zákona" z roku 1865 byl 25. 5. 1880 schválen říšský zákon č. 56 „O poskytování výhod místním drahám".[56] Železniční síť monarchie měly doplnit dráhy s lehčími kolejnicemi, slabšími pražci, sklony do 50‰, jejichž vlastníci byli na třicet let osvobozeni od daní. Stát se ale na stavbě a provozování těchto železnic finančně nepodílel, nýbrž vyžadoval solventní a zabezpečený subjekt schopný provozování drah.[57]

Většinu tratí vystavěných dle tohoto zákona zajišťovaly již etablované železniční společnosti. Zpravidla se jednalo o přípojky významnějších sídel k hlavní trati dotčené firmy. Kromě toho se do budování zapojily i nově založené společnosti, které se výhradně specializovaly na provozování lokálek. V českých zemích se jednalo především o Rakouskou společnost

[50] AMD, PKD, s. 3.
[51] SOAP, *Inventář archivu velkostatku Dobrovice - Loučeň*, s. 4.
[52] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Děčínec*. Nymburk 1993, s. 9.
[53] SLÁDEČEK, A. *Paměti města Dobrovice a jeho okolí.* Praha 1900, s. 351.
[54] AMD, *Plán vlečky Ústecké rafinerie cukru a. s.* 1938.
[55] SLÁDEČEK, A. *Paměti města Dobrovice a jeho okolí.* Praha 1900, s. 351.
[56] PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky*. Praha 2002, s. 23.
[57] Tamtéž.

místních drah (ÖLEG z Österreichische Lokaleisenbahn Gesellschaft) a Ţeské obchodní dráhy (BCB - Böhmische Comerzialbahn).[58]

Právě druhá jmenovaná společnost sehrála významnou roli i v oblasti Dobrovicka. Jestliže za společností ÖLEG stály berlínské finanční kruhy, byly BCB podnikem ryze rakouským, lépe řečeno rakousko - českým. Finanční krytí zajišťovala vídeňská Österreichische Länderbank,[59] nejvýznamnější finanční ústav mocnářství, a hlavním akcionářem byl Ing. Jan Muzika, který si uznání i jisté finanční prostředky vydobyl jako projektant a se svým společníkem Karlem Schnabelem i stavitel drah v 70. letech, přičemž za vrchol jeho díla je považována trať rakovnicko - protivínská z let 1875 - 1876.[60] Cílem BCB bylo vybudování navazující sítě drah především v cukrovarnické oblasti severovýchodních Čech, která by byla do jisté míry nezávislá na velkých železničních společnostech.[61] Především kvůli odporu StEGu a náhlé smrti inženýra Muziky 30. 5. 1882 se projekt severovýchodní transverzálky nezdařilo nikdy zrealizovat. Po Muzikově úmrtí StEG skupovala akcie BCB a od 1. 1. 1885 převzala provoz na tratích Českých obchodních drah do své režie.[62]

Nejúplnější síť drah se BCB podařilo zkompletovat v oblasti Jičínska. Po částech odevzdala do provozu trať Ostroměř - Hradec Králové a Veleliby - Jičín s odbočkami k cukrovarům v Městci Králové a Libáni.

Lepší přístup libáňského a kopidlnského cukrovaru k řepným oblastem za Dětenicemi, napojení nového cukrovaru v Dolním Bousově na železniční síť a především zájem majitele dětenického velkostatku Othenia Lichnovského o dráhu přes Úsvětí Dětenice zapříčinil jednání o prodloužení libáňské odbočky dále východním směrem k trati Turnov - Praha.[63] Nejednalo se o projekt zcela nový, když BCB roku 1881 realizovaly svou vůbec první trať z Velelib do Jičína, navrhlo jičínské zastupitelstvo stavbu dráhy spojující jejich město se Sobotkou a Mladou Boleslaví.[64] Do hry ale vztoupil již zmíněný Lichnovský a, využiv svého vlivu v Österreichische Länderbank zajišťující financování projektů BCB, prosadil trasování z Libáně přes Dolní Bousov do Bakova nad Jizerou ležícího na hlavní dráze.[65]

Projekt trati řepařským krajem přibližující se na zhruba deset kilometrů vzdušnou čarou Dobrovici nenechal klidným ani kníže Thurn-Taxise. Napojení cukrovaru na severovýchod by umožnilo dopravu řepy z oblasti Semčic a Hejkovic (dnes Ujkovice) i vzdálenějších Dětenic po železnici, čímž by se opět zvýšila kapacita a došlo ke snížení přepravních nákladů, navíc se nabízela i možnost převozu cukru z libáňské a kopidlnské surovárny do dobrovické rafinerie. Kníže se proto neprodleně spojil s Lichnovským i Muzikou a výsledkem byla dohoda o zřízení odbočky z Dětenic do Dobrovice k cukrovaru plně financovanou Thurn-Taxisem.[66]

Koncesní listinu *Ačé ke stavbě dráhy místní z Libáně do Bakova s odvětvím z Dětenic do Dobrovicě* císař František Josef I. podepsal 17. 5. 1882, uveřejněna byla v Říšském Zákonníku

[58] PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky*. Praha 2002, s. 51-56.
[59] Tamtéž.
[60] ŽINDLAUER, Z. *Už dlouho nejel žádnej vlak*. Česká Lípa 1999, s. 63.
[61] SHREIER, P. *Poutavý svět kolejí*. Praha 2005, s. 57.
[62] Tamtéž.
[63] JIRÁSKO, K. *120 let provozu na trati Bakov nad Jizerou - Kopidlno a na odbočce Dětenice - Dobrovice Ačin memoriamě*. Mladá Boleslav 2003.
[64] Tamtéž.
[65] Tamtéž.
[66] AMD, *Pamětní kniha staničního úřadu Dobrovice město* (dále jen PKDM), s. 2.

Śiġském pro království a zemŋ v radŋ Śiġské zastoupenéñ s ļíslem 60.[67] Pochozí komise ke stavbŋ dráhy se konala 15. 8. 1882[68] a bez vŋtġích potíġí schválila trasování. Poļátek byl urļen do odboļky Rokytany (dnes RokytŔany), ļtyŚi kilometry od Dŋtenic smŋrem k Bakovu. Na trase byla navrġena tŚi nákladiġtŋ Hejkovice, Ģerļice a Semļice s jednou manipulaļní kolejí a sloġiġtŋm Śepy, koneļnou byla ļtyŚkolejná stanice s remízou o jednom stání a vodárnou Taxis Dobrovice[69] na dohled od cukrovaru a staré vleļky, asi kilometr jihovýchodnŋ od centra mŋsta, z níġ si cukrovar hodlal postavit pŚípojku do podniku. Stavbu zajiġŠovaly BCB, pracovali zde pŚedevġím Italové (jak bylo obvyklé takŚka na vġech stavbách ġeleznic), ļeġtí dŋlníci pocházeli z Táborska.[70]

Stavební práce na celé trati probíhaly necelý rok, druhá pochozí komise, která se uskuteļnila 1. 7. 1883,[71] mohla konstatovat, ġe dráha je pŚed dokonļením. Datum zprovoznŋní bylo stanoveno na 26. 8. 1883, pŚed zaļátek cukerné kampanŋ.[72] Ten den BCB odevzdaly do provozu tratŋ LibáŔ - Bakov nad Jizerou, Dŋtenice - Taxis Dobrovice a krátkou spojku z Velelib do nádraġí StEGu v Nymburku[73] (v souļasnosti nádraġí Nymburk mŋsto), jednalo se o poslední ġeleznice realizované touto spoleļností.

26. 8. 1883 se zahájil provoz i na v poŚadí jiġ druhé vleļce cukrovaru Dobrovice spojující továrnu s nádraġím Taxis Dobrovice. Ġlo v podstatŋ o kratiļkou, 201 metrŢ dlouhou spojku tvaru oblouku o polomŋru 200 metrŢ, poļínající jako prodlouġení první koleje stanice Taxis Dobrovice v km 14,222 trati odb. Rokytany - Taxis Dobrovice a napojující se do staré vleļky v km 2,077 od nádraġí Dobrovice. Souļástí vleļky byla jeġtŋ 105 metrŢ dlouhá kusá výtaġná kolej odboļující v km 0,149.[74] V souvislosti s výstavbou nové vleļky doġlo i k rozġíŚení kolejiġtŋ v cukrovaru a výstavbŋ topírny pro sluġbu konající stroje, neboŠ vzhledem k rostoucí pŚepravŋ mezi cukrovarem a nádraġím Dobrovice a pŚechodem vozby Śepy od Semļic na ġeleznici zakoupil podnik pŚed kampaní 1884/1885 tŚínápravovou lokomotivu pojmenovanou Prinz Alexander na poļest syna kníġete Huga Maxmiliána vyrobenou opŋt lokomotivkou Krauss v Mnichovŋ, tov. ļ. 1204/1884.[75]

4.5 Provoz na vleļkách za C. a k. mocnáŚství

Provoz na obou cukrovarských vleļkách se charakterem znaļnŋliġil. Zatímco provoz na starġí vleļce na nádraġí Dobrovice mŋl celoroļní charakter (pŚeprava uhlí do cukrovaru, obsluha cihelny, v menġí míŚe i pivovaru), navíc v dobŋ kampanŋ jeġtŋ narŢstal o desítky procent,[76] v pŚípadŋ spojnice na nádraġí Taxis Dobrovice ġlo o výhradnŋ sezonní záleġitost, kdy se vozila Śepa a surový cukr do cukrovaru, Śízky a bílý cukr zpŋt.[77] Nejen na vleļce, nýbrġ i na celé odboļce z Rokytan byla realizována pŚeprava pouze pŚi kampani zvláġtními Śepnými vlaky vedenými podle potŚeby pŚi dostatku zátŋġe. Po zbytek roku zŢstávala nákladiġtŋ

[67] JIRÁSKO, K. *120 let provozu na trati Bakov nad Jizerou - Kopidlno a na odboļce Dŋtenice - Dobrovice Ăin memoriamñ*. Mladá Boleslav 2003.
[68] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŋsto - Dŋtenice*. Nymburk 1993, s. 2.
[69] Tamtéġ.
[70] Tamtéġ.
[71] Tamtéġ.
[72] Tamtéġ.
[73] PAVLÍĻEK, S. *Naġe lokálky*. Praha 2002, s. 144-150.
[74] AMD, *Plán vleļky Ústecké rafinerie cukru a. s.* 1938.
[75] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŋsto - Dŋtenice*. Nymburk 1993, s. 9.
[76] AMD, PKD, s. 44-45.
[77] AMD, PKDM, s. 3.

neobsazena.[78] Vozbu ĂŚepákŢñ zajiġŠovaly BCB na úļet cukrovaru pomocí tŚínápravových lokomotiv Kopidlno (výr. ļ. 2577) a Othenio (výr. ļ. 2613), vyrobených lokomotivkou ve VídeŔském Novém MŊstŊ, z domovské výtopny Kopidlno.[79] PŚeprava osob zavedena nebyla.[80]

Osobní dopravu vġak vehementnŊ prosazovaly dotļené obce leġící na dráze, pŚedevġím Semļice, ġádající kolem roku 1890 zŚízení zastávky. Ģádosti by bylo vyhovŊno, pokud by obec stavbu zŚídila na své útraty. PotŚebných 2600 zlatých v obecní pokladnŊ nezbylo, a tak osobní doprava zŢstávala stále v nedohlednu.[81] Tyto snahy podporovali i dobroviļtí, jimġ jiġ znaļnŊ nevyhovovala poloha nádraġí daleko za mŊstem, odvolávajíce se na následující pasáġ z koncesní listiny pro traŠ DŊtenice - Dobrovice:

Ăé ġeleznici s odvŊtvením z DŊtenic do Dobrovic pojmouc po pŚípadŊ vystavŊnou jiġ kníġecí Thurn - Taxiskou dráhu vleļnou ze stanice Dobrovické privilegované dráhy Severozápadní do tamního cukrovaru vedoucí, kteráġto dráha posléz jmenována pak pro vozbu veŚejnou buŅ.ñ[82]

Dle jejich poġadavkŢ nemŊly vlaky osobní pŚepravy ukonļit jízdu ve stanici Taxis Dobrovice, ale po vleļkách pokraļovat aġ na nádraġí ÖNWB, a zároveŔ tak zajiġŠovat pŚípoje na traŠ Nymburk - Mladá Boleslav. Hlavní potíġí zabraŔující vypravení vlakŢ mezi tŊmito stanicemi byla neexistence pŚímého napojení vleļek. Koleje vleļek se vŊtvily tŊsnŊ pŚed bránou cukrovaru a navíc se jednalo o spojení úvratí, tj. lokomotiva by musela soupravu objet, nebo vlak na koneļnou sunout. ObŊ tyto varianty by znamenaly neúmŊrnŊ dlouhý pobyt vlaku na vleļkách, který by zvláġtŊ v dobŊ kampanŊ výraznŊ sníġil propustnost. Cukrovar tedy vydal k tomuto plánu zamítavé stanovisko.[83]

Jedinou moġností, jak umoġnit prŢvoz osobních vlakŢ vleļkami, bylo postavení krátké spojky u nádraġí Taxis Dobrovice umoġŔující pŚímý, bezúvraŠový pŚejezd na vleļku k stanici ÖNWB, ļímġ by vznikl jakýsi kolejnicový triangl. KvŢli nedostatku finanļních prostŚedkŢ i pro nezájem odpovŊdných míst se tato cca dvousetmetrová spojka nezrealizovala a mezi obŊma dobrovickými nádraġími nikdy neexistovala regulérní osobní doprava (na coġ upozorŔovaly i poznámky v jízdních Śádech).[84] Myġlenka na spojení osobními vlaky se periodicky vracela aġ do 50. let 20. století. TŊmto nerealizovaným návrhŢm vŊnujeme zvláġtní kapitolu.

Ļásteļný úspŊch zaznamenaly pouze Semļice, kdy nový nájemce dvora Josef SobŊslav nejprve roku 1899 ve vlastní reġii vybudoval osobní zastávku[85] a na ġádost hospodáŚské ļtenáŚské besedy z roku 1902 byl v prŢbŊhu následujícího roku zaveden jeden pár ranních smíġených vlakŢ s dle potŚeby pŚipojeným osobním vozem.[86] Na základŊ dalġích poġadavkŢ byla roku 1910 doprava zpravidelnŊna a pŚidán odpolední pár vlakŢ.[87]

VraŠme se vġak zpŊt k dŊní v cukrovaru a na vleļkách. V námi popisovaném období se centrálním Śeditelem roku 1880 stává Frantiġek Fischek a i díky jeho reformám význam

---

[78] AMD, PKDM, s. 3.
[79] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŊsto - DŊtenice.* Nymburk 1993, s. 7.
[80] AMD, PKDM, s. 3.
[81] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŊsto - DŊtenice.* Nymburk 1993, s. 3.
[82] JIRÁSKO, K. *120 let provozu na trati Bakov nad Jizerou - Kopidlno a na odboļce DŊtenice - Dobrovice Ăin memoriamñ.*
[83] AMD, PKD, s. 34.
[84] Tamtéġ.
[85] AMD, PKDM, s. 3.
[86] Tamtéġ.
[87] Tamtéġ.

cukrovaru přesahá svou velikostí i moderními metodami hranice regionu. Kromě neustálého rozšiřování a modernizování cukrovarnických provozů umožňujících zpracování vždy většího množství řepy, se podnik zabýval i možnostmi získání cukru z odpadu po krystalizaci, tj. melasy. Díky letitým výzkumům chemika Antonína Brože v oboru vycukřování melasy stroncianem bylo roku 1886 přistoupeno ke zřízení stroncianové stanice v cukrovaru.[88] Výsledky byly vysoce uspokojivé, a tak již v následující kampani do Dobrovice mířila melasa z blízkých i vzdálenějších krajů.[89] Nové metodě přišel i nový majitel panství Alexander Thurn-Taxis, který nastoupil na místo svého otce Huga Maxmiliána, zesnulého roku 1889.[90]

Skokově tím narostla přeprava na vlečce ze stanice Dobrovice. Vždyť v sezoně se zpracovalo 10 - 20 tisíc tun melasy.[91] Neustále silnějící přepravě vozových zásilek, kromě melasy i řepy, uhlí a cukru, přestávalo postačovat kolejiště nádraží Dobrovice. K rozšíření stanice došlo roku 1892, kdy přibyly koleje třetí a pátá,[92] tedy od staniční budovy nejvzdálenější. Nikdy kolem přelomu století cukrovar zřídil ve stanici i kusou šestou kolej, kterou od té doby používá k odstavování zátěže a prázdných vozů z vlečky.[93] Počet kolejí dobrovického nádraží tedy vzrostl na šest, kterýžto počet zůstal zachován až do dnešních dnů.

Úpravami prošlo i kolejiště v areálu cukrovaru, především byl zvýšen počet odstavných kolejí pro prázdné vozy.[94] Pro zvládnutí stále se zvětšujícího objemu zátěže na vlečkách cukrovar zakoupil roku 1890 již třetí lokomotivu. Jednalo se o třínápravový dvouválcový stroj o výkonu 250 koní[95] obdobného typu jako starší Prinz Alexander vyrobený lineckou filiálkou osvědčené továrny Krauss (tov. č. 2339/1890),[96] v duchu tradice byla lokomotiva nazvána Prinz Erich podle prvorozeného syna majitele panství. Roku 1894[97] se místní stroje přestěhovaly do nově vybudované remízy stojící mezi cukrovarem a odbočkou do stanice Taxis Dobrovice.[98]

V letech 1908 a 1909 proběhla mohutná zestátňovací akce velkých železničních dopravců, jíž neunikla ani StEG s majetnicky provázanými BCB, ani ÖNWB. Partnerem cukrovaru se v předávacích stanicích vleček staly Rakouské státní dráhy (KkStB z Kaiserlich - königliche Staatsbahnen).[99] Předávání vozů i zavádění zvláštních nákladních vlaků v období špné kampaně zůstalo beze změny. V souvislosti s novým vlastníkem a zpravidelněním osobní dopravy z Děčenic byl trvale obsazen staniční úřad Taxis Dobrovice.[100]

Z roku 1908 se také dochoval plán dobrovické stanice (obrázek 2., s. 72.), na němž je v km 0,440 zakresleno terčové návěstidlo, které jistilo vjezd do nádražní z vlečky.[101] Bohužel nevíme, kdy došlo k jeho zřízení, dosloužilo však až 10. 7. 1914, kdy byl spuštěn provoz nového mechanického zabezpečovacího zařízení, ovládaného ze stavědlového přístroje umístěného v samostatné dřevěné budově v sousedství přijímací budovy.[102] Zabezpečení vlečky

[88] FRONěnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 27.
[89] SLÁDEČEK, A. *Paměti města Dobrovice a jeho okolí.* Praha 1900, s. 350.
[90] FRONěnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 28.
[91] Tamtéž.
[92] AMD, PKD, s. 3.
[93] AMD, *Plán stanice Dobrovice 1908.*
[94] AMD, PKD, s. 4.
[95] Tamtéž.
[96] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Děčenice.* Nymburk 1993, s. 9.
[97] FRONěnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 29.
[98] AMD, *Plán vlečky Ústecké rafinerie cukru a. s. 1938.*
[99] PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky.* Praha 2002, s. 33.
[100] AMD, PKDM, s. 4.
[101] AMD, *Plán stanice Dobrovice 1908.*
[102] AMD, PKD, s. 5.

obstarávalo vjezdové mechanické návěstidlo v km 0,264 umístěné vlevo ve směru jízdy do nádraží.[103] Přednádraží na vlečce nikdy osazena nebyla. Nádraží navíc s cukrovarem spojila telefonní linka, jíž se sjednávalo zajišťování vlečkových náležitostí do stanice.[104] Vlečka do stanice Taxis Dobrovice nijak zabezpečena nebyla. Jednak to nevyžadovala nižší frekvence na nádraží, navíc případnému ujetí vozů z cukrovaru do stanice bránila kusá odvratná kolej, do vjezdu na níž byla neustále nastavena výměna, samozřejmě s výjimkou doby přepravy po vlečce.[105]

Nezvyklejší přepravy probíhaly na vlečce v letech 1911 - 1914, kdy došlo ke kompletní přestavbě cukrovaru.[106] Celý podnik se znal nově rozšířil, přibyly nové výrobní haly a moderní provozy, jíž podnik v podstatě získal současnou vnější podobu. Na rekonstrukci se podílela nemalou měrou vlečka, která přepravovala stavební materiál i nové stroje a zařízení. Stavební práce probíhaly pouze v mimokampaňovém období, na řepařskou sezonu byly cukrovar i vlečky řádně připraveny. Stavební ruch se nevyhnul ani vlečce. Došlo k dalšímu rozšíření kolejiště, kdy vzniklo jakési přednádraží mezi zaústěním vlečky z nádraží Taxis Dobrovice a branou podniku. Jeho součástí byl dvoukolejný vjezd, mostní váha i sedm kusých odstavných kolejí, navíc jedna s topírnou pro lokomotivy.[107] Práce přerušila vypuknuvší válka těsně před dokončením, nedodělky však neměly na provoz žádný vliv.[108]

Při vyjmenovávání aktivit cukrovaru těsně před první světovou válkou mající význam pro železnici nesmíme zapomenout ani na přemístění šlechtitelské stanice řepného semene z Thurn-Taxisova zámku v Nimřicích do Semčic a její sloučení s nově ustanovenou Společností pro pěstění řepového semene.[109] Nový komplex budov s laboratořemi a skleníky sloužící nejen pro šlechtění řepy, ale i obilovin a květin se připojil na železnici v zastávce s nákladištěm Semčice, v níž byla pro potřeby společnosti zřízena třetí kolej, z níž odbočovala krátká vlečka, jež se na konci rozvětvovala do dvou kolejí o shodné délce 93 metrů.[110] Přeprava na vlečku nebyla výrazná, povětšinou se jednalo o vzorky odrůd plodin zaslané k analýze, přesto měla význam především pro trať Děčenice - Taxis Dobrovice, kde se jednalo o jednu z mála pravidelných celoročních přeprav, i obě dobrovické vlečky, jimiž zátěž pravidelně procházela.[111]

Válečné běsnění znamenalo pro cukrovar stejně jako pro většinu průmyslových podniků dobu stagnace. Množství zaměstnanců muselo narukovat a odejít na frontu. Čím se válka více protahovala, tím více rostla chudoba obyvatelstva a snižoval se i zájem o produkty cukrovaru. V poslední válečné kampani 1917/1918 se projevil kritický nedostatek uhlí, kvůli němuž musely být práce přerušovány. Na vlečku bylo přistavováno malé množství vagonů a i doprava řepných vlaků ve stále se prohlubujícím válečném zmatku znatelně vázla. Začátek kampaně na konci září 1918 měl z důvodu jejího menšího počtu vozů i postupujícího rozkladu jakékoliv organizace jejího horší průběh,[112] do něhož zasáhl konec války a vyhlášení československého státu. Ukončení bojů znamenalo především uklidnění situace, návrat odvelených dělníků i uvolnění vozů vyhrazených pro válečné účely, těsně jejich nedostatek byl stále znatelný. Ihned 28. 10. vznikly Československé státní dráhy (ČSD), které převzaly

[103] AMD, *Plán stanice Dobrovice kolem r. 1912*.
[104] AMD, PKD, s. 5.
[105] AMD, *Plán vlečky Ústecké rafinerie cukru a. s. 1938.*
[106] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 36-41.
[107] Tamtéž.
[108] Tamtéž.
[109] Tamtéž.
[110] AMD, *Zabezpečení stanic na trati Děčenice - Dobrovice místo 1940*.
[111] AMD, PKDM, s. 4.
[112] Tamtéž.

vozbu v obou dobrovických stanicích, jeğ v rámci podnikové organizace spadaly pod ř editelství státních drah v Hradci Králové.

4.6 Poļátek ĻSR a pŚevod cukrovaru

Poļínaje první pováleļnou kampaní 1919/1920, dochovala se ļísla vyrobeného bílého cukru a dovezeného surového cukru ze surováren do rafinerie. Nejedná se bohuğel zatím o rozpis výkonŢ vleļek, ale pŚesto si lze vleļkovou zátěğ odvodit, vezmeme-li v potaz, ğe veğkerý surový cukr se pŚeváğel po ğeleznici a i výrobky dobrovického cukrovaru se povozy rozváğely pouze v zanedbatelném mnoğství, které pokrývalo spotŚebu v Dobrovici a pŚilehlém okolí. Navíc pŚipoļtěme dovoz Śepy a odvoz ŚizkŢ po obou vleļkách a dodávky uhlí ze stanice Dobrovice, které se výraznĎ zvýğily po uvedení zrekonstruovaného a rozğíŚeného cukrovaru do plného provozu.

V kampani 1919/1920 dobrovická rafinerie vyrobila 14 673 tuny bílého cukru, dovezeno bylo 11 698 tun cukru surového, o rok pozdĎji rafinerii opustilo 19 110 tun bílého zlata, cizí zános ļinil 14 095 tun. Statistika pro kampaŇ 1921/1922 udává produkci 17 309 tun (dovoz surového cukru 12 449 tun), následující rok 20 679 tun, se zánosem 15 432 tuny surového cukru.[113]

Roku 1922 byl na továrním dvoŚe zŚízen splachovaļ Śepy ĂElfañ,[114] který proudem vody vyplachoval Śepu z ğeleznič ních vozŢ místo ļasovĎ i fyzicky náročné manuální vykládky. Svému úļelu slouğil ağ do konce vozby Śepy ğeleznicí v 70. letech.

20. léta se nesla mimo jiné ve znamení pozemkové reformy kladoucí si za cíl spravedlivĎjğí rozdĎlení pŢdy mezi obyvatelstvo, coğ se ğlechtických velkostatkŢ týkalo v první linii. Vlivná Agrární strana navíc poğadovala pŚevedení velkostatkáŚských ļi ğivnostenských prŢmyslových podnikŢ, najmĎ cukrovarŢ, na rolnická druğstva ļi rodící se bankovní koncerny.[115] Na nastalou situaci musel reagovat i Alexander Thurn-Taxis. V mezikampaňovém období v létĎ 1923 zahájil jednání s Ļeskou prŢmyslovou a hospodáŚskou bankou, respektive jí ovládanou akciovou spoleļností Ústecká rafinerie cukru. Tento podnik vlastnil jiğ od konce 19. století ústecký cukrovar a rafinerii, ve 20. letech pak systematicky budoval cukrovarnický koncern, povĎğinou právĎ odkupy pozemkovou reformou dotļených velkostatkŢ. PostupnĎ se do koncernu zaŚadily surovárny v Doksanech, Postoloprtech, Çidovicích, GtĎní a Dolním BousovĎ.[116]

Po více neğ roļním hledání kompromisu byla 31. 10. 1924 podepsána smlouva o pŚínosu mezi jmenovanou spoleļností a Thurn-Taxisem, jímğ Ústecká rafinerie cukru získává se zpĎtnou platností od 1. 7. 1923 cukrovary dobrovický i vlkavský a navíc do pronájmu i cihelnu. Jako protihodnotu Thurn-Taxis obdrğel 30 750 kusŢ akcií spoleļnosti v hodnotĎ 19 991 370 Kļ,[117] na následující valné hromadĎ roku 1925 byl navíc zvolen místopŚedsedou

[113] FRONŇK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 98.
[114] KNOR, F. *Historie cukrovaru v Dobrovici* In KOLEKTIV *Památník národopisné výstavy a slavností v Dobrovici 1926.* Dobrovice 1926, s. 57.
[115] Tamtéğ, s. 46.
[116] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroļní zpráva za správní rok 1922 - 1923,* k. 123.
[117] Tamtéğ.

správní rady.[118] Vyjednávání o pŚevodu cukrovaru se táhlo pŚes celou kampaŔ 1923/1924, v níġ se vyrobilo 20 045 tun bílého cukru, 15 019 tun tvoŚil surový cukr z jiných podnikŢ.[119]

Veġkerý majetek cukrovaru bylo nutno ŚádnŊ zinventarizovat, ļímġ se nám alespoŔ ļásteļnŊ odkrývá vybavení i nákladnost provozu na vleļkách. V dokumentu ĂSpecifikace inventury v dílnáchñ stojí následující:

HŚeby do praġcŢ a rŢzné ġrouby	*à 0,16*		
Nýty a ġrouby staré	*à 0,7*	*400 ks*	*456,-*
Matiļky a nýty	*à 0,3*		
	celkem 456,-		

Kolejnice	*prŢmŊr / mm*	*délka / cm*	*celková délka*	*celková váha*	
	70/60/34	*700*	*7*	*0,91*	
	110/95/54	*875*	*8,75*	*2,192*	
	70/57/32	*700*	*35*	*4,9*	*celkem obnos*
	100/52/90	*400*	*4*	*0,932*	*1935,48*

PraġcŢ borových krajin	*délka*	*cena*	*ks*	*celkem*
	90×2 cm	*à 6*	*54*	*324*
	250×2 cm	*à 10*	*24*	*240*[120]

Provoz podniku mezi smluvním a faktickým pŚevzetím musel být proúļtován mezi obŊma subjekty. Toto je zaneseno ve ĂVyúļtování reġie po 1. ļervenci 1923 cukrovaru Dobroviceñ z 20. 5. 1924, odkud vybíráme následující Śádky týkající se vleļek:[121]

Úļet provozu na vleļce

smlouva s drahou	*50,00*	
dovozné a vleļné	*1086,10*	
provoz na vleļce		
kalení ļepu	*426,40*	
ġtŊrk	*351,50*	
		779,90
záruka státních drah	*3375,00*	

KromŊ údajŢ o platbŊ ĻSD se dovídáme i o provádŊní oprav a údrġby vleļek. JeġtŊ pŚed zde zmínŊným kalením ļepu a doġtŊrkováním kolejového pole probŊhla v letních mŊsících roku 1923, tedy pŚed kampaní, dosti rozsáhlá výmŊna praġcŢ, o níġ nás zpravuje ĂInventura dnem 20. srpna 1923 s pŚírŢstky od 20. srpna do 30. záŚí 1923ñ:[122]

[118] SOAP, KSO-ÚRC, *Zápis z valné hromady ze dne 28. I. 1925*, k. 123.
[119] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroļní zpráva za správní rok 1923 - 1924*, k. 123.
[120] SOAP, VSDL, *Specifikace inventury v dílnách*, k. 113.
[121] SOAP, VSDL, *Vyúļtování reġie po 1. ļervenci 1923 cukrovaru Dobrovice*, k. 113.
[122] SOAP, VSDL, *Inventura dnem 20. srpna 1923 s pŚírŢstky od 20. srpna do 30. záŚí 1923*, k. 113.

Oprava staveb

ks				*obnos*
46	*pragcT dubových*	*2,5 m dl.*	*à 35*	*1610*
4	*pragcT mDkkých*	*4,5 m dl.*	*à 30*	*120*
46	*dtto*	*4 m dl.*	*à 28*	*1288*
20	*dtto*	*3,5 m dl.*	*à 26*	*520*
58	*dtto*	*2,8 m dl.*	*à 25*	*1450*
265	*dtto*	*2,5 m dl.*	*à 24*	*6360*

Celkem tedy náklady pro vleky za necelý rok dosahovaly 16 639 Kč, po odečtení oprav zbývá 4 511,10 Kč na výdaje spojené s přepravou zboží. Nesmíme zapomenout na platy provozních zaměstnanců, jež se dohledat nepodařilo, které finanční nákladovost ponČkud zvyšují (vleky musely dle našeho odhadu disponovat minimálnČ dvČma strojvůdci a při posunování i, v období kampaní se jejich počet mohl i více jak zdvojnásobit), i spotřebované uhlí a vodu, třebaže se v celkové spotřebČ cukrovaru jednalo o zanedbatelné množství.

4.7 Pod vlajkou Ústecké rafinerie cukru

Rokem 1924 ve stanici Taxis Dobrovice a 1925 u starého dobrovického nádraží nám přibývá další významný studijní materiál - dochované staniční kroniky. ZpŮsobil to obČžník ř editelství státních drah v Hradci Králové z 22. 11. 1923, v nČmž mimo jiné stojí:

„Aby zachovány byly dŮležité a pamČtihodné události železniční, jež nebylo by lze v budoucnosti seznati z registratur a archivŮ železničních, dále aby i pro zpracování místní historie mohly být poskytnuty přísp vky železničními úřady, jest u všech dopravních a stanič ních úřadŮ zříditi PamČtní knihu, do níž by se zapisovaly všechny dŮležité a pamČtihodné události, zbČhlé v určité traťové oblasti.“[123]

Z našeho pohledu přehlednČji je vedena „PamČtní kniha staničního úřadu Taxis Dobrovice“, kde vČtšinou nechybí uvedení přesného počtu vozŮ s řepou a řízky prošlých z této stanice do cukrovaru. Přesný údaj o dopravČ surového cukru se objevuje pouze obČas, ale takřka rok co rok nechybí procentuelní změna objemu této komodity oproti předchozímu roku. Na základČ tČchto údajŮ jsme mohli provést přibližný propočet počtu vozŮ se surovým cukrem projitých touto vlečkou, přičemž jeden vagon pojal přibližnČ 10 tun suroviny. Pro úplnost uvádíme celkové množství cizího zánosu surového cukru do rafinerie, z nČhož je možno spočítat objem této komodity přepravené ze stanice Dobrovice, jejíž staniční kronika je na přesné informace o poznání skoupČjší.

ObČ pamČtní knihy nejdříve v krátkém úvodu nastiňují předchozí vývoj stanice i přepravu osob a zboží. Vrchní oficiál Jan Beránek, přednosta stanice Taxis Dobrovice, poznamenává, že:

„V této stanici převládá bČhem letní doby osobní frekvence, která zvláštnČ po čas řepné a semenářské kampanČ znač nČ zesílena jest o velice čilou frekvenci nákladní, která potrvá obyčejnČ až do března každého roku.“[124]

[123] PTÁČEK, J., ČERNÝ, J., ŠKODA, B. *100 let železnice Dobruška - Opočno*, Dobruška 2008, s. 16.
[124] AMD, PKDM, s. 4.

Tato slova nepřímo dokazují přetrvávající sezonnost provozu na lokálce, kdy je nákladní doprava přes léto zanedbatelná a osobní přepravě stále postačují dva páry smíšených vlaků.

1924

Roku 1924 se přípravovaná změna majetkových poměrů v cukrovaru projevila i na dráze, kdy je od 1. 1. vlastníkem ministerstva železnic změněn název stanice Taxis Dobrovice na Dobrovice město.[125] Od 9. 10. téhož roku nahradila zastaralé telegrafické dorozumívání na trati do Dětenic telefonní linka, s nádražím byl nově po telefonu spojen i cukrovar.[126] V té době již probíhala řepná kampaň, zahájená 23. 9. až do 10. 12., kdy sezona skončila, bylo po vlečce z nákladiště Ujkovice, Semčice a Čerčice přepraveno 1 369 vozů řepy o váze 15 321 tun, zpět směřovalo 819 vozů řízků vážících 9 228 tun.[127] Dle kroniky: „*Tomuto značnému přílivu řepy bylo však bez větších poruch v provozu s poměrně malým počtem vozů účelně čeleno.*“[128] Z tohoto roku ještě nemáme zprávy o přepravách z vlečky od nádraží Dobrovice, celkově však cukrovar vyprodukoval rekordních 29 865 tun cukru, cizí zános ze surovárem dělal 22 790 tun.[129]

1925

Vzhledem k rostoucímu množství přepravené řepy i surového cukru z cukrovarů v Kopidlně, Libáni a Dolním Bousově na trati od Dětenic přistoupil Odbor pro udržování dráhy v Jičíně k rekonstrukcím, zvláště k zesílení svršku.[130] K průběhu řepné kampaně poznamenává kronika staniční úřadu Dobrovice město následující:

„*Dopravní komerční služba byla tohoto roku silnější než roku loňského, neboť bylo nutno řepní kampaň s ohledem na menší přídě a nedostatek vozů urychleně provádět, což se, snahou rychlé manipulace při vykládání vozů k dispozici jsoucích, úplně zdařilo* (é), *a tak bylo ve zdejším okrsku mezi stanicemi Dobrovice město - Semčice - Čerčice a Ujkovice přepraveno v době od 29. září do 12. prosince 25 1 498 vozů řepy o váze 16 730 tun a 896 vozů řízků o váze 10 027 tun, kromě značného množství surového cukru a různého stavebního materiálu.*“[131]

Silnou přepravu poprvé potvrzuje i kronika železniční stanice Dobrovice:

„*Osev a sklizeň řepy v roce 1925 byl o 40% větší než loňského roku; tím se vysvětlí, že byla neobyčejně silná přeprava na trati Nymburk - Mladá Boleslav. Řepná kampaň přes to, že byla zatěžována dodávkami uhlí pro cukrovar (30 - 35 vozů denně) a s počátku byl citelný nedostatek vozů, ukončila se poměrně hladce vzhledem k předchozím kampaním.*“[132]

Zpráva sice neuvádí přesný počet vozů s řepou a řízky, ale za nesmírně zajímavý považujeme údaj o obrovském objemu přepraveného uhlí. Zmíněný počet vozů představuje jeden ucelený vlak, když přičteme mimořádné řepné vlaky, musel být dopravní ruch ve stanici i na vlečce

[125] AMD, PKDM, s. 5.
[126] Tamtéž.
[127] Tamtéž.
[128] Tamtéž.
[129] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1924 - 1925*, k. 123.
[130] AMD, PKDM, s. 6.
[131] Tamtéž.
[132] AMD, PKD, s. 6.

znaľný. Pro úplnost dodejme ľísla o produkci cukru: vyrobeno 29 733 tuny, do rafinerie dovezeno 23 502 tuny surového cukru.[133]

Pro další kampaŇ vedení podniku 14. 12. 1925 ve Škodových závodech v Plzni objednalo tŇínápravovou lokomotivu na sytou páru s firemním oznaľením 11 Lo 1, typu Cs 10, tov. ľ. 326/1926.[134] Stroj byl vybaven dvouválcovým dvojľitým parním strojem s rozvodem Heusinger, pŇi maximálním výkonu 275 koní dosahoval rychlosti 40 km/h. Do Dobrovice dorazil ihned po složení technicko-policejní zkoušky 20. 8. 1926.[135] V souvislosti s pŇíchodem nového stroje byla pravdŕpodobnŕ zrušena nejstarší vleľková lokomotiva Fürst Hugo Taxis z roku 1880.

1926

KampaŇ na podzim 1926 nepŇíznivŕ ovlivnilo deštivé poľasí a lokální záplavy, kdy se voda udržovala na polích ještŕ dlouho po odeznŕní srážek. Výsledkem byla výraznŕ niţší sklizeŇ, a tedy i menší produkce cukru, neţ se pŇedpokládalo.[136] Do Ľech navíc dolehla svŕtová cukerní krize provázená poklesem cen a hromadŕním zásob. Krizi ľelili hlavní hráči na trhu s cukrem uzavŇením kartelové dohody, nejdŇíve na jeden rok, pozdŕji prodlouţené na deset let, jíţ si mezi sebou rozdŕlili pŇidŕlený kontingent cukru.[137] Tímto krokem byly znaľnŕ omezeny malé rolnické cukrovary, jejichţ produkce se výraznŕ snížila. Tento trend dokazuje i podstatné snížení dovezeného surového cukru do dobrovické rafinerie, který poklesl na 14 465 tun[138] a aţ do poloviny tŇicátých let mŕl klesající tendenci, umocnŕnou hospodáŇskou krizí a uzavŇením nŕkterých cukrovarŧ na poľátku 30. let.

Snížený poľet zásilek potvrzují obŕstaniľní kroniky, nádraţí Dobrovice mŕsto zmiŇuje 810 vozŧ Ňepy o hmotnosti 8 918 tun a 543 vagonŧ Ňízkŧ váţících 5 978 tun, dovoz surového cukru se pohyboval kolem 140 vozŧ.[139] Celkem cukrovar vyrobil 17 877 tun cukru. Provoz na pŇilehlé místní dráze i obou vleľkách oţivila rekonstrukce a rozšíŇení semenáŇské stanice v Semľicích. Stavební materiál ke stavbŕ skladištŕ a obytných budov byl do semľického nákladištŕ trasován jak od Dŕtenic, tak vleľkami z nádraţí Dobrovice.[140]

1927

Na rozdíl od pŇedchozího roku poľasí sklizni Ňepy pŇálo a i pŇevoz po ţeleznici byl dobŇe organizaľnŕ zvládnut. Neobjevují se ani stížnosti na jinak obvyklý nedostatek vozŧ. Stanicí Dobrovice mŕsto do cukrovaru smŕŇovalo 1 368 vozŧ Ňepy o hmotnosti 15 386 tun, zpŕt putovalo 818 vagonŧ Ňízkŧ váţících 9 164 tun. Vyšší úroda se projevila i v sesterském cukrovaru v Dolním Bousovŕ díky nŕmuţ pŇeprava surového cukru vzrostla o 20% na pŇibliţnŕ 170 vozŧ.[141] Ani toto ľíslo nemohlo zvrátit panující trend snižujícího se mnoţství pŇeprav ze surováren (14 207 tun[142]), tento rok postihnuvší pŇeváţnŕ druhou vleľku. Celkem dobrovická rafinerie zpracovala 20 352 tun bílého zlata.[143]

---

[133] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroľní zpráva za správní rok 1925 - 1926*, k. 123.
[134] ĽECH, T. *Historie zlonických drah; 10 let ţelezniľního muzea*. Praha 2007, s. 49.
[135] Tamtéţ.
[136] AMD, PKD, s. 7.
[137] Národní zemŕdŕlské muzeum, expozice cukrovarnictví (navštíveno 4. 11. 2007).
[138] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroľní zpráva za správní rok 1926 - 1927*, k. 123.
[139] AMD, PKDM, s. 7.
[140] Tamtéţ.
[141] Tamtéţ, s. 8.
[142] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroľní zpráva za správní rok 1927 - 1928*, k. 123.
[143] Tamtéţ.

1928

V letních mČsících (od 3. 7.) probČhla rekonstrukce kolejiątČ st. Dobrovice. Opravena byla obČ zhlaví i vęechny výmČny, výsledkem prací, které skonąily tČsnČ pŚed vypuknutím kampanČ 16. 9., bylo prodlouęení stanice o zhruba ęest metrŢ, ąímę se o nČkolik vagonŢ zvýęila kapacita nádraęí.[144] Menęí plocha osázená Śepou i nięęí vzrŢst zpŢsobil o nČco slabęí kampaŔ i hladký pŚevoz zátČąe, jejęę pouze z poąátku brzdil nedostatek vozŢ zapŚąinČný zpoędČným zásobováním cukrovaru uhlím.[145] Nádraęím Dobrovice mČsto proęlo 1 087 vozŢ z Śepou váęících 12 145 tun a 683 vozŢ naloęených 7 611 tunami ŚízkŢ. Dovoz surového cukru z Bousova se opČt asi o ątvrtinu zvýęil, dosáhnuv hodnoty asi 230 vagonŢ.[146] Nięęí produkce (19 254 tun, ze surováren 13 173[147]) zapŚąinila sníęení vývozu cukru do ciziny, coę se negativnČ projevilo i na vleąkách. Naopak zvýęený objem zásilek zaznamenala vleąka semenáŚské stanice v Semąicích, kde ąinil nárŢst pŚeprav 20%.[148]

1929

KampaŔ cukrovar zahájil 6. 10. a jako obvykle poąáteční návoz Śepy ztČęoval nedostatek vozŢ a probíhající zauhlování.[149] Na vleące z nádraęí Dobrovice byl zaznamenán nárŢst pŚeprav, bohuęel s nespecifikovaným poątem vozŢ.[150] Stanice Dobrovice mČsto se 1 092 vagony Śepy (12 218 tun) a 667 vozy ŚízkŢ (7 495 tun) dręela na úrovni pŚedchozího roku, naopak dovoz surového cukru klesl o 30%, na cca 160 vagonŢ.[151] Ani o této kampani nevznikly pŚi dopravČ problémy, které by byly ve staniąních kronikách zaznamenány. Celkem cukrovar vyrobil 19 803 tuny bílého cukru, dovezeno bylo 13 087 tun cukru surového.[152] Vývoj na vleące v Semąicích popisuje kronika st. Dobrovice mČsto následovnČ: *„V semenáŚské stanici v Semąicích zŢstal dovoz Śepového semene na téęe výši jako roku 1928, ale zvýšil se vývoz téhoę do ciziny."*[153]

1930

Poąasí v létČ ŚepČ mimoŚádnČ pŚálo, dŢsledkem ąehoę byla rekordní sklizeŔ. Ve stanici Dobrovice k tomu poznamenávají: *„Bylo o 120 000 metrákŢ Śepy více, neę na jaŚe bylo odhadnuto. ŘízkŢ Śepných bylo tolik, ęe rolníci ani o nČ nestáli."*[154] PŚednosta stanice Dobrovice mČsto k tomu pŚidává malou statistiku objemu nákladŢ ve srovnání s pŚedchozím rokem:

Do zdejęí stanice dopraveno Śepy:

1.544 vozŢ o váze 17.304 tun více o

452 " " 5.086 "

Ze zdejęí stanice odesláno ŚízkŢ:

---

[144] AMD, PKD, s. 11.
[145] Tamtéę.
[146] AMD, PKDM, s. 8-9.
[147] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroąní zpráva za správní rok 1928 - 1929,* k. 123.
[148] Tamtéę.
[149] AMD, PKD, s. 13.
[150] Tamtéę.
[151] AMD, PKDM, s. 10.
[152] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroąní zpráva za správní rok 1929 - 1930,* k. 123.
[153] AMD, PKDM, s. 10.
[154] AMD, PKD, s. 15.

870 vozů o váze 9.710 tun více o

203 " " 2.215 "[155]

Rapidní nárůst přeprav (jedná se o nejvyšší přídavku vozů přes stanici Dobrovice město uvedenou ve staniční pamětní knize) umocňuje o polovinu navýšený dovoz surového cukru z dalších podobnou nadúrodou stižených cukrovarů. (celkem asi 330 vozů, 3300 tun)[156] Celková produkce cukrovaru dosáhla 23 756 tun, dovoz surového cukru se vyšplhal na 15 599 tun.[157]

1931

Po předešlé velké úrodě cukrové řepy se situace vrátila do původního stavu. Do stanice Dobrovice město došla řepa v 1 042 vozech vážících 12 315 tun, řízků odešlo 619 vozů o hmotnosti 6 960 tun. Poprvé je uveden přesný počet vozů ložených surovým cukrem - 490 vážících 4 998 tun.[158] Po vlečce z nádraží Dobrovice došlo a bylo odesláno v období od 5. 10. do 15. 11. celkem 5 300 vozů,[159] kronika nespecifikuje, kolik z nich tvořila řepa, řízky, potažmo surový či bílý cukr. Celkem cukrovar vyprodukoval 21 093 tun cukru, cizí zános činil 14 466 tun.[160] Poslední informací k tomuto roku budiž zpráva o dvacetiprocentním snížení dovozu řepového semene do Semčic.[161]

1932

Celý rok se nesl ve znamení hospodářské krize a snížením odbytu veškerého zboží, což zapříčinilo i menší osev řepy, a tedy i nižší sklizeň. Staniční úřad Dobrovice zmiňuje desetiprocentní pokles přepravy,[162] na místním nádraží zaznamenali propad 21%, doložený následujícími čísly:

„Do zdejší stanice bylo dopraveno řepy 869 vozů 9.620 tun, méně proti roku 1931 o 173 vozů 2.695 tun. Odesláno řízků 509 vozů 5 595 tun, méně proti roku 1931 o 110 vozů 1 365 tun. Dovoz surového cukru do zdejší rafinerie 380 vozů 3 876 tun. Méně proti roku 1931 o 110 vozů 1 122 tun."[163]

Výroba cukru dosáhla 17 513 tun, surového cukru bylo dopraveno 12 544 tuny.[164] Pokles osevu řepy se projevil i na vlečce semenářské stanice, kam směřovalo opět o 20% méně zásilek, než v předchozím roce.[165]

1933

Kampaň 1932/1933 se stala poslední pro pobočný cukrovar v Dolním Bousově,[166] jehož řepný kontingent byl nyní celý odvážen do Dobrovice.[167] Znač ně tím pokleslo množství dovezeného

[155] AMD, PKDM, s. 11.
[156] Tamtéž.
[157] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1930 - 1931*, k. 123.
[158] AMD, PKDM, s. 12.
[159] AMD, PKD, s. 17.
[160] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1931 - 1932*, k. 123.
[161] AMD, PKDM, s. 12.
[162] AMD, PKD, s. 18.
[163] AMD, PKDM, s. 15.
[164] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1932 - 1933*, k. 123.
[165] AMD, PKDM, s. 15.
[166] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1932 - 1933*, k. 123.
[167] AMD, PKDM, s. 16.

surového cukru, které skonilo na hodnotě 9 118 tun.[168] Navíc roku 1934 započala stavba rafinerie v Ústí,[169] odkud se také dosud vozil cukr ke zpracování do Dobrovice. Místní cukrovar tedy nakupoval surový cukr pouze ve svém sesterském závodě ve Vlkavě a surovárnách v Kopidlně, Libáni a Roháčovicích.[170]

Nová opatření se promítla i na vlecích, kdy ve stanici Dobrovice místo poklesly dodávky surového cukru o sto vozů na 280 vagonů jednak kvůli uzavření dolnobousovské surovárny, jednak z důvodu přetrasování zásilek z Roháčovic přes Veleliby do nádraží Dobrovice.[171] Řepy bylo z nákladiště Semčice, Čerčice, Ujkovice a Obrubce dovezeno 10 617 tun v 934 vozech, zpět směřovalo 567 vozů řízků o váze 6 607 tun.[172]

Oproti místnímu nádraží byla situace ve stanici Dobrovice o poznání hektičtější. Kromě obvyklých přeprav tudy novině směřovaly již zmíněné zásilky surového cukru z Roháčovic i vlastní řepy z bývalého rajonu surovárny v Dolním Bousově, především z Mladoboleslavska.[173] Staniční kronika se zmiňuje o *„é ustavičném velmi nepříznivé dopravní situaci, zaviněné nedostatkem místa.“*[174] Stanice zkrátka velkému přísunu zátěže nestačila.

1934

Dlouhé sucho zapříčinilo nižší sklizeň, nežli se očekávalo. Stanicí Dobrovice místo prošel 881 vůz s řepou vážící 10 138 tun, vrátilo se 542 vagonů s 6 292 tunami řízků. Dovoz surového cukru se mírně zvýšil na 293 vozů s 3 020 tunami.[175] Sucho způsobilo i snížení přepravy řepného semene o zhruba 100 vozů.[176] Celkem bylo vyrobeno 16 460 tun cukru, ze surováren dodáno 9 258 tun.[177]

Od 1. 12. byla na trati Děčenice - Dobrovice místo zavedena zjednodušená doprava dle předpisu 765 s dirigující stanicí Děčenice.[178] Počátkem následujícího roku pak na dobrovickém místním nádraží končí dopravní služba. Stanice, změněná na dopravnu, byla obsazená pouze skladištním manipulantem a vedoucím,[179] vlečku do cukrovaru zabezpečovala před ujetím vozů výkolejka.[180]

1935

V letních měsících proběhla definitivní rekonstrukce úst. Dobrovice, jež navázala na předchozí opravu zhlaví v roce 1928. Byl vyměněn a zesílen svršek i částečně upraveno kolejiště.[181] V té souvislosti došlo k přečíslování kolejí, vlečka od té doby ústí do druhé koleje, jejím potřebám sloužící kusá kolej obdržela nově číslo čtyři.[182] Zároveň bylo rekonstruováno zabezpečovací zařízení, které si ale zachovalo svou podobu z roku 1914

[168] SOAP, ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1933 - 1934*, k. 123.
[169] ČNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky*. Praha 2007, s. 24.
[170] AMD, PKDM, s. 19.
[171] Tamtéž, s. 16.
[172] Tamtéž.
[173] AMD, PKD, s. 20.
[174] Tamtéž, s. 21.
[175] AMD, PKDM, s. 17.
[176] Tamtéž.
[177] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1934 - 1935*, k. 123.
[178] AMD, PKDM, s. 17.
[179] Tamtéž, s. 18.
[180] AMD, *Plán vlečky Ústecké rafinerie cukru a. s. 1938.*
[181] AMD, PKD, s. 22.
[182] AMD, *Plán stanice Dobrovice kolem r. 1935.*

vletnÍ vjezdového návěstidla z vleky.[183] Stavebními úpravami prošla i vleka, když došlo ke zřízení nové mostní váhy, výrobku firmy Wiesner z Chrudimi, majícím nosnost 15 tun.[184] Váha byla vybudována u odstavných kolejí těsnÍ před vjezdem do cukrovaru, takže na ni mohla bez zbytečných přesunů najíždět zátěž z obou vleček.[185] Tento rok Ústecká rafinerie zakoupila cihelnu, jíž měla od roku 1923 v pronájmu,[186] jejíž zátěž rovnÍž smÍřovala železnicí.

Sucho z předcházejícího roku se opakovalo v jeho třetí fázi, důsledkem čehož byla slabší kampaň. Na místní nádraží dorazilo 826 vozů obsahujících 9 187 tun řepy a 282 vagonů loďových 2 864 tunami surového cukru z Kopidlna.[187] O polovinu přepravených řízků se kronika nezmiňuje. Tuto sezonu cukrovar vyrobil 15 507 tun cukru, dodávky ze surovárem činily 9 537 tun.[188]

1936

V tomto roce se letní stavební práce přemístily na trať z DÍtenic, kde jičínský Odbor pro udržování dráhy provedl zesílení svršku a výměn, které svou malou únosností již nepostačovaly kampaňovému provozu. PřÍmo ve stanici Dobrovice městě byla o 30 metrů prodloužena třetí staniční kolej, k níž se přistavovaly nákladní vozy s určením pro cukrovar.[189]

Po dvou neúrodných letech polovasí řepě přálo, což se odrazilo i ve zvýšených výkonech vlečných drah. Obvyklá statistika stanice Dobrovice městě zmiňuje 890 vozů s 9 400 tunami řepy a 521 vůz loďový 6 200 tunami řízků. Surový cukr pocházel z kombÍ kopidlnského cukrovaru, odkud přišlo 3 300 tun v 318 vozech, i ze surovárny v Rožďalovicích (104 vozy s 1 100 tunami). Přeprava z Rožďalovic do Dobrovice byla po letech opět realizována přes Kopidlno a DÍtenice.[190] Produkce cukru činila 17 684 tun, cizí zános 10 512 tun.[191]

1937

Zesilování svršku mezi DÍtenicemi a Dobrovicí pokračovalo druhou etapou, při níž bylo vyměněno kolejiště v zastávce Semčice včetně druhé koleje náležející dobrovickému cukrovaru.[192] Relativně nové vlečce semenářské stanice se zesilovací práce vyhnuly. Svršek se dočkal výměny i v nádražní Dobrovice městě. Při té příležitosti se kolej číslo 2 prodloužila o 20 metrů na 194 metry a čtvrtá staniční kolej o 30 metrů, čímž dosáhla délky rovnÍž 194 metry.[193] Celkovou rekonstrukcí prošly i obě vlečky, na nichž bylo částečně vyměněno kolejové pole či alespoň doplněny nové pražence.[194] Výměna shnilých pražců a dotěsňování kolejiště patřily k běžné každoroční údržbě vleček před kampaní.

[183] AMD, *Plán stanice Dobrovice kolem r. 1935.*
[184] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 54.
[185] AMD, *Plán vlečky Ústecké rafinerie cukru a. s. 1938.*
[186] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1935 - 1936*, k. 123.
[187] AMD, PKDM, s. 18.
[188] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1935 - 1936*, k. 123.
[189] AMD, PKDM, s. 19.
[190] Tamtéž.
[191] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1936 - 1937*, k. 123.
[192] AMD, PKDM, s. 20.
[193] Tamtéž.
[194] Tamtéž.

Zaļátek Śepné sezony (od 11. 10.[195]) se jiġ po nČkolikáté potýkal s nedostatkem vozŢ, aļkoliv pokynem ministerstva ġeleznic probíhalo zauhlování cukrovarŢ s dostateļným pŚedstihem.[196] Váznoucí pŚeprava vedla k stíġnostem cukrovaru u Śeditelství státních drah v Hradci Králové.[197] V nákladiġtích se Śepa, jíġ nebylo moġno ihned odvézt, skládala na hromady, tŚebaġe jindy se obvykle okamġitČ pŚekládala z povozŢ do vagonŢ. V obou dobrovických stanicích byla naopak dopravní sluġba klidnČjġí, neboŠ Śepné vlaky musely pŚijíždČt postupnČ teprve poté, co se pro nČuvolnily vozy.[198]

Provoz na obou vleļkách díky vyġíġí úrodČ zapŚíļinČné velice pŚíznivým poļasím svou intenzitou pŚedļil pŚedchozí rok. Do stanice Dobrovice mČsto doġlo 1 036 vozŢ obsahujících 11 414 tun Śepy, ŚízkŢ bylo odesláno 6 665 tun v 544 vozech.[199] VýjimeļnČ máme k dispozici i podrobnČjġí informace z nádraġí Dobrovice: vleļkou bylo dopraveno 2 982 vagonŢ Śepy, Śízky putovaly zpČt ve 2 046 vozech.[200] Celkem cukrovar vyprodukoval 19 336 tun bílého cukru, cizí zános dosáhl 10 529 tun.[201]

1938

NejvýznamnČjġí událostí roku byly samozŚejmČ pohnuté záŚijové události, které se nepŚímo dotkly i naġí oblasti, tŚebaġe ġlo o kraj ryze ļeský. BČhem mobilizace provádČli ļlenové Sokola a jiných spolkŢ ostrahu dráhy vļetnČ vleļek.[202] Po podepsání mnichovské dohody a odstoupení Sudet projíždČlo v prvních Śíjnových dnech od Mladé Boleslavi dále do vnitrozemí velké mnoġství evakuaļních vlakŢ, které ļasto obsadily veġkeré staniļní koleje a dalġí spoje byly v Mladé Boleslavi nuceny hodiny vyļkávat.[203] Tato vysoká vytíġenost tratí dosti komplikovala probíhající zauhlování cukrovaru.[204] ĻSD zároveŔ evakuovaly své zamČstnance ze zabraného území do vnitrozemských stanic. Do nádraġí Dobrovice bylo evakuováno osazenstvo stanic Jedlová, Röhrsdorf (toho ļasu Svor) a Horní ChŚibská.[205] Stanice Dobrovice mČsto se stala evakuaļní pro stanici Horní RŢġodol - JánŢv DŢl (nyní Liberec - Horní RŢġodol), zároveŔ doġlo k obnovení dopravní sluġby v této stanici.[206]

Na kampaŔ byl sice pro Dobrovici urļen menġí kontingent Śepy, ale kvŢli územním zmČnám dorazilo do cukrovaru zvýġené mnoġství Śepy urļené pŢvodnČ pro cukrovary leġící v Sudetech, obdobná situace panovala i v pŚípadČ surového cukru.[207] KampaŔ zaļala 16. 10. a ani jedna pamČtní kniha nezaznamenává pŚesný poļet zásilek. Víme, ġe stanicí Dobrovice mČsto proġlo menġí mnoġství Śepy i ŚízkŢ, naopak dovoz surového cukru se zvýġil o 30%.[208] Vleļkou z nádraġí Dobrovice smČŚovalo zvýġené mnoġství veġkerých zásilek, naopak se sníġil

[195] AMD, PKD, s. 26.
[196] Tamtéġ.
[197] Tamtéġ.
[198] Tamtéġ.
[199] AMD, PKDM, s. 20.
[200] AMD, PKD, s. 26.
[201] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroļní zpráva za správní rok 1937 - 1938*, k. 123.
[202] AMD, PKDM, s. 22.
[203] AMD, PKD, s. 28.
[204] Tamtéġ.
[205] Tamtéġ.
[206] AMD, PKDM, s. 22.
[207] Tamtéġ.
[208] AMD, PKD, s. 28.

vývoz zboǵí do ciziny.[209] VŊtǵího poļtu zamŊstnancŢ vyuǵily ĻSD k dohledu pŚi váǵení vozŢ Śepy v cukrovaru, od ļehoǵ se v pŚedchozích letech pro nedostatek personálu upouġtŊo.[210]

NeļekanŊ velké mnoǵství surového cukru podnik Śeġil mimoŚádnou letní rafinaļní kampaní, která probíhala od 26. 6. do 6. 7. 1939. V jejím prŢbŊhu rafinerie zpracovala 1 433 tuny surového cukru a vyrobila 1 140 tun bílého cukru, který byl v drtivé vŊtġinŊ odvezen pŚes stanici Dobrovice do zahraniļí.[211] Celkem cukrovar vyprodukoval 22 204 tun cukru, dovoz ze surováren se vyġplhal na 13 803 tun.[212]

Z roku 1938 také pochází dochovaný náļrtek vleļky do cukrovaru ze stanice Dobrovice mŊsto, který zachycuje i podstatnou ļást vleļné dráhy od nádraǵí Dobrovice (obrázek 5., s. 75.). Za povġimnutí stojí rozvŊtvené kolejiġtŊ s velkým mnoǵstvím kusých odstavných kolejí pŚed branou do podniku. SpoleļnŊs dvoukolejným vjezdem do areálu cukrovaru, který se na továrním dvoŚe dále vŊtvil k jednotlivým provozŢm, toto dokladuje ļilý ruch a velkou vytíǵenost vleļky, která si postupem doby vyǵádala takováto opatŚení vedoucí ke zvýġení propustnosti a kapacity. SchematiļtŊji zakreslená stanice Dobrovice je ale zachycena ve stavu pŚed rekonstrukcí kolejiġtŊz roku 1935.[213]

4.8 Léta váleļná a tŚetí republika

Odstoupení pohraniļí bylo obrovskou ránou pro Ústeckou rafinerii cukru, jejíǵ surovárny v Postoloprtech a ĠtŊtí se spoleļnŊs rafinerií v Ústí nad Labem ocitly v ř íġi a spoleļnost byla donucena je odprodat do nŊmeckých rukou, ļímǵ se její koncern sníǵil zhruba na polovinu.[214] Veġkerá produkce zbylých podnikŢ smŊŚovala do jediné koncernové rafinerie v Dobrovici. Cílovou stanicí se dobrovický cukrovar stal i pro Śepu z MŊlnicka urļenou pŢvodnŊ pro ġtŊtskou surovárnu.[215] Proto si cukrovar udrǵel vysokou produkci, která na zaļátku války mŊla rostoucí tendenci. Dalġí nemilou zprávou bylo úmrtí místopŚedsedy správní rady spoleļnosti Alexandra Thurn-Taxise 21. 6. 1939. Po 108 letech se tím uzavírá pŚímý vztah mezi Thurn-Taxisy a cukrovarem.[216]

Celé váleļné období charakterizuje nedostatek informací, neboŠ se nedochovaly staniļní kroniky a anály Ústecké rafinerie udávají pouze celková ļísla zpracovaných surovin. Vznikem Protektorátu Ļechy a Morava konļí éra ĻSD, které nahrazují Böhmische und Mährische Bahnen - Ļeskomoravské dráhy (BMB-ĻMD). Dobrovická nádraǵí zŢstávají stále podŚízena Hradci Králové, Śeditelství státních drah vġak bylo nahrazeno pouhým Śeditelstvím drah.[217]

1939

V kampani 1939/1940 podnik vyrobil 25 739 tun cukru, dovezeno bylo 18 025 tun suroviny.[218] Cukrová Śepa se pro potŚeby cukrovaru nakládala pŚedevġím ve stanicích Krnsko,

---

[209] AMD, PKDM, s. 22.
[210] AMD, PKD, s. 28.
[211] FRONʼnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 57.
[212] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroļní zpráva za správní rok 1938 - 1939,* k. 123.
[213] AMD, *Plán vleļky Ústecké rafinerie cukru a. s. 1938.*
[214] SOAP, KSO-ÚRC, *PŚípis Magistrátu hl. m. Prahy, Referát ǵivnostenský II A ze dne 4. Śíjna 1940,* k. 123.
[215] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroļní zpráva za správní rok 1938 - 1939,* k. 123.
[216] SOAP, KSO-ÚRC, *Výpis ze III. schŢze správní rady z 5. 12. 1939,* k. 123.
[217] AMD, PKD, s. 36.
[218] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroļní zpráva za správní rok 1939 - 1940,* k. 123.

Mladá Boleslav, Bezno, Chotětov, Nepřevázka[219] a dále již zmíněné Obrubce, Ujkovice, Čerčice a Semčice, odkud cukrovka putovala přes nádraží Dobrovice město.

1940

Z roku 1940 pochází plán „Zabezpečení stanic v trati Dětenice - Dobrovice město" (obrázek 6., s. 76.), díky němuž se dovídáme o sklonových poměrech na trati i délkách staničních kolejí. Pro nás nejzajímavější je situace v zastávce Semčice, z níž kromě vlečky do semenářské stanice vybíhá i 113 metrů dlouhá kolej v majetku dobrovického cukrovaru. Ačkoli se de facto jedná o manipulační kolej v obvodu dopravny, je zde právě z důvodu vlastnictví soukromým subjektem označena jako vlečka s provozem státní dráhy. Kromě cukrovaru v Dobrovici měl na této dráze v km 4 781 sloužit řepy i konkurenční podnik z Kopidlna.[220] Za jistou zajímavost lze označit, že řepa zde naložená putovala nejprve do 16 kilometrů vzdáleného Kopidlna, zde byla zpracována a v podobě surového cukru směřovala po stejné trati do dobrovické rafinerie.[221]

Nejsilnější válečná kampaň 1940/1941, při níž podnik vyrobil 29 713 tun cukru s cizím zánosem 21 337 tun,[222] byla na čas poslední pro nejnovější vlečkovou lokomotivu Škoda Cs 10 z roku 1926, která putovala do cukrovaru v hanáckých Drahanovicích.[223] Veškerý provoz na vlečkách tak zůstal na bedrech strojů Prinz Alexander a Prinz Erich pamatujících ještě staré Rakousko. Tohoto roku se uskutečnila nejvýznamější investice v protektorátním období - stavba nového skladiště na cukr.[224] Dovoz stavebního materiálu spočíval na vlečce z nádraží Dobrovice, přes místní nádraží se převážel cukr na uskladnění do zrušeného cukrovaru v Dolním Bousově,[225] neboť část starších dobrovických skladišť byla zabrána pro válečné účely.

1941

Počátek roku 1941 s sebou přinesl změnu názvu majitele cukrovaru, Ústecká rafinerie cukru reflektovala ztrátu části podniků, především ovšem v názvu zmíněné rafinerie v Ústí nad Labem, přejmenovavši se na Spojené cukrovary Dobrovické rafinerie a. s. - Vereinigte Zuckerfabriken der Dobrowitzer Raffinerie A. G.[226] V kampani podnik vyprodukoval 25 995 tun cukru, surového cukru byly dopraveny 18 282 tuny.[227]

V průběhu roku pravděpodobně pokračovala další rekonstrukce stanice Dobrovice město, neboť plán stanice zachycující stav ke konci roku (obrázek 7., s. 77.) uvádí jednak přečíslované kolejiště (číslo 1 nese původně druhá staniční kolej, cukrovarnická vlečka nově vycházela z třetí koleje) i prodloužení dopravních kolejí (206 metrů namísto 194 a 222 m místo 212). Kreslič dosud nezaznamenal změnu názvu podniku a stále označuje vlečka Ústecké rafinerie cukru.[228]

---

[219] AMD, PKD, s. 36.
[220] AMD, *Zabezpečení stanic na trati Dětenice - Dobrovice město 1940.*
[221] AMD, PKDM, s. 28.
[222] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1940 - 1941*, k. 123.
[223] ČECH, T. *Historie zlonických drah; 10 let železničního muzea*. Praha 2007, s. 49.
[224] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 65.
[225] AMD, PKDM, s. 28.
[226] SOAP, KSO-ÚRC, *Usnesení valné hromady z 20. prosince 1940*, k. 123.
[227] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1941 - 1942*, k. 123.
[228] AMD, *Plán stanice Dobrovice město 1941.*

1942

Výměrem z 30. 4. byl ukončen provoz v cihelně v majetku Spojených cukrovarů.[229] Osiřela tím dvousetmetrová přípojka cihelny na vlečku a zároveň se snížil i objem přeprav. Cukrovar zpracoval 25 453 tuny cukru, ze surovárен vlečky přepravily 17 440 tun.[230] Ve stanici Dobrovice pro havarijní stav z důvodu podmáčení začala celková rekonstrukce staniční budovy, v roce 1944 byla přerušena, definitivně dokončena byla až roku 1947.[231] Staniční zabezpečovací zařízení se na jaře 1942 dočkalo i skupinových odjezdových návěstidel.[232]

1943

V tomto roce se projevila dlouhá válka i obrat vývoje na frontách. Vyrobeny byly pouze 19 844 tuny cukru, dovoz ze surovárен činil 13 038 tun.[233]

1944

Před kampaní bylo v létě rozšířeno kolejiště ve vlečky ke skladišti uhlí.[234] Podnik vyprodukoval 25 739 tun cukru, surového cukru bylo dovezeno 17 785 tun.[235] Nárůst oproti předchozímu roku způsobilo neplánované zpracování surového cukru místo uzavřené rafinerie ve Skřivanech (3 654 tun) a Kostelci nad Labem (3 804 tuny).[236]

Na základě žádostí dělníků dojíždějících do průmyslových závodů v Mladé Boleslavi došlo k částečnému zveřejnění vlečky od stanice Dobrovice. Na vlečce byla zřízena zastávka Dobrovice zastávka (domníváme se, že byla umístěna pravděpodobně u přejezdu okresní silnice do Kosořic v km 1,7, kde nepřekáželа vnitřní dopravě v cukrovaru a zároveň byla snadno dostupná), na kterou zajíždějící motorové vozy zajišťující provoz na trati Nymburk - Mladá Boleslav.[237] Pravděpodobně šlo o stroje M 130.1 přebudované z důvodu nedostatku paliv k pohonu dřevoplynem.[238]

1945

Nejvážnější rána pro Spojené cukrovary Dobrovické rafinerie přišla až v poslední fázi války. Dne 10. 3. zastavil na nádraží ve Vlkavě v bezprostřední blízkosti surovárny muniční vlak, jehož zapálily jiskry z jiné lokomotivy. Vznícená munice explodovala a na všechny strany rozmetala žhavé jiskry, od nichž se vznítily budovy cukrovaru, který pak již nebyl obnoven.[239] V den Pražského povstání 5. 5. vyvěsily obě dobrovické stanice československou vlajku a zároveň došlo k přerušení provozu. Tímto dnem definitivně skončila přeprava osob po vlečce.[240]

Po osvobození provedená celková inventura cukrovaru nás zpravuje i o vlečkách. Celková délka kolejí již narostla na 9,4 km s 38 výhybkami.[241] Dopravu zajišťovaly dvě již zmíněné

[229] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 65.
[230] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1942 - 1943,* k. 123.
[231] AMD, PKD, s. 51.
[232] Tamtéž, s. 37.
[233] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1943 - 1944,* k. 123.
[234] AMD, PKD, s. 37.
[235] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1944 - 1945,* k. 123.
[236] Tamtéž.
[237] AMD, PKD, s. 34.
[238] MOTYČKA, J., NAZAREVIČ, V. *130 let výtopny Nymburk.* Nymburk 2003, s. 11.
[239] AMD, PKD, s. 44-45.
[240] Tamtéž, s. 34.
[241] SOAP, KSO-ÚRC, *Inventura cukrovaru 1945,* k. 123.

lokomotivy Prinz Alexander a Prinz Erich, k nimž se na podzim přidala navrátivší se Cs 10.[242] Mimo to cukrovar vlastnil 14 krytých vozů pro přepravu cukru a 12 otevřených vagonů sloužících pro dopravu řepy a řízků. K údržbě vleček sloužily dva vozíky na ruční pohon.[243]

V první poválečné kampani trvající od 15. 10. do 30. 12. cukrovar vyrobil 26 389 tun cukru, do Dobrovice smělo dovezly 18 552 tuny surového cukru,[244] uzavření vlkavské surovárny se projevilo vlastním dovozem řepy do Dobrovice i ze sloužícího rajonu vlkavského cukrovaru (nově např. z nákladiště Straky, Jíkev, v provozu zůstala úzkorozchodná dráha z Ronova a Mcel, jí svezená řepa se na vlkavském nádraží překládala na železniční vozy s určením Dobrovice[245]). Sezona se nesla ve znamení nedostatku pracovních sil, což se projevilo v dlouhém odstavení vozů ve stanicích před dopravou do cukrovaru, a tedy i naúčtovaným zdržným.[246] Na nastalou situaci reagoval Okresní národní výbor, který poslal do cukrovaru pracovní útvar zajišťující vykládku řepy.[247] V poválečné euforii cítilo vedení cukrovaru potřebu podřídkovat nově ustanoveným ČSD za, i přes nedostatek vozů a zaměstnanců, relativně bezproblémové zvládnutí kampaně. V dopise přednostovi staničního úřadu Dobrovice,[248] (obrázek 12., s. 82.) je zároveň vyjmenováno veškeré zboží projdělé vlečkami od října do prosince, které nám umožňuje udělat si co možno nejdokonalejší obrázek o vlečkové přepravě i v porovnání s předchozími roky (opět vedená kronika stanice Dobrovice informuje o nárůstu přeprav o 45% oproti předchozímu roku[249]). K původu surového cukru projdělého stanicí Dobrovice místo nás tamější pamětní kniha informuje, že pochází ze surováren v Roháčovicích, Kopidlně a Libáni.[250] Schází pouze informace o zátěži z/do nově obnovené cihelny.[251] Nezbývá nám než si povzdechnout, proč nebyly takovéto důkovné dopisy zasílány častěji.

1946

Společnost Spojené cukrovary Dobrovické rafinerie splňovala podmínky pro znárodnění dle dekretu prezidenta republiky č. 101 Sb. z 24. 10. 1945, vládní nařízení č. 77 Sb. z 9. 4. 1946 určovalo podniku název Cukrovar a rafinerie cukru v Dobrovici.[252] Samotné znárodnění se táhlo několik let, listina o zřízení podniku pochází z 19. 7. 1948, den vzniku národního podniku je určen na 15. 7. 1947.[253]

V průběhu kampaně, v níž cukrovar vyrobil 28 677 tun cukru a zpracoval 21 974 tuny dovezeného surového cukru[254] (do Dobrovice poprvé směřoval cukr ze surovárny v Mnichově Hradišti, který svou produkci dříve odesílal do Čakovic[255]), přes nádraží Dobrovice projdělo 73 410 tun řepy a 48 950 tun řízků.[256] I staniční úřad Dobrovice místo potvrzuje asi o 30% silnější kampaň, neuvádí však žádná konkrétní čísla, pouze zmiňuje hladký průběh přeprav

[242] ČECH, T. *Historie zlonických drah; 10 let železničního muzea*. Praha 2007, s. 49.
[243] SOAP, KSO-ÚRC, *Inventura cukrovaru 1945*, k. 123.
[244] SOAP, KSO-ÚRC, *Výroční zpráva za správní rok 1945 - 1946*, k. 123.
[245] AMD, PKD, s. 45.
[246] AMD, PKDM, s. 27.
[247] Tamtéž.
[248] AMD, *Podřídkování cukrovaru a rafinerie Dobrovice staničnímu úřadu Dobrovice z 18. I. 1946.*
[249] AMD, PKD, s. 45.
[250] AMD, PKDM, s. 27.
[251] FROŇEK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 65.
[252] Tamtéž, s. 69.
[253] Tamtéž.
[254] FROŇEK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 98.
[255] ŽNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky*. Praha 2007, s. 25.
[256] AMD, PKD, s. 52.

umoǵnĎný dostateļným poļtem vozŢ a provozem velkých strojŢ[257] (jednalo se o lokomotivy Śady 354.0 z výtopny Kopidlno, které vystŚídaly jeġtĎrakouské lokálkové stroje 310.0[258]).

Z tohoto roku pochází ĂSituaļní náļrtek vrtané studnĎ ve stanici Dobroviceñ (obrázek 8., s. 78.), která mĎla vyŚeġit dlouhodobý nedostatek vody zpŢsobený nepropustným jílovitým podloǵím. Nás na plánu nejvíce zajímá kusá kolej vybíhající z vleļky v místĎ souļasného skladiġtĎ Agropodniku LuġtĎnice slouǵící pravdĎpodobnĎ jako sklad Śepy a vozŢ.[259] Kdy doǵlo k jejímu zŚízení, nevíme, kaǵdopádnĎ aǵ po roce 1938, ze kdy pochází pŚedchozí plán vleļky, na nĎmǵ tato kolej zachycena není.[260]

Ve fondu ĻSD v Národním archivu se zachovala unikátní ĂVleļková statistika za rok 1946ñ (tabulky 1. a 2., s. 38.) v obvodu Śeditelství státních drah v Hradci Králové,[261] zachycující ve dvou navazujících tabulkách provoz na obou vleļkách do cukrovaru, cukrovarské koleji v Semļicích i v semenáŚské stanici po celý kalendáŚní rok. V záznamových kolonkách je uveden poļet prázdných a loǵených vozŢ odevzdaných na vleļky i naopak z vleļek pŚijatých, vleļné, zdrǵné a dalǵí poplatky. Nechybí ani základní údaje o majiteli vleļky ļi informace, zda obsluhu zajiġŠuje vlastní stroj nebo náleǵitosti ĻSD. ř ádky týkající se zmínĎných vleļek zde pŚepisujeme:

PoŚ ļís.	Obsluhovací stanice	VleļkaŚ	pŚepr. cesta v km	normál. vleļné Kļs	Provoz (ĻSD-vl. Stroj)	Odevzdáno			Vráceno			vleļné	
						vozŢ							
						loǵených		prázd-ných	loǵených		prázd-ných		
						celo-voz. nákl.	kus. zbo-ǵí		celo-voz. nákl.	kus. zbo-ǵí		Kļs	h
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
26	Dobrovice	Cukrovar a rafiner.	-	-	vlast. stroj	5060		202 2592	200 3772		2 3880	18057	60
27	Dobrovice mĎsto	"	-	- 3.50	vl. str. ĻSD	1622		394	688		1328	5413	50
28	" (Semļice)	"	2.8	56.70	ĻSD	207		236	348		95	138642	60
29	" "	SemenáŚská stanice	2.7	56.70	ĻSD	214		176	230		160	25174	80

ruļebné		posuvné		zdrǵné a nájemné za vozy		rŢzné platy		nájemné za pozemky		výmĎrky (pauǵá-ly)		Ġkola		Celkem 13 aǵ 20		Poznámka
Kļs	h	Kļs	h	Kļs	h	Kļs	h	Kļs	h	Kļs	h	Kļs	h	Kļs	h	
14		15		16		17		18		19		20		21		22
171	-			37.269 13201	30 -	11774[x)]	-	195	-	6984	-	550	-	37.269 50932	30 60	[x)]Smluvní váǵné
401	-					1862	50[x)]			216	-			7893	-	[x)]Smluvní váǵné vl. stroj v kampani
555	-			6945	-			67	-	1536	-			147745	60	
444	-							246	-	2736	-			28600	80	

Tabulka 1. a 2.: Vleļková statistika za rok 1946 (tabulky na sebe navazují po Śádcích, viz ļíslování sloupcŢ).
Zdroj: NA, ĻSD II, *Vleļková statistika 1946*, k. 337.

[257] AMD, PKDM, s. 28.
[258] MOTYĻKA, J., NAZAREVIĻ, V. *130 let výtopny Nymburk.* Nymburk 2003, s. 11.
[259] AMD, *Plán vrtané studny ve stanici Dobrovice 1946.*
[260] AMD, Plán vleļky Ústecké rafinerie cukru a. s. 1938.
[261] Národní archiv (dále jen NA), fond ĻSD II, *Vleļková statistika 1946*, k. 337.

K této statistice uvádíme následující poznámky:

Dobrovice - Cukrovar a rafinerie:

a) „Odevzdáno ložených vozů“ představuje dovoz komodit pro cukrovar, tj. řepa, uhlí, melasa, surový cukr i zátěž pro cihelnu;
b) „Vráceno ložených vozů“ informuje o přepravě řízků, surovin a bílého cukru;
c) „prázdné vozy“ představují přistavovací vlaky vedené z vleky či na vleku;
d) vozy malým písmem v levém horním rohu jsou od ČSD pronajaté vozy, nájemné je vypočteno v sloupci 16 nahoře, spodní údaj představuje zdržné;
e) „Tržné platy“ informují o smluvním vážném prováděném zaměstnanci drah;
f) „nájemné za pozemky“ určuje výši pronájmu kusé koleje ve stanici Dobrovice;
g) „Škola“ skýtá výlohy spojené s prošolením zaměstnanců sloužících na vlečce z dražních předpisů.

Dobrovice město - Cukrovar a rafinerie: Platí víceméně shodné poznámky jako výše.

Dobrovice město (Semčice) - Cukrovar a rafinerie (kolej v zastávce Semčice):

a) „Odevzdané ložené vozy“ obsahují dovoz řízků z cukrovaru;
b) „Vrácené ložené vozy“ informují o návozu řepy do cukrovaru.

Za povšimnutí stojí vysoké náklady ve srovnání s oběma Dobrovickými vlečkami, které způsobuje především obsluha náležitostmi ČSD, do vlečného je započítán i přejezd do nadřízené stanice (tedy Dobrovice města) o délce 2,8 kilometru. Zajímavostí je i informace, že obsluhu vlečky z místního nádraží zajišťoval cukrovar svými náležitostmi pouze v období kampaně, po zbytek roku do podniku zajížděly stroje ČSD. Toto můžeme považovat za další důkaz mizivých mimokampaňových vozeb po této přípojce.

Celkem cukrovar v tomto roce musel za provoz na svých vlečkách vynaložit 243 840,50 Kčs, po odečtení výdajů dopravy z/na nákladiště v Semčicích zbývá na obě dobrovické vlečné dráhy 96 094,90 Kčs.

1947

Řepnou kampaň postihla velká neúroda způsobená nepříznivým počasím (zcela abnormálním suchem).[262] Oproti předchozímu roku poklesla přeprava zboží o více jak 40%. Pamětní kniha staničního úřadu Dobrovice udává 4(?)2 725 tun řepy (první číslice špatně čitelná) a odvoz 24 588 tun řízků.[263] Celkem cukrovar vyrobil 14 067 tun cukru, dovoz ze surovárен činil 10 211 tun.[264]

4.9 V září rudé hvězdy

Únorové události roku 1948 se cukrovaru přímo nedotkly, proces znárodnění byl již dotažen téměř do konce. Na prozatímní správě podniku se však podílela i závodní organizace ROH a základní organizace KSČ.[265] Ani dobrovický podnik se nevyhnul čistkám, mnozí příslušníci protikomunisticky smýšlející inteligence vykonávali v cukrovaru dělnické profese. Cukrovar však v žádném případě nestál v první linii zájmů vládní garnitury, tou byl těžký průmysl,

[262] AMD, PKD, s. 51.
[263] Tamtéž, s. 52.
[264] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 98.
[265] Tamtéž, s. 69.

předválečným hutnictví, a proto nebylo do podniku příliš investováno, stále se zachovávaly postupy meziválečné éry.[266] Vraťme se však radději k vlečkám.

1948

Počasí příliš na rozdíl od předchozího roku přálo, zvýšená úroda se projevila i na vlečkách. Stanicí Dobrovice prošlo 47 248 tun řepy, 33 679 tun řízků, 1 271 tun saturačních kalů, 26 825 tun surového cukru a 13 254 tun rafinády (bílého cukru).[267] Ke zvládnutí kampaňových přeprav přišli do stanice tři zaměstnanci,[268] osazenstvo staničního úřadu Dobrovice město rozšířil jeden dělník.[269] Staniční kronika místního nádraží přesná čísla přepravené zátěže neuvádí, pouze zmiňuje kromě řepy a řízků zásilky surového cukru z Libáně a Kopidlna (nemohly být nijak velké, neboť celkový cizí zános do rafinerie činil 29 224 tuny, který z podstatné části pokrývají přepravy po železnici) a zvýšené přepravy do semenářské stanice v Semčicích způsobené úrodou plodin.[270] Atmosféru konce 40. let navozuje závěr zápisu, v němž čteme: „*Tyto práce* (kampaňová přeprava - pozn. aut.) *byly konány s pílí a uvědomělým pro lepší budoucnost pracujících.*“[271] Celkem toho roku cukrovar vyrobil 34 758 tun bílého cukru.[272]

1949

V létě došlo k částečné změně rajonu cukrovaru, kdy část řepy z oblastí obsluhovaných dříve vlkavskou surovárnou směřovala do cukrovaru v Nymburce. Do stanice Dobrovice a dále na vlečku již nesměřovala řepa z nákladišť ve Strakách a Všechlapech.[273] I proto byla přeprava vlečkou z nádraží Dobrovice slabší, celkem v kampani do cukrovaru došlo 1 496 vagonů s 34 143 tunami řepy, zpět putovalo 723 vozů loužených 15 833 tunami řízků.[274] Z místního nádraží se zápis nedochoval. Tento rok bylo vyprodukováno 24 697 tun rafinády, cizí zános činil 18 481 tunu.[275]

1950

V červenci došlo ke změnám řídící struktury v podniku. Byl zrušen samostatný národní podnik, který nahradil Inspektorát Dobrovice včleněný do národního podniku Československé cukrovary a čokoládovny. Naprosto shodně se postupovalo u všech cukrovarnických podniků.[276]

Jeřtě před kampaní, k 1. 9., došlo ke zrušení stanice Dobrovice město a její přeměně na zastávku s nákladištěm. řídící stanicí se staly (stejně jako roku 1934) Benátky.[277] Zápis z pamětní knihy se opět nedochoval. Kronika stanice Dobrovice uvádí přepravu 1 664 vozů obsahujících 58 916 tun řepy a 1 209 vagonů s 27 367 tunami řízků.[278] Dovezeno bylo do

[266] FROŇEK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 69.
[267] AMD, PKD, s. 53.
[268] Tamtéž.
[269] AMD, PKDM, s. 30.
[270] Tamtéž.
[271] Tamtéž.
[272] FROŇEK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 98.
[273] AMD, PKD, s. 55.
[274] Tamtéž.
[275] FROŇEK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 98.
[276] Tamtéž, s. 69.
[277] NA, ČSD II, *Zrušení staničního úřadu Dobrovice město,* k. 1231
[278] AMD, PKD, s. 56.

cukrovaru rekordních 30 618 tun surového cukru, rafinerie vyprodukovala 39 139 tun cukru bílého.

Za rok 1950 se podruhé (a bohužel již naposled) zachovaly „Údaje o vlečkové službě“[279] (tabulky 3. a 4., s. 41.). Tabulky jsou koncipovány shodně jako v roce 1946, spíše si povšimněme výrazného zvýšení cen za uplynulé čtyři roky. Uveden je zde i základní tarif vlečného, který ve stanici Dobrovice činil 14,50 Kčs, na místním nádraží 19,50 Kčs a v Semčicích 57,70 Kčs. Odstupňovanost zpřesňuje jednak použití vlastního stroje v Dobrovici i objem přeprav se systémem slev pro vnější přepravce. Za pozornost stojí i snížený objem přeprav přes stanici Dobrovice, navíc v rekordním roce, co se vyrobeného cukru týče (úrodný rok dokazuje vysoká přeprava na vlečce semenářské stanice). Potvrzuje se nový fenomén, který se objevuje ihned po skončení války v zatím plíživé, nenápadné podobě, pozdější dosahující vnějších rozměrů. Stále vnější procento přeprav šepy je uskutečňováno po silnicích.[280] Zatím spíše primitivně volskými potahy, z nejbližších míst (Nepřevázka, Vodňany). Moderní nákladní automobily umožňují rozvoz cukru (zatím v rámci okresu) odběratelům.[281] Zatím neotřesitelnou pozici má železnice v přepravě surového cukru a dopravách na vnější vzdálenosti. Ne zcela přesný je uvedený součet ve sloupci 21, který nezahrnuje účet za vážné, záhadné zůstávají sumy v kolonce „Poznámka“, jež se nám nepodařilo nikde dohledat. Na závěr komentáře dokumentu drobná zajímavost. V kolonce „vlečkaři“ je u nákladiště šepy v Semčicích uvedena Ústecká rafinerie cukru, ačkoli tento podnik již jedno desetiletí patří minulosti.

Poř. čís.	Obsluhovací stanice	Vlečkař	přepr. cesta v km	normál. vlečné Kčs	Provoz (ČSD-vl. Stroj)	Odevzdáno			Vráceno			vlečné	
						vozů							
						ložených		prázdných	ložených		prázdných		
						celovoz. nákl.	kus. zboží		celovoz. nákl.	kus. zboží		Kčs	h
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
84	Dobrovice	Spoj. Cukrovary	-	-	vl. stroj	54 4229		238 1670	280 3227		12 2672	121888	50
85	Dobrovice město	"	-	- 3.50	"	85 1774	1	19	85 686	1	1167	39133	-
86	"	Ústecká raf. Cukru	2.8	57.70	ČSD	226		220	275		171	129508	-
87	"	„Osevaň“ zlechtitel. stan.	2.7	57.70	"	496		251	347		400	49514	-

ručebné		posuvné		zdržné a nájemné za vozy		ztžné platy		nájemné za pozemky		výměrky (paušály)		Vážné		Celkem 13 až 20		Poznámka
Kčs	h	Kčs	h	Kčs	h	Kčs	h	Kčs	h	Kčs	h	Kčs	h	Kčs	h	
14		15		16		17		18		19		20		21		22
				181342 261625	- -			292	50	10476 825	- -	80970	20	576449	-	96667
	-	51	-	39	-					324	-	14986	60	39547	-	36440
		119	-	21594	-			102	-	2304	-			153627	-	5143
		456	-	1832	-			369	-	4104	-			56275	-	7021

Tabulka 3. a 4.: Vlečková statistika za rok 1950.

Zdroj: NA, ČSD II, *Údaje o vlečkové službě 1950*, k. 1298.

[279] NA, ČSD II, *Údaje o vlečkové službě 1950*, k. 1298.
[280] Ústní informace Karla Hrušky.
[281] FROŇNK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 73.

1951

Ani v tomto roce neustávají zmĺny organizaļní struktury ļeskoslovenských cukrovarŢ. Inspektoráty se nahrazují skupinovými národními podniky, které soustŚeŅují nĺkolik cukrovarŢ z jedné oblasti. Vzniká tak i n. p. Dobrovické cukrovary s provozy v Dobrovici, Brodcích, Ļejetiļkách, Dolním Cetnĺ, Kropáļovĺ Vrutici a Mnichovĺ Hradiġti.[282]

Na zastávku s nákladiġtĺm degradovaná stanice Dobrovice mĺsto zaļínala pomalu chátrat, v letních mĺsících byla kvŢli havarijnímu stavu strġena vodárna v sousedství rovnĺġ jiġ nepouġívané a znaļnĺ zdevastované výtopny.[283] Rovnĺġ se v této stanici po dobu kampaŔových prací personál sníġil na dva zamĺstnance, vedoucího stanice a na kampaŔ pŚiġedġího zapisovaļe vozŢ (dŚíve sluġbu zajiġŠovali správce stanice a staniļní pomocník celoroļnĺ, na sezonu dorazil provozní dozorce).[284] Dovoz Śepy a ŚízkŢ se opĺt sníġil, doġlo 1 312 tun Śepy v 562 vozech, ŚízkŢ bylo odesláno 369 vozŢ o hmotnosti 807 tun. Sluġnou úroveŔ si stále drġel dovoz surového cukru z Libánĺ a Kopidlna (produkce jiġ dosti pabĺrkující surovárny v RoġŅalovicích byla krátce po roce 1946 natrvalo pŚepravována do Nymburku), kdy jej bylo dopraveno 15 500 tun zaujmuvġích 1 035 vozŢ.[285] Na vleļce semenáŚské stanice v Semļicích kronika zmiŔuje roļní obrat 1 034 vozŢ, coġ by znamenalo dalġí nárŢst oproti pŚedchozímu roku.[286] Produkce cukrovaru ļinila 36 028 tun rafinády, dovoz surového cukru se udrġel na vysokých 28 845 tunách.[287]

Zápis z pamĺtní knihy staniļního úŚadu Dobrovice mĺsto za rok 1951 byl poslední, kronika stanice Dobrovice se odmlļela jiġ v pŚedchozím roce. Zaļátkem 50. let konļí vĺtġina pramenŢ, z nichġ jsme dosud mohli ļerpat. Archiv ĻSD a ministerstva ġeleznic ļi dopravy je zpracován do roku 1956, archiválie cukrovaru konļí znárodnĺním Spojených cukrovarŢ Dobrovické rafinerie, dalġí dokumenty jsou uloġeny v SOA Praha ve fondu a. s. Union cukr Kolín, pro badatelské úļely dosud nezpŚístupnĺném, navíc údajnĺ ve velmi ġpatném stavu a nekompletním, narychlo pŚestĺhovaný po konci podniku v porevoluļní dobĺ.[288] Z tĺchto dŢvodŢ jsou informace z následujících let útrġkovitĺjġí, nĺkdy se omezují pouze na statistiku vyrobené rafinády a dovezeného surového cukru. Pevnĺ doufáme, ġe je budeme moci jednou doplnit a zkompletovat.

Celá pátá dekáda se nese ve znamení horeļné reorganizace. N. p. Dobrovické cukrovary mĺl pouze jepiļí ġivot, k poļátku roku 1953 opĺt vznikly samostatné národní podniky,[289] a protoġe se historie periodicky opakuje, od 1. 5. 1957 se samostatnĺ hospodaŚící cukrovary sluļují do skupinových národních podnikŢ. Ten se sídlem v Dobrovici nesl název Pojizerské cukrovary a tvoŚila jej stejná sestava jako roku 1951, navíc pŚibyla surovárna v Dymokurech.[290] Poslední významná zmĺna v éŚe budování socialismu nastala k 1. 7. 1960. Národní podniky Pojizerské cukrovary, ļást Polabských cukrovarŢ a Kolínské cukrovary vytvoŚily jeden vpravdĺ mamutí kolos s názvem Kolínské cukrovary a sídlem v Kolínĺ.[291] ZaŚazeno sem bylo 16 podnikŢ, kromĺ dobrovického jeġtĺ cukrovary Brodce, Cerhenice, Ļejetiļky, Ļeský Brod, Kolín, KouŚim, Kropáļova Vrutice, Litol (souļást Lysé nad Labem), Mnichovo Hradiġtĺ, Nymburk,

[282] FRONʼnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 69.
[283] AMD, PKDM, s. 31.
[284] Tamtéġ.
[285] Tamtéġ.
[286] Tamtéġ.
[287] FRONʼnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 98.
[288] Ústní informace zamĺstnancŢ SOAP.
[289] FRONʼnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 70.
[290] Tamtéġ, s. 72.
[291] Tamtéġ.

Ovļáry, PlaŘany, RatboŠ, RoģŅalovice a Vrdy.[292] V rámci podniku docházelo napŠ. k zásilkám surového cukru do rafinerií nebo k zápŢjļkám vleļkových strojŢ.[293] Z tŊchto pŠíļin zde uvádíme seznam cukrovarŢ sdruģených v tomto n. p.

ZmŊnami si proģel i podnik na opaļném konci vleļek - ĻSD. K 27. 7. 1952 byla zruģena Šeditelství státních drah a nahrazena (dle sovŊtského vzoru) ģesticí Ădrahñ. ř editelství státních drah v Hradci Králové se tak zmŊnilo na Severozápadní dráhu.[294] Od Šíjna se rovnŊž podle SSSR pŠejmenovala funkce pŠednosty na náļelníka[295] (toto opatŠení se týkalo pouze ģst. Dobrovice, na místním nádraģí jiģ dva roky pŠednosta neslouģil).

Z roku 1954 pochází informace o zŠizování tzv. ĂkampaŘových ģtábŢñ, které mŊly usnadnit ģeleznišní pŠepravu v období bramborových a Šepných kampaní. Ļleny ģtábŢ se stávali zástupci podnikŢ, ĻSD a zemŊdŊlcŢ. Ģtáby zasedaly dennŊ a jejich úkolem bylo okamģitŊ Šeģit náhlé problémy v pŠepravŊ.[296]

Mnoģství vyrobené rafinády a dovoz surového cukru v tŊchto letech uvádíme v následující tabulce:

KampaŘ	Dovoz surového cukru [t]	Výroba bílého cukru [t]
1952/1953	10 718	17 645
1953/1954	18 887	26 830
1954/1955	27 042	33 164
1955/1956	24 853	31 471
1956/1957	11 758	17 214
1957/1958	24 056	32 044
1958/1959	28 833	34 729
1959/1960	23 568	25 986

Tabulka 5.: Výroba cukru v Dobrovici v letech 1952 - 1960.
Zdroj: FRONŽnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 75.

V pŠepravŊ po ģeleznici se stále více prohluboval trend pŠechodu dopravy Šepy a ŠizkŢ na silnici, která pŠedstavovala lacinŊjší a s dodávkami nových silnišních strojŢ i flexibilnŊjší alternativu. Pro dráhu negativní vliv mŊla i v 50. letech provedená kolektivizace venkova, po níģ ļasto byly do novŊ ustavovaných JZD dodávány traktory, s jejichģ pomocí druģstevníci dopravovali Šepu pŠímo aģ do cukrovaru.[297]

NejzhoubnŊjší dopad mŊl tento trend na vleļku ze stanice Dobrovice mŊsto, respektive na celou odboļnou traŠ z DŊtenic. JeģtŊ v letech 1951 - 1958 tratí projíģdŊly zvláštní Šepné vlaky objednané cukrovarem sváģející zátŊž z nákladišŠ Obrubce, Ujkovice, Çerļice a Semļice.[298] Ústní informace hovoŠí i o zastavení Šepného vlaku na ģiré trati v polích a pŠímé nakládce do vagonŢ, coģ umoģŘovala nízká frekvence pravidelných spojŢ.[299] ZmínŊné zmŊny v Šepné pŠepravní politice zpŢsobily, ģe v kampani 1959/1960 jiģ v posledních tŠech jmenovaných

[292] FRONŽnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 72.
[293] Ústní informace Karla Hruģky.
[294] ĢINDLAUER, Z. *Vlakopis luģický.* Praha 2004, s. 72.
[295] Tamtéģ.
[296] NA, fond Ministerstvo dopravy, *Ustanovení kampaŘových ģtábŢ*, k. 458.
[297] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[298] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŊsto - DŊtenice.* Nymburk 1993, s. 5.
[299] Ústní informace Miroslava Zdílny.

nákladištích nakládky řepy a vykládky řízků neprobíhaly.[300] Ještě po několik let zůstávaly přepravy do/z vzdálenější zastávky a nákladiště Obrubce.[301] Po reformách organizační struktury cukrovarů se surovárny v Libáni a Kopidlně ocitly v jiném národním podniku než dobrovická rafinerie, a protože snahou bylo uskutečňovat v rámci podniku co možná nejvíce úkonů, směřovala produkce těchto zmíněných surováren do spřízněných rafinerií.[302] Výrazně méně vozů směřovalo i na vlečku semenářské stanice v Semčicích, i sem si našly cestu traktory a nákladní automobily, dráze zůstal pouze export semene do ciziny, který zaplnil nanejvýš 300 vozů ročně a rok co rok klesal.[303] Nákladní dopravu na odbočce zachraňoval n. p. Uhelné sklady, který v semčické zastávce převzal původně cukrovarnickou kolej a zřídil při ní skladiště uhlí.[304] Veškeré zátěži i při kampani postačoval jeden pár manipulačních vlaků nejezdící navíc ve středu a v neděli.[305] Nijak výrazná osobní frekvence trpící neexistujícím přípojem na trať Nymburk - Mladá Boleslav se dále propadla po zřízení linek ČSAD spojující sídla na dráze s Mladou Boleslaví,[306] uspokojení cestujících bohatě postačovaly již od zavedení osobní dopravy neměnné dva páry vlaků, jimiž se lokálka řadila (společně s nedalekou spojkou Skalsko - Chotětov) k nejméně pojížděným drahám na síti ČSD.[307]

Klesající tendence přeprav se projevila i na vlečce ze stanice Dobrovice. V kampani 1957 naposledy svážela řepu na nádraží ve Vlkavě úzkorozchodná drážka, v následujícím roce bylo její zařízení odprodáno, koleje vytrhány a v kampani 1958/1959 již převážely řepu z Ronovska a Mcelska traktory do Dobrovice,[308] ještě dříve, roku 1953, definitivně dosloužila dobrovická cihelna.[309] Její objekt byl předán komunálnímu podniku[310] a přípojka k vlečce byla demontována. Snížení zátěže ale nebylo tak drastické jako na druhé vlečné dráze. Stanicí Dobrovice procházela řepa i ze vzdálenějších nákladišť (Krnsko, Březno[311]), na jejíž svoz se dosud nedostávaly nákladní automobily. Navíc tudy stále směřoval surový cukr především z Brodců, Kropáčovy Vrutice a Mnichova Hradiště, který si až na neúrodné roky udržoval hodnotu větší než 20 000 tun[312], nesmíme zapomenout ani na nutné uhlí, které tehdy jinak než po železnici přepravováno nebylo. Drtivá většina produkce cukrovaru směřovala na export (za kampaň 1955/1956 obdržel podnik titul „Vzorný exportní závod“[313]) a i tyto přepravy se uskutečňovaly takřka výhradně po železnici.

Sečteno, podtrženo, jestliže o osud vlečky z místního nádraží panovaly opodstatněné obavy, její starší sestra byla pro cukrovar nenahraditelná a strategická. I proto vedení podniku investovalo do obměny již notně zastaralého vozového parku vlečných drah. V létě 1953 dorazil třínápravový stroj z pražské lokomotivky ČKD.[314] Jednalo se lokomotivu typového označení Cs 350 na sytou páru, továrního čísla 2642, vyrobenou na sklad v závěru roku 1950.[315] Koupě nebyla příliš uváženou, neboť výkon stroje, který činil pouhých 150 koní[316]

[300] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[301] Taktéž.
[302] Ústní informace Karla Hrušky.
[303] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[304] Taktéž.
[305] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice*. Nymburk 1993, s. 5.
[306] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[307] Jízdní řád ČSD 1962/1963.
[308] ANTONÍN, L. *Bílé zlato, historie cukru v kostce*. Nymburk 2006, s. 104.
[309] FRONĚK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 65.
[310] Tamtéž.
[311] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[312] ŠNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky*. Praha 2007, s. 20-25.
[313] FRONĚK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 75.
[314] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[315] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice*. Nymburk 1993, s. 9.
[316] FRONĚK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 74.

(zhruba 110 kW), byl takřka poloviční oproti lokomotivě Cs 10 z roku 1926. Anály navíc hovoří o nekvalitním technickém provedení, častých odstávkách a nutných opravách stroje.[317] Lokomotiva byla pro malý výkon svářena řadící a posunovací práce v cukrovaru a obsluha vlečky na místním nádraží. Na nádraží Dobrovice se příliš často nepodívala, neboť na těžké uhelné a řepné vlaky nestačila.[318] I přes zmíněné nevýhody nového stroje mohla být z provozu vyřazena, zrušena a bohužel i šrotována sedmdesátiletá lokomotiva Prinz Alexander, o šest let mladší Prinz Erich byl odstaven a do služby zasahoval pouze v případě neschopnosti nového stroje a v době zvýšených kampaňových přeprav.[319] Problémy s lokomotivami definitivně vyřešilo zakoupení nového stroje rovněž z ČKD typu Cs 400, tovární číslo 3618 roku 1957.[320] Šlo rovněž o tříčnápravovou lokomotivu poháněnou sytou párou, ale zvýšeného výkonu. Pro ustavičné odstávky stroje Cs 350 nedošlo zatím ke zrušení Prinze Ericha.[321]

V 60. letech se projevují předchozí omezené investice do podniku, který rychle zastarává,[322] po ztrátě části západních trhů klesá osevní plocha řepy, kterou zpracovává stejné množství cukrovarů. Zrušit sebemenší podnik byl za socialismu takřka nemyslitelný úkon, a proto přežívají i prodělečné podniky, jež by se v tržním hospodářství neuživily, ale mezi nimiž se rozděluje řepný kontingent (do roku 1989 byl v rámci Kolínských cukrovarů ukončen provoz pouze v surovárnách Kouřim, Kropáčova Vrutice a Rožďalovice[323]). Výsledkem je neúplné využití kapacit jak ve vlastních podnicích, mezi nimiž patřil i dobrovický cukrovar, tak i v malých surovárnách, čímž klesá dovoz surového cukru, jak dokazuje pokračování statistiky produkce:

Kampaň	Dovoz surového cukru [t]	Výroba bílého cukru [t]
1960/1961	9 029	16 271
1961/1962	17 900	23 713
1962/1963	11 462	17 796
1963/1964	14 239	20 973
1964/1965	12 104	19 880
1965/1966	14 289	18 591
1966/1967	11 301	16 382
1967/1968	11 593	17 923
1968/1969	10 316	18 817
1969/1970	6 733	12 352
1970/1971	11 066	16 894
1971/1972	8 149	14 107
1972/1973	6 810	12 936
1973/1974	7 123	11 685
1974/1975	11 353	19 140
1975/1976	11 927	18 964
1976/1977	7 381	10 513

Tabulka 6.: Výroba cukru v Dobrovici v letech 1960 - 1977.
Zdroj: FROŇnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 99.

[317] FROŇnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 74.
[318] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[319] Taktéž.
[320] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dobřenice.* Nymburk 1993, s. 9.
[321] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[322] FROŇnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 76.
[323] Tamtéž.

V roce 1960 proběhla pochybná rekonstrukce kotelny v cukrovaru za účelem přechodu z tříděného uhlí na hruboprach.[324] Absence odlučovače popílku způsobila vysoké množství uvolněného kouře, na který dodnes vzpomínají pamětníci nejen z Dobrovice, protože černý sloup dýmu byl přes vrch Chlum viditelný až v Mladé Boleslavi.[325] Změna druhu uhlí se projevila i na vlečce a na nádraží stopami uhelného prachu a odlomky nekvalitního uhlí propadlými štěrbinami z vozů do kolejiště.[326]

S dodávanými nákladními automobily rok co rok osiřela další špatná nákladiště, v první polovině 60. let se toto týká dříve hojně využívaného Bězna a Krnska.[327] V roce 1963 do kopidlnské výtopny přicházejí lokomotivy řady 423.0 vyrobené ve 20. letech,[328] ale do cukrovarské přepravy zasahují již pouze okrajově. Snad roku 1964, nebo 1965 definitivně končí přeprava řepy z nákladiště Obrubce[329] a tím i nákladní přeprava pro cukrovar na trati z Dětenic. Významu pozbyla i vlečka na místní nádraží, která ale byla fyzicky zachována. Úpadek této dráhy doplňuje i rapidní pokles přeprav do semenářské stanice v Semčicích a v osobní dopravě redukce dvou párů vlaků na jeden od počátku platnosti jízdního řádu 1965/1966.[330]

Významnou změnou bylo dlouho diskutované ukončení provozu surovárny v Kropáčově Vrutici po skončení kampaně na podzim 1967.[331] V areálu továrny zřídil dobrovický cukrovar filiální váhu a složiště řepy, která pak byla odtud svážena cukrovarnickou vlečkou na nádraží a dál řepným vlakem číslo 50275 do Dobrovice.[332] Na vlečce v Dobrovici se na jedné straně snížil objem dopraveného surového cukru, který do rafinerie směřoval již pouze z Brodců a Mnichova Hradiště, ale tento propad vyvažoval dovoz řepy. Dovozu nákladu ze složiště na kropáčovrutickou stanici nepostačovala tamější kmenová lokomotiva CN 200 (dříve se řepa vozila po spádu od nádraží do cukrovaru, nyní bylo třeba s plnými vozy vystoupat), a proto dobrovický cukrovar v létě 1968 poslal na výpomoc svůj stroj Cs 10.[333]

Svěřit přepravu zátěže pouze nepříliš spolehlivým lokomotivám z ČKD nebylo krokem správným směrem. Dvojice strojů přepravu nákladů nezvládala, navíc se jim nevyhnuly poruchy, do provozu několikrát musel zasáhnout i stařičký Prinz Erich.[334] Podnik ihned po kampani objednal v podniku Turčianske strojárne Martin motorovou lokomotivu řady T 334.0 určené primárně pro lehkou a středně těžkou posunovací službu.[335] Stroje byly vybaveny dvanáctiválcovým motorem V 12 170 DR s výkonem 300 kW.[336] Stroj T 334.0855, vyrobený v samotném závěru roku, dorazil do Dobrovice na jaře 1970.[337] Tímto rokem definitivně končí nasazování Prinze Ericha na výkony v cukrovaru. Stroj byl zrušen, ale na odstavné koleji unikl fyzické likvidaci.[338] Zároveň byl z provozu vyřazen a odstaven problémový stroj Cs 350. Zbývající lokomotivě Cs 400 zbyl pouze posun vozů v době kampaně, v souvislosti

[324] FRONĚK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici*. Dobrovice 2001, s. 76.
[325] KOLEKTIV *Cukrovar Dobrovice*. Dobrovice 1961, s. 17.
[326] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[327] Taktéž.
[328] MOTYČKA, J., NAZAREVIČ, V. *130 let výtopny Nymburk*. Nymburk 2003, s. 16.
[329] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[330] Jízdní řád ČSD 1965/1966.
[331] ČNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky*. Praha 2007, s. 20.
[332] Tamtéž.
[333] Tamtéž.
[334] Ústní informace Karla Hrušky.
[335] Taktéž.
[336] KOLEKTIV *Atlas lokomotiv 2000*. Praha 2001, s. 96.
[337] Ústní informace Karla Hrušky.
[338] Taktéž.

s dalším poklesem přeprav řepy a surového cukru byla i ona nejpozději na jaře 1975 odstavena.[339]

Nová lokomotiva si získala svými vlastnostmi oblibu u personálu vlečky, a proto cukrovar roku 1970 rovněž v Martině objednal jejich jeden stroj shodného typu.[340] T 334.0951 výrobního čísla 41600099/1972[341] se v Dobrovici příliš neohřála a byla odeslána do Kropáčovy Vrutice nahradit porouchaný stroj Cs 10, který již nemělo být opraven.[342] Řrosničkaň, jak se řadě T 334.0 pro typický zelený nátěr přezdívá, vozila řepu mezi bývalým cukrovarem a vrutickou stanicí pět sezon. Kampaň na podzim 1976 byla poslední, neboť i tento výkon (jako jednu z posledních přeprav řepy do Dobrovice po železnici) převzaly nákladní automobily.[343] Řrosničkaň se jejich roku 1976 vrátila zpět do Dobrovice, vlečka v Kropáčově Vrutici byla zrušena a hned následující rok se začalo se snášením svršku.[344] Likvidaci unikla pouze odstavená exdobrovická Cs 10, která směřovala do Vysetat a následně do Mezimostí, kde byla vystavena jako železniční pomník. Na přelomu tisíciletí ji zakoupilo do sbírek železniční muzeum ve Zlonicích, v němž je dnes k vidění.[345]

Pravděpodobně krátce po roce 1972 přebírá původně skladiště cukru na vlečce v blízkosti nádraží Dobrovice (viz plán vrtané studně z roku 1946) Agrochemický podnik - společný zemědělský podnik pro specialisované služby v rostlinné výrobě Dobrovice (od roku 1980 se sídlem v Lužnicích).[346] Pro přepravy (hnojiva - ledky, pokrývající potřeby okolních JZD[347]) využívá rovněž služeb železnice. Dopravu z nádraží na odstavnou kolej u skladu obstarává cukrovar svými stroji.[348] Poprvé tak cukrovarnické stroje zajišťují po vlečce i trvalou přepravu třetím stranám (nepočítáme jednorázové přepravy, např. stavebního materiálu do Semčic), která se stala pro dráhu typickou a trvá dodnes.

Nevíme přesně, v jaké kampani byl do Dobrovice dovezen poslední vůz s řepou, každopádně k tomu došlo jejich před koncem dekády. Uzavřela se tak více jak stoletá epizoda vozby řepy a řízků cukrovarnickou vlečkou, kterou v této komoditě převálcovala silniční konkurence.

4.10 Ukončení osobní dopravy a uzavření dráhy Dětenice - Dobrovice město

Nad dobrovickou lokálkou se stahovala mračna již delší dobu. Po dodávkách nových autobusů Škoda 706 RTO a výrazném zkvalitnění autobusového spojení obcí s Dobrovicí a Mladou Boleslaví[349] přestal být využíván i poslední zbylý pár vlaků, který lokálkou projížděl. Po redukcích vozů byl veden v ekonomicky nevýhodné sestavě lokomotiva 423.0 + 1 vůz zapříčiněné nedostatkem motorových vozů.[350] Posledními nákladními přepravci byly Uhelné sklady Semčice a pouze sporadicky Čistící stanice osiv s nemělnou obsluhou pět dní

[339] Ústní informace Karla Hrušky.
[340] Taktéž.
[341] ŠNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky*. Praha 2007, s. 20.
[342] Tamtéž.
[343] Tamtéž.
[344] Tamtéž.
[345] ČECH, T. *Historie zlonických drah; 10 let železničního muzea*. Praha 2007, s. 49.
[346] Ministerstvo spravedlnosti ČR, *Úplný výpis z obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze oddíl Dr, vložka 655*. (dostupný z URL: http://www.justice.cz [citováno 22. 7. 2009]).
[347] AGRO, Lužnice – Minulost. Dostupné z URL: http://www.agrolustenice.cz/info.html [citováno 22. 7. 2009].
[348] Ústní informace Karla Hrušky.
[349] Jízdní řád ČSAD Střední Čechy 1966/1967.
[350] Ústní informace Miroslava Zdílny.

v týdnu.[351] Neustále se zhoršoval technický stav tratí a vybavení stanic, do nichž se v poválečném období prakticky neinvestovalo. Trať zatím chránila pouze (shodně jako nerentabilní cukrovary) nechuť odpovědných funkcionářů rušit cokoliv, co by mohlo mít negativní vliv na pracující, která plynula z politické situace. Tento status quo však nemohl trvat věčně.

Na počátku roku 1970 ministerstvo dopravy vypracovalo tajný přehled tratí s minimální nákladní a osobní dopravou, která by byla nahraditelná linkami ČSAD.[352] Seznam obsahoval asi 60 drah a přední místo v něm hned po trati Skalsko - Chotěnov s rovněž jedním párem osobních vlaků a nulovou nákladní přepravou zaujala právě námi sledovaná místní dráha.[353] Ihned byly požádány příslušné národní výbory o vyjádření k případnému zastavení provozu. ONV Mladá Boleslav, ani MNV Ujkovice, Čerčice, Ledce, Semčice a Dobrovice neměly vážnějších námitek.[354] V případě přepravců cukrovar připomíná, že své napojení na místní dráhu léta nevyužívá a výhledově s obnovením přeprav nepočítá. Pouze Uhelné sklady Semčice si vymínily zachování obsluhy svého skladiště.[355]

Od nového jízdního řádu 1970/1971 s platností od 31. 5. 1970 byla osobní doprava po 68 letech zastavena, stejného dne jel osobní vlak naposledy i ze Skalska do Chotěnova.[356] Zůstal pouze manipulační vlak s uhlím a objasnou zátěží pro šlechtitelskou stanici do Semčic jezdící stále denně mimo středy a neděle. Z provozních důvodů vlak dojíždět až do Dobrovice, třebaže zde pro něj nebyla zátěž, a po objetí soupravy a ohlášení se dirigujícímu dispečerovi v Dětenicích se vracel zpět.[357]

Mezitím probíhala jednání mezi ČSD a n. p. Uhelné sklady o převzetí dráhy a její přeměně na vlečku. Schůzí se účastnili i zástupci semenářské stanice jako dalšího přepravce a cukrovaru.[358] Na přelomu let 1972/1973 došly účastněné subjekty k dohodě, na jejímž základě ČSD navrhly přeměnění dráhy na vlečku. Po opětovném dotazování národních výborů a okolních podniků bylo opatření schváleno k 1. 1. 1974.[359] Poslední vlak ČSD tratí projel 31. 12. 1974 v čele s lokomotivou 433.043 dodané do vozovny Kopidlno krátce před zastavením provozu na dráze.[360] Tímto dnem byla zároveň ukončena služba na odbočce Rokytňany,[361] neboť Semčice již dle dohody neměly být obsluhovány od Dětenic, ale zátěž dovezly ČSD na nádraží Dobrovice, kde došlo k jejich převzetí náležitostmi cukrovaru, které je přes vlečky dopravily až do Semčic.[362] Číslo výhradního stroje řady T 334.0,[363] byly to první motorové lokomotivy na již bývalé místní dráze. Takřka po desetiletí byla obnovena doprava na vlečce do Dobrovice města, která před zprovozněním prošla údržbou. Cukrovarským lokomotivám se také zvětšilo vozební rameno, když poprvé v historii pronikly v čele vlečkového vlaku dál než na jedno z dobrovických nádraží.

Spíše než lokomotivám by v této době bylo lépe říkat lokomotivě. Jak jsme již výše avizovali, stroje Prinz Erich a Cs 350 byly odstaveny jako neprovozní a Cs 400 se potýkala

[351] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[352] ŠINDLAUER, Z. *Vlakopis luštický*. Praha 2004, s. 106.
[353] PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky*. Praha 2002, s. 133.
[354] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice*. Nymburk 1993, s. 5.
[355] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[356] Jízdní řád ČSD 1970/1971.
[357] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[358] Taktéž.
[359] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice*. Nymburk 1993, s. 5.
[360] Tamtéž.
[361] Ústní informace Miroslava Zdílny.
[362] Taktéž.
[363] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice*. Nymburk 1993, s. 5.

s řadou poruch. Kolejiště nového osobního nádraží Dobrovice město využil cukrovar právě k odstavení nepotřebných strojů, které jinak zbytečně zabíraly místo v závodě.[364] Na podzim 1974 jsou do stanice přetaženy stroje Prinz Alexander a Cs 350. V průběhu roku se pravděpodobně zásadně porouchala poslední parní lokomotiva Cs 400, kterou bylo pro malý objem přeprav (počátek 70. let patří k obdobím nejslabší produkce cukrovaru) rozhodnuto již neopravovat, protože na jaře 1975 dlí rovněž odstavena na místním nádraží.[365] Jediným provozním strojem v cukrovaru tak zůstává T 334.0855, která zajišťuje veškeré přepravy až do zimy 1976, kdy se z Kropáčovy Vrutice vrací T 334.0951. Zároveň tím končí provoz parní trakce na cukrovarských vlečkách.

Ačkoliv z bývalé dráhy mezi Rokytňany a Dobrovicí byla doprava zachována pouze na prvních necelých třech kilometrech dělících Dobrovici od Semčic, v provozuschopném pohotovostním stavu byla jejích léta udržována celá trať. Zásluhu na tom měl komplex vojenského léčebného ústavu v Ujkovicích, který byl připraven pro případ války a jakožto strategický areál vyžadoval i rychlé spojení s železnicí.[366]

4.11 Doba velkých změn

Změny zatím charakteru provozního odstartovaly na podzim 1977, kdy vozební stanice Mladá Boleslav končila s parním provozem na okolních tratích.[367] Velký počet vyřazených strojů bylo nutno někam odstavit, protože rušení parních strojů bylo v 2. polovině 70. let tak masivní, že je ani kovošroty nestíhaly rozložit. V některých stanicích jinak nepoužívané odstavné koleje zcela zaplnily vyřazené lokomotivy. Na mladoboleslavském hlavním nádraží se ale volných ploch nedostávalo, proto musely být stroje odtaženy jinam. Za vhodnou lokalitu bylo vybráno bývalé nádraží Dobrovice město, kam se na konci roku po vlečce dostávají lokomotivy řady 423.0 s pořadovými čísly 36, 76 a 143 a stroj 434.2224. Jejich osud se naplnil následujícího roku, kdy byly odtaženy do mladoboleslavského kovošrotu.[368]

Lepší budoucnost čekala bývalé cukrovarské stroje, Prinze Ericha a Cs 400, které měly být přepraveny do přípravovaného železničního skanzenu v České Třebové, který měl vzniknout v souvislosti s přípravovaným ukončením parního provozu v Československu.[369] Z projektu nakonec sešlo, a tak oba stroje, již ve značně zbořeném stavu zpřesobeném počasím i vandalismem, vyčkávají, i s poslední lokomotivou, nejproblematičtější Cs 350, v kolejišti na místním nádraží. Roku 1983 se Prinz Erich dostává do péče železničního vojska,[370] je částečně renovován a převezen na základnu v Sázavě u Čerčan[371] (shodou okolností vybudovanou rovněž na pozůstatcích zrušené dráhy) Zde se jej po převratu ujímají členové brněnského Klubu přátel kolejových vozidel, kterým areál pronajímá z železničního vojska vzešlá společnost SaZ Invest. Stopy lokomotivy zatím končí rokem 2006, kdy je areál včetně přilehlé dráhy, na níž byl předtím po několik let zajišťován muzejní provoz, uzavřen.[372] Obě

[364] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice.* Nymburk 1993, s. 5.
[365] Tamtéž.
[366] Ústní informace Karla Herčíka.
[367] ČADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice město - Dětenice.* Nymburk 1993, s. 5.
[368] Tamtéž, s. 9.
[369] Tamtéž.
[370] Tamtéž.
[371] Informace členů Klubu přátel kolejových vozidel Brno z návštěvy areálu v Sázavě u Čerčan 7. 8. 2004.
[372] PETRÁS, J. *Mikulášská jízda: Po staré trati naposledy?* Železničář, listopad 2005, č. 45, s. 3.

lokomotivy z ĻKD jsou v 80. letech pŚetaġeny zpŊt do cukrovaru, kde jeġtŊroku 1993 fyzicky existují.[373] Jejich dalġí osud je znaļnŊnejasný, nejpravdŊpodobnŊjġí se nám jeví seġrotování.

V letech 1977 - 1979 vyrostlo poblíġ bývalé cihelny pŚi silnici do KosoŚic silo podniku ZemŊdŊlský nákup z Mladé Boleslavi. Byla pŚistavŊna i krátká pŚípojka z vleļky, která nové silo v podstatŊobtáļela.[374] K nakládce a vykládce slouġily dvŊkoleje, které se opŊt spojovaly a konļily zaráġkou bezprostŚednŊ pod silniļním náspem. Vleļkou tak zaļaly jezdit i vozy loġené obilovinami a kukuŚicí. PŚepravu aġ k silu zajiġŠovaly rovnŊġ náleġitosti cukrovaru.[375]

Roku 1983 opŊt oġilo dobrovické místní nádraġí, na nŊmġ si zŚídilo montáġní základnu ġelezniļní vojsko Olomouc, které se v letních mŊsících vŊnovalo celkovým rekonstrukcím ġelezniļních tratí.[376] PrávŊjemu vdŊļí vŊtġina drah na Mladoboleslavsku za nadprŢmŊrný stav svrġku, který si vyġaduje minimální údrġbu. KromŊ veŚejných ġeleznic se vojáci vŊnovali opravám pŚímo u své základny. V roce 1984 proġla vleļka ze stanice Dobrovice kompletní rekonstrukcí.[377] Zcela bylo vymŊnŊno kolejiġtŊ, koleje pocházejí z TŚineckých ġelezáren a vyrobeny byly v 2. polovinŊ 70. let, dŚevŊné praġce nahradil odolnŊjġí beton.[378] Rekonstrukce se doļkala i pŚípojka ke skladiġti hnojiv agrochemického podniku. PŢvodní kusá kolej dostala napojení i smŊrem od cukrovaru, navíc byla na obou stranách vybavena výtaġnou kolejí se zaráġkou.[379] PŚímo v cukrovaru doġlo k úpravŊ a optimalizaci kolejiġtŊ, které bylo zjednoduġeno. Zmizely nepotŚebné odstavné koleje i pŚípojky k nŊkterým budovám, vļetnŊ kŚiġovatkových výhybek, které zachycují snímky z 50. let, demontován byl i splachovaļ Śepy Elfa.[380]

NejvŊtġí zmŊnou proġlo ale pŚednádraġí mezi pŚejezdem a cukrovarem. Vġechny kusé koleje i výtopna zmizely, zŢstal pouze dvoukolejný vjezd do cukrovaru, vymŊnŊn byl i svrġek vleļky na místní nádraġí.[381] Vojáci pouġívali rozmŊrné stavební stroje, s nimiġ by museli pŚed vyjetím na síŠ ĻSD nejprve sloġitŊ posunovat v úvrati pŚed cukrovarem. KvŢli tomu zŚídili dŚíve tolik diskutovanou dvousetmetrovou spojku umoġŔující pŚímou jízdu mezi obŊma nádraġími.[382] Ironií osudu se tak stalo aġ 13 let po zastavení osobní dopravy od DŊtenic, kdy její zŚízení jiġ nikdo nepoġadoval.

V roce 1986 pŚiġla Śada na vleļku Uhelných skladŢ, na níġ jiġ stav svrġku nedovoloval vozbu ļtyŚnápravových vozŢ.[383] Rekonstrukce, pŚi níġ byl svrġek obnoven aġ za bývalé nákladiġtŊ Ģerļice, pokraļovala i následujícího roku, obsluha Semļic byla obnovena v listopadu 1987.[384] JeġtŊ pŚedtím, roku 1985, proġla opravou i traŠ z Bakova nad Jizerou do Kopidlna. V té souvislosti byla zlikvidována dosud existující výhybka v bývalé odboļce RokytŔany, o rok pozdŊji byly koleje od RokytŔan aġ po les Karlovec z dŢvodu tŊġby písku zasahující do tŊlesa bývalé dráhy vytrhány.[385]

---

[373] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŊsto - DŊtenice.* Nymburk 1993, s. 9.
[374] Ústní informace Karla Hruġky.
[375] Taktéġ.
[376] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŊsto - DŊtenice.* Nymburk 1993, s. 5.
[377] Ústní informace Karla Hruġky.
[378] OvŊŚeno autorem v terénu 9. 2. 2009.
[379] Ústní informace Karla Hruġky.
[380] Taktéġ.
[381] OvŊŚeno autorem v terénu 9. 2. 2009.
[382] ĻADA, L., SEDLÁĻEK, R., ZUBÁK, J. *Místní dráha Dobrovice mŊsto - DŊtenice.* Nymburk 1993, s. 5.
[383] Tamtéġ.
[384] Tamtéġ.
[385] Ústní informace Miroslava Zdílny.

Nevíme, jaké lokomotivy ǵelezniļní vojsko pro pŚepravu svých mechanismŢ vyuǵívalo, ve stavu vġak tehdy mŊlo pŚedevġím shodnŊ jako cukrovar Ărosniļkyñ T 334.0, které mŊly místo civilního zeleného nátŊru vojenský maskovací lak.[386] Domníváme se, ǵe s nejvŊtġí pravdŊpodobností se tato Śada objevila i zde. Epizoda v pŢsobení ǵelezniļního vojska skonļila krátce po sametové revoluci, kdy bylo nejprve výraznŊomezeno a následnŊi zruġeno.

Roku 1988 probŊhlo pŚeļíslování vġech hnacích strojŢ. Specifický ļeský, ale velice kvalitní, systém nahradilo mezinárodní ļíslování. Podle nŊ Śada T 334.0 obdrǵela ļíslo 710.[387] Cukrovarnické stroje byly oznaļeny jako 710.355, respektive 710.451.[388]

Od zmŊn provozních se dostáváme ke zmŊnám politickým a spoleļenským. V listopadu 1989 po více jak 41 letech skonļila vláda jedné strany, uvolnily se hranice a obchod. PrŢmysl musel dohnat ztracená léta a zvyknout si na nové konkurenļní prostŚedí. Kolínské cukrovary pŚemŊnŊné od roku 1981 nejprve na koncernový, roku 1989 pak na státní podnik[389] nová situace zaskoļila, nemŊly pŚipraveny ǵádné koncepļní Śeġení. Dobrovický cukrovar proto rychle vyuǵil moǵnosti vyļlenit se z Kolínských cukrovarŢ a pŚipravit privatizaļní projekt.[390] Se zaļátkem roku 1991 vzniká státní podnik Cukrovar a rafinerie cukru.[391] Dále pokraļovaly pŚípravy k privatizaci a dne 1. 5. 1992 je státní podnik transformován na akciovou spoleļnost ve vlastnictví Fondu národního majetku.[392] Neustále probíhá hledání strategického investora, který by do podniku vstoupil. Tím se stává francouzská cukrovarnická spoleļnost Union SDA z Origny, která 6. 8. 1992 odkoupila 47% akcií, zároveŔ v tomto i následujících letech probŊhlo navyġování základního jmŊní, na nŊmǵ se kromŊ FrancouzŢ podílela i SvŊtová banka pro obnovu a rozvoj.[393] 1. 8. 1993 se mŊní název podniku na a. s. TTD Cukrovar a rafinerie cukru Dobrovice (písmena TTD znamenají Thurn-Taxis Dobrovice).[394]

Noví majitelé provádŊjí zásadní rekonstrukci podniku, jímǵ se z cukrovaru stává moderní provoz západoevropského formátu. ZároveŔ probíhají akvizice Praǵské cukerní spoleļnosti a Ļeských cukrovarŢ Hradec Králové, ļímǵ se podnik stává majoritním hráļem na ļeském trhu s cukrem. Z holdingu jsou vygenerovány velké ǵivotaschopné podniky urļené k zásadní rekonstrukci a zvýġení kapacity (Dobrovice, Ļeské MeziŚíļí, MŊlník), zbylé malé a nerentabilní cukrovary a surovárny postupnŊ zanikají.[395]

VraŠme se k vleļkovému provozu. V 80. letech je provoz prakticky nemŊnný. Do cukrovaru se pŚed kampaní vozí uhlí, z BrodcŢ a Mnichova HradiġtŊ dochází surový cukr, odváǵí se menġí mnoǵství cukru a ŚízkŢ.[396] Po ǵních roste návoz obilnin do sila ZemŊdŊlského nákupu, odkud je postupnŊ expedováno. Do agrochemického podniku se hnojiva naváǵí hlavnŊ na jaŚe a na podzim. V podzimních mŊsících je nejsilnŊjġí i pŚeprava uhlí do Semļic, obsluha semenáŚské stanice se koná pouze obļas podle potŚeby.[397] Novinkou je vyuǵití úseku Semļice

---

386 OvŊŚeno autorem v bývalém areálu ǵelezniļního vojska v SázavŊu ĢŅáru 7. 8. 2004.
387 LEDR, Z. *120 let tratí Peļky - Zásmuky, Boġice - KouŚim.* Praha 2001, s. 49.
388 Ústní informace Karla Hruġky.
389 FRON'nK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 79.
390 Tamtéǵ, s. 80.
391 Tamtéǵ.
392 Tamtéǵ, s. 81.
393 Tamtéǵ, s. 87-88.
394 Tamtéǵ, s. 87.
395 Tamtéǵ, s. 89.
396 Ústní informace Karla Hruġky.
397 Taktéǵ.

- červenice, po opravě železničním vojskem na nádraží mladoboleslavská automobilka AZNP odstavuje patrové vozy k přepravě automobilů, které zrovna nejsou zapotřebí.[398]

Nové poměry po roce 1989 nákladní železniční dopravě příliš nepřály. Negativní roli měly nevýhodně nastavené tarify i zkostnatělost ČSD, které tak prohrávaly v boji s rychlejší, mobilnější a lacinější silniční kamionovou přepravou. Krátce po revoluci definitivně končí železniční přepravy do čistící stanice osiv, výrazně se snížil dovoz uhlí do Semčic.[399] Klesající tendence měla i přeprava pro Agrochemický podnik a Zemědělský nákup, oba podniky procházely krizí, která s přechodem na volný trh zachvátila celý zemědělský sektor.[400] Vlastní dopravy do cukrovaru se také katastrofálně dotkla generální rekonstrukce kotelny v létě 1993, kdy cukrovar nechal pro potřeby své i města zřídit plynovou přípojku a uhelné kotle mohly být vyřazeny.[401] Tento krok znamenal výrazné zlepšení životního prostředí v Dobrovici a okolí, ale vlečka tím ztratila hlavní přepravní komoditu.

V souvislosti s omezováním provozu malých surováren a centralizací výroby po kampani na podzim 1993 ukončil provoz cukrovar v Brodcích,[402] následující kampaň byla poslední i pro mnichovohradišťskou surovárnu.[403] Na přelomu let 1994 a 1995 tak do Dobrovice dojel poslední vůz se surovým cukrem, čímž se ukončilo zpracovávání surového cukru z jiných surováren v dobrovickém cukrovaru.

V těchto letech se objevují vážné úvahy o zrušení vlečky.[404] Pro železniční dopravu nemělo velké pochopení ani francouzští vlastníci, neboť ve Francii již v 60. letech proběhlo velké rušení železničních tratí a železniční nákladní doprava obsluhovala pouze velké podniky, především z těžkého průmyslu a strojírenství, ale cukrovary, pokud netopily uhlím, si vystačily výhradně se silniční dopravou.[405] Nad vodou vlečku udržela pouze celkem silná vazba těsným stranám, především pro automobilku[406] (nyní již se staronovým názvem Škoda), která v této době zaznamenávala obrovský rozvoj. Platby podniků využívajících vlečky i cukrovarnických lokomotiv totiž ve velké míře pokrývaly náklady. Přesto došlo k postupné redukci počtu zaměstnanců obsluhujících vlečku až na soušasných pět.[407]

Nesmíme zapomenout ani na změnu spojenou s rozdělením ČSFR a vznikem České republiky. Od 1. 1. 1993 tak zátěž na dobrovické nádraží dopravuje nový národní železniční dopravce - České dráhy (ČD). Pravděpodobně na začátku éry tohoto podniku bylo z provozu vyřazeno vjezdové návěstidlo z vlečky a nahrazeno výhradně dorozumíváním prostřednictvím telefonu a vysílačky.

Pro úplnost uvádíme i obligátní statistiku vyprodukované rafinády a již naposledy dovezeného surového cukru:[408]

[398] Ústní informace Ladislava Futtery st.
[399] Ústní informace Karla Hrušky.
[400] Taktéž.
[401] FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 83.
[402] ŠNÁBL, R. *Cukrovarnické vlečky.* Praha 2007, s. 23.
[403] Tamtéž, s. 24.
[404] Ústní informace Karla Hrušky.
[405] Ústní informace Tamary Hájkové.
[406] Ústní informace Ladislava Futtery st.
[407] Ústní informace Karla Hrušky.
[408] Podle FRONěK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 99.

Kampaň	Dovoz surového cukru [t]	Výroba bílého cukru [t]
1977/1978	15 318	23 334
1978/1979	14 332	20 367
1979/1980	10 249	16 434
1980/1981	11 835	16 295
1981/1982	9 541	13 080
1982/1983	13 525	20 845
1983/1984	9 229	15 413
1984/1985	11 669	19 357
1985/1986	11 198	19 961
1986/1987	20 320	28 713
1987/1988	12 341	20 677
1988/1989	10 775	13 828
1989/1990	17 579	26 420
1990/1991	16 093	24 701
1991/1992	19 589	30 169
1992/1993	18 307	32 330
1993/1994	13 162	36 855
1994/1995	4 143	38 891

Tabulka 7.: Výroba cukru v Dobrovici v letech 1977 - 1995.
Zdroj: FRONěnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 99.

4.12 Renesance vleky

Další léta se nesla ve znamení neustálého zvyšování množství zpracované řepy až k 83 029 tunám v kampani 1999/2000,[409] jemuž přál i platný cukerní pořádek, který rozděloval cukerní kvóty způsobem výhodným pro velké cukrovary. Tento pořádek v listopadu 2002 zrušil Ústavní soud a nový předpis již přidělený kontingent rozdělil rovnoměrněji, což mělo za následek menší přidělené kvóty pro Dobrovici.[410] Zároveň do chodu trhu s cukrem zasahovala (a zasahuje) Evropská unie, která se snaží snížit celkovou produkci řepného cukru ve prospěch dovozu třetinového cukru.[411] Podrobný rozbor není předmětem naší práce, toto zde uvádíme pouze pro dokreslení stavu v obchodu s cukrem, který se dotýká i provozu vleky.

Pravděpodobně zásadní událostí k záchraně provozu na vlece bylo rozhodnutí akciové společnosti Mosolf Automobillogistik zabývající se distribucí osobních automobilů,[412] která se poohlížela po vhodné ploše v blízkosti Mladé Boleslavi, kde by mohly být skladovány automobily a rozváženy na místo určení. Firma nakonec rozhodla o vybudování zázemí v opuštěné základně železničního vojska na dobrovickém místním nádraží.[413] Skladovací plochy vyrostly v roce 1998.[414] Podstatná část přeprav byla svěřena železnici, jíž se Mosolf

[409] FRONěnK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 99.
[410] VIKTOŘÍK, M. *Litovelský cukrovar.* Litovel 2005, s. 66-67.
[411] KOLEKTIV *Situační a výhledová zpráva Cukr Cukrová řepa.* Praha 2009, s. 7-9.
[412] Ministerstvo spravedlnosti ČR, *Úplný výpis obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze oddíl C, vložka 18479.* (dostupný z URL: http://www.justice.cz [citováno 23. 7. 2009].
[413] Mosolf - Geschichte. Dostupné z URL: http://www.mosolf.de/geschichte [citováno 31. 7. 2009].
[414] Tamtéž.

stal nejvŊtġím pŚepravcem po vleļce s roļním obratem blíġícím se hranici 1000 vozŢ. I tuto obsluhu zajiġŠují stroje cukrovaru.[415]

PŚeprava zboġí postupnŊ narŢstala i v zdárnŊ transformovaných podnicích Agro, druġstvo sluġeb LuġtŊnice a ZENA Mladá Boleslav. Naopak negativní zprávou je ukonļení vozby uhlí do Semļic i pokles poļtu odstavených vozŢ pro automobilku.[416] Dalġí novinkou je roku 1999 uskuteļnŊný pŚechod cukrovaru na rozvoz vŊtġích zásilek cukru vaky bigbag pojmuvġími aġ 1 tunu cukru.[417] Na loġení bigbagy pŚeġly i zásilky cukru uskuteļŔované pomocí ġeleznice.[418] V podobném duchu pŚepravy pokraļovaly i v novém tisíciletí, vleļka definitivnŊ pŚekonala nejvŊtġí krizi a uhájila svou existenci, oġily i pŚepravy cukru a ŚízkŢ z cukrovaru.[419]

Neustále se zhorġující technický stav trati na Ģerļice zapŚíļinil praktické utlumení odstavování vozŢ na dráze.[420] Automobilka Ġkoda navíc vyuġila celkového poklesu ġelezniļní nákladní dopravy a uvolnŊní kapacit ve stanicích a dohodla se s ĻD na odstavování vozŢ na volné koleje pŚímo na nádraġích. Vagony se tím dostaly i pod stálý dohled ġelezniļních zamŊstnancŢ.[421] Pouze symbolické pŚepravy byly oficiálnŊ ukonļeny v roce 2008, v nŊmġ jiġ nebyl za Dobrovicí odstaven ġádný vŢz.[422] Doprava na bývalé trati do DŊtenic tím pŚesto de facto neskonļila, i kdyġ pŚetrvává pouze v obvodu bývalé stanice Dobrovice mŊsto pŚepravou pro spoleļnost Mosolf.[423]

Jistou zajímavostí i dokladem faktu, ġe vleļková lokomotiva se nemusí omezovat pouze na podnikovou síŠ kolejí, budiġ angaġmá stroje 710.451 (dŚíve T 334.0951) na oslavách 120. výroļí trati LibáŔ - Bakov nad Jizerou a Ăin memoriamñ odboļky DŊtenice - Dobrovice mŊsto 16. 8. 2003. Doprovázel parní lokomotivu 310.0134 (mimochodem rovnŊġ s bohatou cukrovarnickou minulostí), která nemohla v tehdy panujícím horkém létŊ pro nebezpeļí poġárŢ plnŊ vyuġít svŢj výkon a musela se spolehnout na pomoc postrku.[424]

Nesmíme zapomenout ani na vývoj v pŚípojné stanici vleļky, nádraġí Dobrovice. Celá éra socialismu se v této stanici projevila minimálními investicemi do zaŚízení, rekonstrukcí proġly (zásluhou ġelezniļního vojska) pouze koleje. Tento stav se nezmŊnil ani s Ļeskými drahami, které se potýkaly s nedostatkem financí. Do situace se vkládá mŊsto, které nejprve nádraġí popularizovalo (pŚedevġím pŚipomenutím epizody z roku 1944, kdy zde jako výpravļí - záġkolák slouġil spisovatel Bohumil Hrabal).[425] Popularizaļní snahy vrcholí odhalením pamŊtní desky spisovateli roku 2004, díky ļemuġ se nádraġí dostává na stránky ġelezniļního a regionálního tisku,[426] na popud mŊsta nakonec v prŢbŊhu roku 2007 dochází i na dlouho odkládanou generální rekonstrukci staniļní budovy vļetnŊ pŚilehlého unikátního dŚevŊného

[415] Ústní informace Karla Hruġky.
[416] Taktéġ.
[417] FRON'nK, N. *170 let výroby cukru v Dobrovici.* Dobrovice 2001, s. 84.
[418] Ústní informace Karla Hruġky.
[419] Taktéġ.
[420] Taktéġ.
[421] Ústní informace zamŊstnancŢ ĻD ġst. Mladá Boleslav hl. n.
[422] Ústní informace Karla Hruġky.
[423] OvŊŚeno autorem v terénu 9. 2. 2009.
[424] OvŊŚeno autorem na výroļních slavnostech 16. 8. 2003.
[425] MŊstský úŚad Dobrovice, *Nádraġí Dobrovice.* Dobrovice 2007 (leták vydaný k pŚíleġitosti rekonstrukce staniļní budovy).
[426] Tamtéġ.

ústředního stavědla.[427] Následujícího roku je ve stanici po 138 letech zrušena výdejna jízdenek.[428]

Provoz na vlečce od roku 2005 již můžeme dostatečně zmapovat díky statistikám prošlých vozů poskytnutým cukrovarem.[429]

2005

Dopravce Ÿ	Mosolf	Agro	Zena	TTD	Ostatní
Měsíc Ź					
Leden	104	13	0	0	0
Únor	72	2	0	0	0
Březen	112	1	0	0	0
Duben	57	6	0	0	0
Květen	49	8	19	1	0
Červen	71	3	66	25	7
Červenec	151	4	119	25	2
Srpen	92	0	83	41	0
Září	52	2	27	32	0
říjen	56	12	29	95	0
Listopad	86	5	0	192	0
Prosinec	79	10	22	212	0
Celkem/rok	981	66	365	623	9

Tabulka 8.: Vagony a vozové jednotky rok 2005
Zdroj: Podnikový archiv Cukrovary a lihovary TTD a. s. (dále jen PA TTD), *Vagony a vozové jednotky rok 2005*.

Celkovou vlečkou prošlo 2 044 vagonů, 30,5% směřovalo do cukrovaru, zbytek tvořila přeprava třetím stranám. Kolonka „Ostatní" znalá již skomírající přepravu vozů k odstavení. Zároveň je patrná i sezonnost přeprav především pro cukrovar a Zenu, kde nejsou v některých měsících realizovány žádné přepravy. Strategickým přepravcem s celoročním významným obratem vozů zůstává Mosolf (nejnižší měsíční přeprava 52 vozů).

2006

V průběhu tohoto roku proběhla v areálu výstavba lihovaru vyrábějícího biolíh z cukrové řepy,[430] který je jako alternativní pohon podporovaný a dotovaný Evropskou unií. Byl zahájen zkušební provoz biolihové stanice vlečkovou expedice zatím malého počtu železničních vozů s lihem, které jsou spolu s posledními odstavenými vozy automobilky předmětem kolonky „Ostatní". Rozjezd lihovaru se projevil i v zatím poslední změně názvu podniku, jenž nyní nese pojmenování Cukrovary a lihovary TTD.

[427] Městský úřad Dobrovice, *Nádraží Dobrovice*. Dobrovice 2007.
[428] Jízdní řád ČD 2007/2008 - 2. změna k 15. 6. 2008.
[429] Podnikový archiv Cukrovary a lihovary TTD a. s., *Vagony a vozové jednotky v letech 2005 - 2008.*
[430] Ústní informace Karla Hrušky.

Dopravce Ÿ	Mosolf	Agro	Zena	TTD	Ostatní
MÐsíc Ź					
Leden	97	18	0	68	0
Únor	137	0	42	24	0
BŚezen	31	0	20	37	0
Duben	137	9	39	0	1
KvÐten	120	8	27	23	0
Ļerven	57	4	29	0	0
Ļervenec	88	0	0	23	0
Srpen	84	3	0	43	2
ZáŚí	41	14	0	0	4
ř íjen	113	13	15	22	0
Listopad	36	8	0	87	5
Prosinec	121	0	0	53	0
Celkem/rok	1 062	77	172	380	12

Tabulka 9.: Vagony a vozové jednotky rok 2006
Zdroj: PA TTD, *Vagony a vozové jednotky rok 2006.*

PŚepravy ļinily celkem 1 703 vozŢ, oproti pŚedchozímu roku tedy ļásteļný, nikoliv dramatický, pokles, zpŢsobený pŚedevģím sníģením výkonŢ pro Zenu a cukrovar, jehoģ podíl klesl na 22,3%.

2007

V tomto roce se jiģ ve statistice objevuje lihovar v samostatné kolonce ĂAgroetanolñ, aļ sídlí v areálu cukrovaru a má stejnou vlastnickou strukturu, úļetnictví obou podnikŢ je vedeno nezávisle a pŚepravu smluvnÐ zajiģŠuje cukrovar.[431] Po niģģích pŚepravách v 1. pololetí lihovar po prázdninách najíģdí do plného provozu, coģ se projevuje výrazným zvýģením odbavených vozŢ.

Dopravce Ÿ	Mosolf	Agro	Zena	TTD	Agroetanol
MÐsíc Ź					
Leden	47	0	12	24	4
Únor	102	8	0	24	3
BŚezen	61	5	17	23	5
Duben	82	13	0	0	0
KvÐten	52	8	0	0	3
Ļerven	128	0	0	0	6
Ļervenec	100	7	0	23	1
Srpen	78	0	38	102	0
ZáŚí	54	7	9	72	53
ř íjen	116	10	39	42	75
Listopad	81	5	20	69	34
Prosinec	101	12	19	104	21
Celkem/rok	1 002	75	154	460	205

Tabulka 10.: Vagony a vozové jednotky rok 2007
Zdroj: PA TTD, *Vagony a vozové jednotky rok 2007.*

Obrat ļinil 1 896 vozŢ, z toho 24,3% pro cukrovar. PoļetpŚepravených vozŢ se udrģel na úrovni odpovídající loŚskému roku, mírnÐ poklesl obrat Mosolfu, narostly vozby cukrovaru.

[431] Ústní informace Karla Hruģky.

2008

Na zaļátku roku se projevila pokraļující restrukturalizace ĻD. Jiģ 1. 12. 2007 doģlo k dlouho pŚipravovanému oddĕlení osobní a nákladní dopravy, vozbu manipulaļních vlakŢ tímto dnem pŚevzala dceŚiná spoleļnost ĻD Cargo, která si na dobrovickém nádraģí zŚídila pracoviģtĕ.[432]

V tomto roce pokraļoval vysoký objem pŚeprav pro lihovar, jenģ se stal druhým nejvĕtģím pŚepravcem. NárŢst pŚeprav donutil podnik poohlíģet se po výkonnĕjģím stroji, který by mohl pŚevzít zátĕģ od menģích a po letech sluģby i poruchových Ărosniļek.[433] Nakonec byla od opravárenské spoleļnosti CZ Loko z Ļeské TŚebové zakoupena ļtyŚnápravová lokomotiva 740.548 (evidenļní ļíslo TP11E01/74-2, rok výroby 1976), která pŚedtím proģla generální renovací.[434] Jedná se o zástupce bývalé Śady T 448.0, jíģ v letech 1973 - 1990 vyrábĕla pragská lokomotivka ĻKD. Celkem bylo pro potŚeby vleļkového provozu dodáno 459 strojŢ, které si spoleļnĕ s obdobnou Śadou 742 ĻSD vyslouģily pŚezdívku Ăkocourñ. Výkon 883 kW, jejģ vznĕtový motor vyrobí, ļiní z této lokomotivy nejsilnĕjģí stroj, jaký se na vleļku dostal.[435]

Významným impulzem vedoucím k poŚízení výkonnĕjģího stroje bylo i zŚízení dalģí pŚípojky na vleļku. Tentokrát za stavbou stála s. r. o. Schnellecke Bohemia zajiģťující pro automobilku Ċkoda kontejnerovou pŚepravu automobilŢ.[436] Pro svou logistickou základnu si zvolila volný pozemek vedle sila smĕrem k mĕstu, rovnĕģ i tato spoleļnost si poŚídila ģeleznilní pŚípojku, odboļující z vleļky spoleļnĕs kolejí Zeny.[437] První vozy odtud smĕŚovaly v prŢbĕhu ļervna.

Dopravce Ÿ	Mosolf	Agro	Zena	TTD	Agroetanol	Schnellecke
Mĕsíc Ź						
Leden	67	4	0	85	49	
Únor	85	29	0	40	21	
BŚezen	89	17	0	41	43	
Duben	130	20	0	19	44	
Kvĕten	85	0	7	38	90	
Ļervenļ	61	0	20	2	66	7
Ļervenec	44	0	0	44	51	0
Srpen	39	6	17	0	78	10
ZáŚí	67	0	0	41	78	41
říjen	93	11	0	52	54	29
Listopad	62	4	42	0	68	12
Prosinec	55	11	22	52	45	25
Celkem/rok	877	102	108	414	687	124

Tabulka 11.: Vagony a vozové jednotky rok 2008

Zdroj: PA TTD, *Vagony a vozové jednotky fiskální rok 2008* a *Vagony a vozové jednotky fiskální rok 2009.*

Celkový roļní provoz na vleļce vzrostl na 2 312 vozŢ, navzdory výraznĕjģímu poklesu zátĕģe z Mosolfu zpŢsobenému hospodáŚskou krizí dolehnuvģí v 2. pololetí výraznĕ na automobilový prŢmysl.

[432] OvĕŚeno autorem v terénu 30. 1. 2009.
[433] Ústní informace Karla Hruģky.
[434] Taktéģ.
[435] KOLEKTIV *Atlas lokomotiv 2000*. Praha 2001, s. 104.
[436] Ústní informace Karla Hruģky.
[437] Taktéģ.

2009

Za poslední rok nemáme dosud k dispozici pŚesnou statistiku. ĻásteļnĎ se na vozbĎ negativnĎ projevuje pokraļující krize, která zapŚíļiŔuje menġí pŚepravy z Mosolfu i pomalejġí rozjezd Schnellecke. PŚesto je patrné oġivení provozu díky vzrŢstu stálých pŚepravcŢ ze ļtyŚ na ġest. I pŚes nepŚíznivou hospodáŚskou situaci vleļkou odeġlo mj. témĎŚ 8 000 tun cukru s urļením do Rumunska ļi pŚes 15 000 tun ŚízkŢ pro italského odbĎratele. Lihovar navíc odeslal celkem 30 000 tun bioethanolu.[438] Dodávky pro lihovar i vozba z Schnellecke jsou navíc celoroļní záleġitosti, doġlo tedy k ļásteļnému omezení výraznĎ sezonního provozu na vleļce odvislému od zemĎdĎlských podnikŢ.[439]

Souļasná vozba probíhá dennĎ kromĎ nedĎlí. Po pŚedchozím shromáġdĎní zátĎġe vyjíġdí kolem pŢl osmé ráno vleļkový vlak na nádraġí k manipulaļnímu vlaku z Nymburku do Mladé Boleslavi. Odeġlé vozy jsou odstaveny na kusou (ļtvrtou kolej), jíġ má cukrovar k dispozici, a dojde k pŚebrání zátĎġe od manipulaļního vlaku. V prŢbĎhu dopoledne cukrovarnický stroj vozy rozposunuje jednotlivým pŚepravcŢm. V pŚípadĎ vĎtġího objemu zásilek jsou vagony odstaveny na nádraġí na sedmou kolej (nejvzdálenĎjġí od staniļní budovy). V takovém pŚípadĎ vyjíġdí vleļkový vlak jeġtĎ odpoledne, aby dopravil i zbytek zátĎġe. Cílem cukrovaru je doġlou zátĎġ odvést co nejrychleji, aby se pŚedeġlo placení penále.[440]

V ļele vlakŢ se objevuje novĎ pŚíchozí 740.548, obĎ Ărosniļkyñ jsou zaŚazeny letmo a do provozu zasahují pouze v pŚípadĎ prohlídek a neschopností Ăkocourañ. Starġí stroj 710.355 je navíc dlouhodobĎ odstaven pro poruchu motoru, jehoġ oprava byla pro dostatek zbylých strojŢ odloġena. Provoz je maximálnĎ racionalizován, na vleļce slouġí pouze pĎt zamĎstnancŢ, tŚi strojvedoucí a dvojice posunovaļŢ. PravidelnĎ po pŢl roce dochází k diagnostickému mĎŚení stavu svrġku a pŚípadné závady jsou okamġitĎ opraveny.[441]

Hlavní pŚepravní komoditu pŚedstavují osobní automobily, které tvoŚí veġkerou zátĎġ Mosolfu i Schnellecke. V pŚípadĎ Mosolfu se jedná o dopravu kompletnĎ smontovaných vozŢ na speciálních patrových vozech, Schnellecke automobily pŚepravuje rozmontované v kontejnerových vagonech na východní trhy, pŚedevġím do Ruska. Biolihová stanice vozí líh ļistý, surový i denaturovaný, hlavními obchodními partnery, kam zásilky smĎŚují, jsou spoleļnosti Ļepro, Unipetrol, polská PKN Orlen, nĎmecká Go Germania a francouzská Cahill. Do Agra jsou dopravována hnojiva, pŚedevġím ledky a MPK. Odvoz zboġí výraznĎ pŚevládá v pŚípadĎ Zeny a cukrovaru. Dovoz obilí do sila zajiġŠují výhradnĎ nákladní automobily, odtud je postupnĎ expedováno i s pomocí dráhy. Skladba komodit je znaļnĎ pestrá, vozí se rŢzné druhy obilnin a kukuŚice. Cukrovar vyváġí sypký cukr v jiġ zmínĎných ġocích bigbag a peletky, tedy Śízkové úsuġky pro potŚebu zemĎdĎlcŢ.[442]

Podíl cukrovaru na pŚepravách se pohybuje kolem 25%. PrávĎ vozba tŚetím stranám a poplatky od nich se výraznou mĎrou (zhruba z ½ aġ l) podílejí na umoŚování nákladŢ spojených s provozem vleļky. Tím vleļka není pro cukrovar zbyteļnĎ drahou pŚítĎġí jako pro jiné podniky, které se v prŢbĎhu 90. let ġeleznilní pŚípojky zbavily.[443]

V budoucnosti, po odeznĎní krize, se pŚedpokládá potvrzení vzrŢstajících pŚeprav pŚedevġím díky lihovaru. Na zhruba 1 000 vozŢ by mĎl opĎt vzrŢst roļní obrat Mosolfu a do statistik by

---

[438] ROH, M. *PŚepravy cukru po ġeleznici*. Speciál ĻD Cargo, leden 2010, ļ. 1, s. 13.
[439] Ústní informace Karla Hruġky.
[440] Taktéġ.
[441] Taktéġ.
[442] Taktéġ.
[443] Taktéġ.

mohlo váǵnŊi promluvit i zatím pŚitlumené Schnellecke. Zatím poslední informací z jara 2009 je nabídka ĻD Carga na obnovení pŚeprav Śepy. K této myġlence se cukrovar nestaví nijak odmítavŊ, protoǵe v uplynulém desetiletí se Śepní rajon mnohonásobnŊ zvŊtġil (ļást kontingentu se vozí aǵ z Ļáslavska) a pŚeprava Śepy nákladními auty je zdrojem velmi kritizovaného velkého zneļiġtŊní silnic. Dalġí vývoj moǵného obnovení Śepných vlakŢ na ļeských kolejích bude záviset na probíhajících jednáních a samozŚejmŊ rozhodující roli bude hrát cena, jíǵ dráǵní dopravce nabídne.[444]

4.13 Procházka po vleļce[445]

Vleļka zaļíná ve stanici Dobrovice výhybkou ļíslo 6, kterou se vydŊuje vleļková kolej z kolejiġtŊġst., souļástí vleļky je i kusá kolej ļíslo ļtyŚi, která bývá po vŊtġinu ļasu zaplnŊna prázdnými vozy z vleļky, které ļekají na pŚevzetí náleġitostmi ĻD Cargo. Ihned následuje levý oblouk, jímǵ se koleje stoļí prakticky o 90° k severovýchodu.

Na zaļátku oblouku vleļka kŚíǵí pŚíjezdovou komunikaci na nádraǵí. PŚejezd zabezpeļují pouze výstraǵné kŚíǵe, a proto návŊst povoluje maximální rychlost 10 km/h, vlak je zároveŔ povinen houkat. Po pŚejetí pŚejezdu tabulková návŊst povolenou traŠovou rychlost zvyġuje na 30 km/h, coǵ je na vleļkové pomŊry relativnŊ vysoká hodnota, která potvrzuje dobrý stav svrġku. Koleje neproġly od rekonstrukce ǵeleznilním vojskem zásadními zmŊnami, betonové praǵce slouǵí bez problémŢ, obļas musí být sáhnuto k výmŊnŊ kolejnic, coǵ se zpravidla dŊje pouǵitým kolejivem ze staveb ǵeleznilních koridorŢ (v souļasnosti bŊǵná praxe, takto jsou spravovány i veŚejné místní a regionální dráhy).

Oblouk konļí v km 0,3, kde stojí zbytky vjezdového návŊstidla z vleļky. Do dneġních dnŢ se zachoval pouze notnŊ zrezivŊlý stoǵár bez ramene a nŊkolik stojanŢ drátovodu mezi stanicí a návŊstidlem. Na umístŊní návŊstidla na levé stranŊ ve smŊru jízdy upozorŔovala tabulka na opaļné stranŊ kolejí, dnes z ní zbyl pouze zprohýbaný, neļitelný plech.

Odtud následuje asi kilometrový pŚímý úsek. Na jeho poļátku traŠ betonovým propustkem pŚekoná potok Dobrovku a bezprostŚednŊ poté míjí po pravé stranŊ sklad Agra LuġtŊnice. SkladiġtŊ s vleļkou spojuje asi 100 metrŢ dlouhá odboļná kolej propojená s vleļkou na obou stranách. Kapacitu vozŢ zvyġují oboustranná prodlouǵení odboļné koleje, která se tak táhne po celé délce areálu. Vykládku hnojiv zabezpeļuje pŚistavený pásový dopravník, který slouǵí jak ǵeleznilní, tak i silnilní dopravŊ.

Za skladiġtŊm stojí rovnŊǵ jiǵ znaļnŊ zrezivŊlá a skoro neļitelná pevná pŚedvŊst stanice Dobrovice. TvoŚí ji plechová tabulka tvaru ġestiúhelníku nalakovaná ǵlutŊ, dvakrát ļernŊ pŚeġkrtnutá. K trati se pŚidává tŊleso okresní silnice z Libichova do Dobrovice, které vleļku doprovází aǵ na konec pŚímého úseku. Mezitím traŠ dalġími dvŊma propustky pŚekonává obļasné vodoteļe.

V km 1,4 zaļíná dvousetmetrový pravotoļivý oblouk o polomŊru 200 metrŢ, v jehoǵ polovinŊ se vleļka kŚíǵí se zmínŊnou okresní silnicí. PŚejezd je jako jediný na vleļce vybaven svŊtelnou výstrahou, a proto na nŊm není sníǵena rychlost. Zaļíná zde úsek stoupání 9,5ă . Ihned za pŚejezdem následují dvŊ výhybky.

[444] Ústní informace Karla Hruġky.
[445] Popisovaný stav odpovídá 9. 2. 2009.

První, novější, odbočuje kolej nalevo do podniku Schnellecke. Tato přípojka je vybavena novými dřevěnými pragci. Kolej do závodu výrazně stoupá, proto ujetí vozů zabraňuje výkolejka i brána plotem obehnaného podniku. Přípojka se dostane na krátkém úseku na úroveň terénu při vjezdu do areálu firmy, který je umístěn na opačném konci pozemku při silnici do Kosořic. Nedostatek prostoru je příčen úvratí, jíž se kolej vrací zpět západním směrem, kde probíhá nakládka do vozů. Prudký svah eliminuje vysoký násep, který umožňuje nakládat vagony na rovině.

Druhou výhybkou se odděluje odbočka do sila podniku Zena. Rovněž tato kolej stoupá, nikoliv tak výrazně jako přípojka Schnellecke. Proto tato kolej, která vede rovněž až ke kosořické silnici, končí několik metrů pod úrovní silničního tělesa. Kolejové rozvětvení odpovídá době stavby sila: dvě krátké koleje, na nichž probíhá nakládka zboží a krátká výtažná kusá kolej zakončená mohutnou betonovou zarážkou.

Vlečka pokračuje v levém oblouku až do nabrání východního kurzu. Po levé straně míjí nejprve zarážku na odbočce do sila a poté celý podnik, napravo leží malá zahrádkářská kolonie. Návěst upozorňující na blížící se snížení rychlosti na 10 km/h a v dálce za ním viditelný Řípiskálek (tj. návěst přikazující použití houkačky) dávají tušit blížící se nechráněný přejezd. Jedná se o křížení okresní silnice do Kosořic.

Vedle rychlostníku zavádějícího již avizovaných 10 km/h leží v začínajícím pravém oblouku s poloměrem 200 metrů další výměna. Právě zde začíná předtím léta diskutovaná spojka na místní nádraží, nakonec v tichosti zřízená vojáky. Spojka je to opravdu kratičká, nejprve přechází společně s kmenovou vlečkovou kolejí přes silnici, načež se stáčí mírně vpravo k bývalému nádraží, dnes areálu podniku Mosolf, který se navíc rozrostl do polí k jihu. Dodnes se zachovala bývalá staniční budova, která je navíc čerstvě nabílena. Nakládka probíhá na dvou několikasetmetrových kolejích. Na druhém konci areálu vychází již nepoužívaná kolej zrušené dráhy vedoucí k Semčicím. Již dosti nekvalitní a nesjízdný svršek končí po zhruba dvou kilometrech těsně před bývalým nákladištěm Semčice.

Cukrovarnická kolej se stáčí opět v úhlu 90° k severu. Další Řípiskálek upozorňuje na roku 1999 zřízený přejezd na novém nákladním přívodu do cukrovaru, díky němuž přestala auta s řepou jezdit přes střed města. Krátce za přejezdem se zprava přibližuje přívodní vlečka cukrovaru ze stanice Dobrovice město. V souběžnosti slouží především k odstavování prázdných vagonů, neboť obsluha Mosolfu se zajišťuje po vojenské spojce. I tuto kolej křížíí zmíněný nákladní přívod.

Vlečka již pokračuje zbývajících 700 metrů přímo k severu. Krátce za výhybkou koleje od místního nádraží následuje brána do cukrovaru (podnik se tímto směrem rozrostl, dříve zde stály odstavné koleje, mostní váha a topírna pro vlečkové stroje). Zde se vlečka větví na více kolejí, na nichž probíhá vykládka pro lihovar a nakládka pro cukrovar. Také se zde odstavují cukrovarské stroje. Na přívodní tovární dvůr jedou koleje vedou, ale již nejsou používány. Povolená rychlost již uvnitř závodu zůstává na 10 km/h.

4.14 Neuskutečněné projekty

Blízkost dvou vzájemně nepropojených nádraží v Dobrovici prokovala představivost stavitelů drah i místního obyvatelstva, kterým se již nechtělo podnikat na vlak tříkilometrovou

vycházku. Není tedy divu, že o veřejnční spojení obou stanic se mnohokrát v průběhu jejich existence uvažovalo.[446]

Historie propojovacích snah zaíná roku 1883 ihned po stavbě přípojky z Děčenic. Kromě Dobrovice se nejvíce angažovali obané obcí ležících mezi Děčenicemi a Dobrovicí zklamaní, že jejich osadou sice koleje vedou, přesto však nemají železniční spojení se světem. Jejich sny se tehdy realizace nedokaly, neboť ani cukrovar, ani BCB neměly velký zájem na provozování zcela jistě ztrátových vlaků, které by navíc musely být pro nedostatek zátěže vedeny jako osobní.[447] Jinak běžnou praxí místních drah bylo vypravování smíšených vlaků, kdy se k jednomu, nanejvýš dvěma osobním vozům připřahaly nákladní vagony se zátěží pro mezilehlé stanice na dráze. Pro majitele to znamenalo snížení nákladů, kdy byl místo dvou vlaků vypravován jeden, docházelo však k velkému prodlužování jízdních dob, poněvadž se na nádražích s nákladními vozy posunovalo.

Reálnou nadějí na stavbu vytoužené spojky a veřejnční dopravy na vleku cer přinesl zemský zákon č. 8 zemského zákoníku ze dne 17. 12. 1892 ČO zvelebení železnictví nižšího řádu, na jehož základě stačilo žadatelům o koncesi sehnat pouze 25% finanční částky potřebné ke stavbě železnice, zbytek zajistil Zemský výbor Království českého buď garantováním zúročení a splacení dluhopisů vydaných koncesionáři, nebo přímou půjčkou. Tímto zákonem si železnice měla najít cestu do míst, o něž neměly zájem velké železniční společnosti.[448] Zájemci neboli interesenti (zpravidla se jednalo o města, obce, významnější podniky a velkostatky ležící na projektované trati) vytvářeli družstva pro výstavbu dráhy. Stavba schválených tratí byla prováděna co nejlaciněji. Kromě úlev, které obsahoval již říšský zákon č. 56 z roku 1880, byly pro výstavbu budov užívány normalizované plány,[449] i proto si jsou lokálkové budovy tak podobné.

V námi sledované oblasti se sdružili zájemci z Dobrovice, Horek a Brodců za účelem výstavby dráhy Chotěnov - Dobrovice, jejíž součástí měla být i výstavba spojky u místního nádraží a prodloužení osobní dopravy až do Děčenic.[450] Do čela přípravného komitétu se postavil přímo Alexander Thurn-Taxis,[451] který v nové dráze spatřoval další možnost dovozu řepy, čímž by se zvětšil cukerní rajon o část dolního Pojizeří. V průběhu roku 1895 byl Josefem Kovaříkem vypracován předběžný projekt dráhy.[452]

Brzy se objevil zásadní problém: Prvních 5 kilometrů měla projektovaná dráha vést po těsné vleky cukrovaru Brodce (tehdy jejich Spolkového rolnického cukrovaru v Horkách) z chotěnovské stanice a právě po vlece měla překonat řeku Jizeru,[453] čímž by se zbavila největší a také nejnákladnější stavby, tedy jizerského mostu. Interesenti nutně museli přesvědčit cukrovar o odprodeji 5,2 km dlouhého úseku vleky. Horecká surovárna ale v projektu spatřovala nevítanou konkurenci. Kdyby byly okolní oblastí drahou přímo spojeny s větším podnikem v Dobrovici, který by jí mohl přebrat část nasmlouvaných dodávek řepy, musel by podnik v rámci konkurenčního boje zvýšit výkupní ceny řepy. Proto v protokolu z 22. 6. 1896 sice v úvodním prohlášení zástupci cukrovaru: ***Ačkoli nejsou proti projektované místní dráze žádných námitek***,[454] ale ihned doplňují sedm podmínek, mj. nové přípojení

[446] AMD, PKD, s. 33.
[447] Tamtéž.
[448] PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky*. Praha 2002, s. 77.
[449] Tamtéž.
[450] NA, fond Generální inspekce KkStB (dále jen GI), *Místní dráha Chotěnov - Dobrovice*, k. 38.
[451] Tamtéž.
[452] Tamtéž.
[453] Tamtéž.
[454] Tamtéž.

cukrovaru i poŚízení vleļného stroje na úļet koncesionáŚŢļi slevy na dovozném.[455] Kdyby vġak:

Ăŕé kterákoliv podmínka, jiġ vesmŊs v ġivotním zájmu podepsaného podniku jsou poloġeny, se neuskuteļnila, pak ohraġuje se podepsaný cukrovar (é) *co nejrozhodnŊji proti zamýġlené místní Dráze Dobrovice - ChotŊov, ponŊvadġ by jejím zŚízením na své existenci netoliko poġkozen, nýbrġ i úplnŊ zniļen byl, neboŠ nemohl by pak malý náġ podnik s obrovským sousedícím na vġecky strany rozvŊveným cukrovarem dobrovickým soutŊġiti.ñ*[456]

Nedivíme se, ġe úvahy o stavbŊ na desetiletí utichly. Jediným pokrokem tedy bylo jiġ zmínŊné obļasné zavedení osobní dopravy mezi DŊtenicemi a stanicí Taxis Dobrovice roku 1902.

Ļásteļné oġivení na spojení ChotŊtova s Dobrovicí pŚinesly zamýġlené dráhy z Lysé nad Labem pŚes Nové Benátky (dnes Benátky nad Jizerou) do ChotŊtova a z Nových Benátek do Mladé Boleslavi, o nichġ se zaļalo mluvit v roce 1906.[457] V protokolu z 20. 10. 1908[458] vyjádŚil své stanovisko i dobrovický cukrovar, jmenovitŊústy Śeditele Antonína ĻiŔovského a zástupce Alexandra Thurn-Taxise Frantiġka Pejġka. Mimo jiné uvedli:

ĂProti projektu místní dráhy Lysá - Benátky - Horky - ChotŊov neļiníme ġádných námitek, kdyġ bude projekt dobrovického cukrovaru Dobrovice - ChotŊov pojat do projednávaných projektŢ a tvoŚiti s tŊmito jeden celek. Za tím úļelem ġádáme, aby stanice Brodce byla tak umístŊna, ġe bude lze docíliti prŢbŊġného spojení z Dobrovice jednak smŊrem na ChotŊov, jednak na Nové Benátky.

Tuto podmínku jsme nuceni klásti v zájmu umoġnŊní výhodného spojení z ChotŊova na Dobrovici, kterého se domáháme od r. 1895.ñ[459]

Snahy cukrovaru podpoŚil i okresní výbor v Mladé Boleslavi, který deklaruje projektu podporu pouze v pŚípadŊ, ġe bude doplnŊn o pŚípojku na stanici Taxis Dobrovice. Ve zdŢvodnŊní okresní starosta Papouġek poznamenává:

Ăŕé tímto doplnŊním bude jednak znaļnŊ zesílena doprava nákladová, jednak dostane se ļetným obcím okresu Mladoboleslavského na stranŊ Dobrovické ġeleznilního spojení ...ñ[460]

Podpora okresního výboru byla velice ġádoucí, navíc se pŚedpokládalo, ġe zakoupí vŊtġí mnoġství akcií,[461] proto komitét ke stavbŊ dráhy do projektu zapracoval krátkou pŚípojku od Libichova, kterým mŊla procházet místní dráha od Horek do Boleslavi na dobrovické nádraġí tehdy ļerstvŊ postátnŊné ÖNWB, odkud mŊlo být vyuġito vleļky cukrovaru, z níġ mŊla vycházet dlouho ġádaná pŚímá spojka na místní nádraġí.[462] Tentokrát ale cukrovar nebyl v roli stavitele dráhy, ale podniku, kterého zástupci druġstva pro stavbu dráhy uctivŊ ġádaly o odprodej vleļky. Snad jeġtŊ nevyļpŊla hoŚkost z neúspŊġných jednání se surovárnou v Horkách, svŢj díl mŊlo i opravdu vysoké vytíġení vleļky v dobŊ kampaní, kaġdopádnŊ zástupce kníġete Thurn-Taxise Frantiġek Pejġek do ĂProtokolu z 23. 10. 1909 pro stavbu

[455] NA, fond Generální inspekce KkStB (dále jen GI), *Místní dráha ChotŊov - Dobrovice,* k. 38.
[456] Tamtéġ.
[457] NA, GI, *Místní dráha Lysá - Nové Benátky - ChotŊov a Nové Benátky - Mladá Boleslav,* k. 61.
[458] Tamtéġ.
[459] Tamtéġ.
[460] Tamtéġ.
[461] Tamtéġ.
[462] Tamtéġ.

místní dráhy Lysá - Nové Benátky - Ml. Boleslav s odbočkami do Chotěnova a Dobrovice pro dílčí trať vedoucí z Dobrovice do Libichovan zanesl následující:

„Souběžně žádám, aby v téže době poskytnuta byla možnost k uskutečnění železničního spojení Dobrovice rakouská severozápadní dráha do stanice Dobrovice-Taxis, při čemž používání vlečky dosavadní vyhrazuji jedině pro dosavadní účele jako odstavní kolej."[463]

Cukrovar tedy požadoval zřízení paralelního spojení stanic mimo své vlečky. Toto řešení výrazně stavbu, kde se jinak šetřilo na všem, prodražovalo. Interesenti ale o spojení obou dobrovických stanic (a o podporu okresního výboru) stáli. Proto zástupce ústředního komitétu k výstavbě dráhy JUDr. Bedřich Bobek nároky cukrovaru schvaluje slovy:

„Pokud se týče žádosti J. J. knížete Alexandra z Thurn-Taxise, aby vlečka z Dobrovice-nádraží do cukrovaru vedoucí nebyla k účelům dráhy vyvlastňována, nýbrž aby pro toto spojení zvláštní nová kolej byla vystavená, prohlašuji jménem ústřed. komitétu, že žádost pana zástupce Jeho Jasnosti jest oprávněna vzhledem k velikému provozu z cukrovaru, rafinerie, jakož i pivovaru a kruhovky Dobrovické a odporučuji žádost tuto k příznivému vyřízení."[464]

Tato žádost byla opravdu příznivě vyřízena a s využitím vlečky se již dále nepočítalo. S vybudováním koleje v odlišné trase počítá i „Generální a detailní projekt místní dráhy Lysá - Benátky - Dobrovice - Taxis Dobroviceň od fundované pražské Technické kanceláře inženýrů Köhlera a Raynala.[465] Bohužel se nedochovaly veškeré nákresy a podklady, naopak máme k dispozici obšírnou technickou zprávu týkající se úseku Dobrovice - Taxis Dobrovice, pro velice zajímavé údaje jí zde uvádíme v doslovném znění:

Technická zpráva

v Praze v červenci 1913

Úvod

Předmětem projektu předloženého jest spojení stávajících stanic, jež zřízeny jsou pro obec Dobrovickou.

Jsou to stanice Dobrovice na trati Nymburk - Ml. Boleslav c. k. státních drah (dráha severozápadní) a stanice Taxis Dobrovice na trati Dolínenice - Taxis Dobrovice bývalých drah obchodních. Z obou stanic vybíhají soukromé vlečky pro cukrovar Dobrovický, které dle znatelného jeho rozsahu nesa stavby spodní byly mezi sebou spojeny; dnes spojení toto nestává.

Jelikož stanice Dobrovická na trati hlavní c. k. stát. drah jest od obce samé přes 2 km vzdálena, domáhala se obec tato s okresem Ml. Boleslavským, aby kdysi stávající spojení obou vleček bylo obnoveno a tato, ze soukromých vleček a krátké spojky vytvořená trať, obě stanice spojující, odevzdána byla veřejné dopravě.

Jednání s majitelem soukromých vleček vedené ohledně jich veřejnění nemělo však pozitivního výsledku.

Jelikož i jinak tratě vleček a jich vystrojení nevyhovují předpisům, jaké se kladou na dráhy, rozhodlo se družstvo pro stavbu místní dráhy Lysá - Benátky - Dobrovice zabrati i tuto spojku do svého traťového propojení a jí samostatně vybudovati bez použití vleček stávajících.

[463] NA, GI, *Místní dráha Lysá - Nové Benátky - Chotěnov a Nové Benátky - Mladá Boleslav*, k. 61.
[464] Tamtéž.
[465] Tamtéž.

Délka trati a stavební kapitál

Délka projektované linie od středu výpravní budovy v Dobrovicích až na konec stanice Taxis Dobrovice obnáší 2,672 km. Stavební náklady s připočtením úroků z interkalárních, fondu záložního a obnovovacího obnáší celkem 330.000 K tedy 165.000 K na jeden kilometr stavební délky.

Technická kancelář Köhler & Raynal Praha III[466]

Asi nejzajímavější je v této zprávě informace o údajném dřívějším propojení obou vleček. Tuto informaci žádný jiný pramen nepotvrzuje, a proto se na ni musíme dívat spíše skepticky. Pokud by dříve nějaká taková kolej existovala, musela zaniknout již před rokem 1895, protože již zmíněný předběžný projekt dráhy od Chotěnova počítá s její výstavbou.[467] S nejvyšší pravděpodobností se tedy jedná o omyl, který ale zaráží v případě, že dokument, který jej obsahuje, vypracovali odborníci na trasování drah, kteří by měli zemní těleso snesené koleje poznat.

Zajímavé jsou i údaje o délce trati. Technická zpráva zmiňuje hodnotu 2,672 km, zároveň ale doplňuje, že jde o vzdálenost od výpravní budovy stanice Dobrovice po konec místního nádraží. Z propočtu nákladů vyplývá, že skutečná stavební délka trati činí rovné dva kilometry.

Alespoň v malé části k opuštění dobrovického nádraží měla nová trať využít vlečkové koleje. Svědčí o tom přiložený „Seznam pozemků pro výkup od km 0.00 do km 2.476“, v němž je mj. zahrnuta i část pozemku katastrálního pozemkového čísla 839/3 v majetku Panství Dobrovice o výměře 81,71 m^2 užívaný jako vlečka. Přípojená poznámka hovoří o spoluužívání vlečky. Další trasování předpokládáme přes okresní silnici na Libichov a skrz pole k severovýchodu až k silnici do Kosořic, podél níž se trať měla stáčet na sever a na dohled místnímu nádraží (i staré vlečce) se pravým obloukem přes silnici napojovala do stanice Taxis Dobrovice. Celková délka by byla asi o 300 metrů delší než podle varianty využívající obou vleček.

Jakmile se připravovaly pozemky k výkupu, byla stavba dráhy již doslova na spadnutí. Takřka jistou výstavbu ale zhatily výstřely v Sarajevu a vypuknuvší válka. Kdyby došlo skutečně k realizaci dráhy, vznikla by v Dobrovici zajímavá situace: dvě stanice by paralelně spojovala jednak místní dráha, jednak vlečky. Podobná spojení můžeme vídat v průmyslových oblastech, např. na Ostravsku, v případě malého města jako Dobrovice prostého těžkého průmyslu by však šlo o jinde nevídaný unikát.

Snahy již pouze o spojení obou stanic bez dalšího pokračování na Benátky a Lysou neutichaly ani po válce. V prvních letech samostatné republiky nemě projekt valnou naději na realizaci, protože většina prostředků na výstavbu železnic směřovala na Slovensko a Podkarpatskou Rus se zaostalou sítí drah.[468] Zároveň byla zvyšována kapacita nedostačujícího spojení západ - východ, které by respektovalo hranice nového státu (dosud většina hlavních drah směřovala do Vídně či do Prahy) a na místní tratě ve středních Čechách se již nedostávalo.[469]

Poptávky po spojení města s nádražím využil roku na počátku roku 1928 soukromý autodopravce, který od února 1928 zajišťoval přepravu na lince Dobrovice - Dobrovice

[466] NA, GI, *Místní dráha Lysá - Nové Benátky - Chotěnov a Nové Benátky - Mladá Boleslav,* k. 61.
[467] NA, GI, *Místní dráha Chotěnov - Dobrovice,* k. 38.
[468] GRINDLAUER, Z. *Vlakopis lužický*. Praha 2004, s. 17.
[469] Tamtéž.

nádraží.[470] Konec soukromého autobusového podnikání uzavřel zákon č. 198/1932 Sb., regulující soukromou autobusovou dopravu ve prospěch ČSD, které převzaly většinu soukromých linek mimo jiné i dobrovickou. V autobusech, které byly podřízeny oddělení pro železniční autobusovou dopravu, platil běžný tarif ČSD.[471]

Po odeznění hospodářské krize ve 2. polovině 30. let město Dobrovice opět předkládá žádost o zveřejnění cukrovarnických vleček a stavbu spojky.[472] Nápadu se ale nedostávalo podpory od cukrovaru, který, poukázav na vysoké přepravy na vlečkách neumožňující přívoz osobních vlaků, odkazoval na projekt z roku 1913 o výstavbě vlastní koleje mezi nádražími v celé délce.[473] Jestliže dvojí paralelní spojení dobrovických nádraží vzbuzovalo pochybnosti již před válkou, za první republiky bylo již zcela mimo realitu. Nadějí na realizaci měla pouze kratilká spojka a úprava vleček pro řádnou dopravu. Do příprav a jednání mezi městem a cukrovarem opět zasahuje vyšší moc, tentokrát Mnichovský diktát a v krátké době i obsazení Československa.

Úplný závěr války s sebou přinesl krátké částečné zveřejnění vlečky pomocí vybudované zastávky Dobrovice zastávka, o níž jsme se zmínili již dříve. Zároveň se jednalo již poněkolikáté o stavbě přímé spojky.[474] Předchozí přípravy zhatil počátek válečného konfliktu, tentokrát jednání i peážní přepravu vlečkou zarazil konec války a všeobecné přerušení železniční dopravy 5. 5. 1945.[475]

Obyvané Dobrovice a okolních obcí se ale nechtěli smířit s koncem zajištěnk na vlečku, které již nebyly po osvobození obnoveny. Poslední frontální útok za spojení stanic začal roku 1946[476] a trval celý následující rok.[477] Průběh událostí roku 1947 dokumentuje následující zápis pamětní knihy stanice Dobrovice:

SNAHY O ZVEŘEJNĚNÍ PROVOZU
VLEČKY CUKROVARU.

Jak již bylo na několika místech v předu uvedeno, projevuje se stále naléhavěji potřeba kolejového spojení nádraží s městem přísp. s tratí Dětenice - Dobrovice město. Z toho důvodu byl v roce 1947 znovu vznesen požadavek veřejnosti o zveřejnění provozu na vlečce cukrovaru a tím o spojení trati Nymburk - Mladá Boleslav s tratí Dětenice - Dobrovice město. Za tím účelem byla na den 24. března 1947 svolána společná schůze interesovaných Místních národních výborů (Dobrovice, Bojetice, Ledce, Úherce, Čerčlice, Semčice, Přítice, Ctiměřice, Ujkovice, Kobylnice a Vinařice), na níž usneseno požádovati se spojení memorandem na ministerstvo dopravy v Praze.

Požadavky, vyjádřené tímto memorandem, byly podporovány i ústavními a politickými činiteli (dopravním výborem Ústavodárného Národního Shromáždění) a ministerstvem dopravy nařízeno prozkoumání otázky a podání obšírné zprávy.

Do konce roku 1947 nebylo o zveřejnění vlečky dosud rozhodnuto.[478]

---

[470] AMD, PKD, s. 35.
[471] ŘINDLAUER, Z. *Vlakopis luční*. Praha 2004, s. 36.
[472] AMD, PKD, s. 34.
[473] Tamtéž.
[474] Tamtéž.
[475] Tamtéž.
[476] AMD, PKDM, s. 28.
[477] AMD, PKD, s. 50.
[478] Tamtéž.

Únorem 1948 veškeré snahy o zveřejnění vlečky nadobro končí.

4.15 Doslov

V názvu své práce zmiňujeme 140. výročí, které vlečka letos na podzim oslaví. V textu jsme tyto kulatiny přísně nezdůrazňovali, proto si na tomto místě dovolíme malé bilancování.

Nikdo již asi nespočítá, kolik vlečkou prošlo zátěže a v kolika vagonech. Počítat to ani není třeba, za mnohaletství nákladů a význam vlečky hovoří vývoj, jímž prošla. Přeměna na lokomotivní pohon, rozšiřování kolejiště v cukrovaru i na přípojných nádražích nebo několikeré zesilování svršku jsou jen některé z mnohých zastávek na cestě vzhůru. Za své existence se nevyhnula ani krizím, nejsilnějším na počátku 90. let zdárně překonala a své nedílné místo si vybojovala i pro 21. století.

Současná doba, která přináší změny ze dne na den, si nemůžeme dovolit hýřit přehnaným optimismem, zvláště po bezprecedentním odchodu jiného významného cukrovarnického konsorcia Eastern Sugar ČR z České republiky spojenému se zavíráním cukrovarů, k němuž došlo před třemi lety.[479] Přesto doufejme, že vlečku čekají další léta každodenní, možná trochu rutinní, služby, v níž poslouží dopravcům alespoň tak dobře, jako to činila doposud.

[479] KOLEKTIV *Situační a výhledová zpráva Cukr Cukrová Řepa.* Praha 2009, s. 5.

5. Závěr

Nepoľítám-li dvojici kraŠouľkých statí, které jsem jeġtě na základní ġkole musel vypracovat pro ústŚední kolo DěJepisné olympiády, jde o první pokus o odbornou práci. Aľkoliv jsem se snaġil, seľ to ġlo, není a zatím ani nemŢġe být obraz vleľek kompletní. Velká ľást materiálŢ pravděpodobně navġdy zmizela v propadliġti děJin a jiġ je nelze dohledat. Jsem vġak pevně pŚesvědľen, ġe jistě zajímavé materiály zobrazující vývoj podniku ve 2. polovině 20. století týkající se i vleľek leġí dosud nezpracovány ve fondu Union cukru v SOA Praha. Znovu opakuji svou víru ve zpracování a zveŚejnění tohoto fondu, po němġ bych se rád k této práci vrátil a pŚípadněji doplnil.

DěJiny vleľek jsem se snaġil popsat co moġno nejkompletněji. Moġná by leckdo namítnul, ġe práce v některých pasáġích ľásteľně odbíhá od tématu popisem vývoje cukrovarnictví a výstavby ġeleznic v úvodních kapitolách ľi se pŚes míru zabývá děním v cukrovaru, potaġmo v dobrovických ġeleznicích stanicích. Jiġ v úvodu vleľné dráhy oznaľuji za spojnice mezi podniky a nádraġím, jde tedy vlastně o stavby vzniklé symbiózou prŢmyslu a ġeleznice. Dění na vleľce nutně zásadně determinují změny v mateŚském podniku, stejně jako její provoz ovlivŔuje vývoj na pŚilehlém nádraġí ľi u ġeleznicního pŚepravce. Právě proto jsem se jiġ od poľátku rozhodl zmínit o stavu v cukrovaru a ve stanicích, vġdy jsem se vġak snaġil vybrat výhradněty události, které zanechaly svŢj otisk i na vleľkové dopravě a poslouġily tak ľtenáŚi k lepġímu pochopení souvislostí. DŢleġité děJinné souvislosti měvedly i k napsání úvodních kapitol o cukru, cukrovarech a cukrovarnictví, jakoġ i o pozvolné cestě ġelezné dráhy do Dobrovice. VġdyŠ jak by mohla být stavěna pŚípojka do cukrovaru, kdyby se kníġe Thurn-Taxis dohodl s městem na zŚízení nádraġí poblíġ podniku a nebylo-li by kontinentální blokády a objevu Śepného cukru, vyrostl by kdy v Dobrovici něJaký cukrovar potŚebující ġeleznicní spojení?

Jak jsem jiġ podotkl v úvodu, dosud se problematikou této vleľky nikdo systematicky nezabýval, strohé údaje vġdy pouze doplŔovaly práce sledující jiný cíl. Je moġná ġkoda, ġe práce věnující se děJinám cukrovaru popisují (dílo Daniela FroŔka ***Ă****170 let výroby cukru v Dobrovici****ñ*** velice podrobně) stavební vývoj a rozġiŚování cukrovaru, ale existenci v prŢběhu děJin dokonce dvou vleľek pŚecházejí několika větami, jako by se snad ani nejednalo o plnohodnotnou ľást podniku. Tento názor povaġuji za zcela mylný a scestný! V 19. století se velký podnik, který chtěl být konkurenceschopný, bez ġeleznicního spojení, které jej spojovalo s Ăvelkým světemñ, neobeġel. Onehdy jsem ľetl v jednom ľlánku od odborníka a popularizátora děJin ġeleznice Pavla Schreiera, ġe ***Ăé****nejvěġí chloubou majitele továrny byl komín a vleľka.****ñ*** Myslím si, ġe toto, aľ v nadsázce míněné vyjádŚení, celkem dobŚe vystihuje symbiózu mezi továrnami a dráhou.

Své výluľné postavení na dopravním trhu si ġeleznice udrġela aġ do poloviny 20. století a i pŚes rapidní rozvoj silnicní nákladní pŚepravy zŢstává významným hráľem na trhu i v souľasnosti. Ilustruje to i vývoj na cukrovarnické vleľce, která pŚeġila úvahy o zruġení a naġla si nové pŚepravce a komodity. Kdo z jejích stavitelŢ pŚed 140 roky tuġil, ġe jednou vleľkou poputují automobily ľi líh a vagony odtud budou směŚovat do Německa, Francie, Polska a Ruska? Snad nejvýstiġněji a mnohem lépe neġ sebedelġí a sebeohnivějġí filipika vyjádŚí velký význam nenápadných kolejí slova Karla Hruġky, zaměstnance cukrovaru odpovědného za dopravu: ***Ă****Podniky by se bez vleľky neobeġly.****ñ***

Úplně na závěr mi dovolte malé vyznání. Psaní této stati mi bylo i dobrou ġkolou. Vyzkouġel jsem si bádání v archivech, studium pramenŢ, souľasný i nedávný provoz mi pŚiblíġili pamětníci a zaměstnanci cukrovaru. K dokumentaci technického stavu vleľky jsem musel

vyrazit do terénu. Když jsem se snažil shromáždit veškerou dostupnou literaturu o dobrovickém cukrovarnictví, zjistil jsem, že nikdy celé pasáže jsou v různých knihách slovo od slova stejné, samozřejmě bez poznámky o citaci. Naučil jsem se tedy také, jak se odborná činnost dělat nemá. Kompletování této stati mi zabralo téměř dva roky. Když se na tuto dobu dívám zpětně, nemůžu o ní prohlásit, že šlo o ztracený čas, naopak. Práce mě chvílemi bavila, chvílemi jsem se do ní musel nutit (to hlavně v začátcích), ale dohromady klady výrazně převýšily zápory. Doufám, že podobná slova budu moci tvrdit i po napsání případných dalších prací někdy v budoucnu (a byl bych rád, kdyby byly nějaké další práce).

6. Seznam pramenů, literatury a ostatních zdrojů

6.1 Prameny

Archiv města Dobrovice
- Složka železniční stanice Dobrovice a Dobrovice město (kartony neočíslovány)

Národní archiv
- Fond Československé státní dráhy II
  - Vlečková statistika 1946, k. 337.
  - Zrušení staničního úřadu Dobrovice město, k. 1231
  - Údaje o vlečkové službě 1950, k. 1298.
- Fond Generální inspekce Rakouských státních drah
  - Místní dráha Chotětov - Dobrovice, k. 38.
  - Místní dráha Lysá - Nové Benátky - Chotětov a Nové Benátky - Mladá Boleslav, k. 61.
- Fond Ministerstvo dopravy
  - Ustanovení kampaňových štábů, k. 458.

Státní oblastní archiv Praha
- Fond Krajský soud obchodní Praha
  - Ústecká rafinerie cukru, k. 123.
- Fond Velkostatek Dobrovice - Loučeň
  - Pozemková reforma 1920 - 1924, k. 113.
  - Pozemkové sumáře 1910 - 1926, k. 135.

Podnikový archiv Cukrovary a lihovary TTD a. s.
  - Vagony a vozové jednotky v letech 2005 - 2008.
  - Archiv fotografií cukrovaru.

6.2 Literatura[480]

- ANDRLÍK, K. Základy chemické výroby. 1. vyd. Praha: Josef Hokr, 1944.
- ANTONÍN, L. Bílé zlato, historie cukru v kostce. 1. vyd. Nymburk: Ing. Ivan Ulrich - Nakladatelství VEGA-L, 2006. ISBN 80-86757-24-2.
- LADA, L., SEDLÁČEK, R., ZUBÁK, J. Místní dráha Dobrovice město - Dětenice. 1. vyd. Nymburk: VTK - KPČ, 1993.
- LECH, T. Historie zlonických drah; 10 let železničního muzea. 1. vyd. Praha: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2007. ISBN 978-80-87047-05-7.
- FILIP, A. 130 let železnice pod Orlickými horami 1. vyd. Praha: K-report, 2004. Kapitoly I. a II, s. 3-44. ISBN 80-903012-4-X.
- FROŇKA, N. 170 let výroby cukru v Dobrovici. 1. vyd. Dobrovice: Cukrovary TTD a. s., 2001
- JIRÁSKO, K. 120 let provozu na trati Bakov nad Jizerou - Kopidlno a na odbočce Dětenice - Dobrovice „in memoriam". 1. vyd. Mladá Boleslav: MBČS, 2003.
- KNOR, F. Historie cukrovaru v Dobrovici In KOLEKTIV Památník národopisné výstavy a slavností v Dobrovici 1926.1. vyd. Dobrovice: Nákladem výstavního výboru, 1926, s. 54-58.
- KOLEKTIV Atlas lokomotiv 2000. 1. vyd. Praha: Gradis Bohemia, 2001.

[480] Některé publikace neuvádějí evidenční číslo ISBN, proto u nich není zaznamenáno.

- KOLEKTIV Cukrovar Dobrovice, 130. výroļí založení závodu. 1. vyd. Dobrovice: Správa závodu spolu se závodními složkami ROH a KSĻ, 1961
- KOLEKTIV Situaļní a výhledová zpráva Cukr Cukrová Řepa. 1. vyd. Praha: Ministerstvo zemědělství ĻR-Odbor rostlinných komodit, 2009. ISBN 978-80-7084-797-8.
- LEDR, Z. 120 let tratí Peļky - Zásmuky, Boģice - Kouřim. 1. vyd. Praha: SAXI, 2001.
- MOTYĻKA, J., NAZAREVIĻ, V. 130 let výtopny Nymburk. 1. vyd. Nymburk: PJ Nymburk, 2003.
- PAVLÍĻEK, S. Naše lokálky. 1. vyd. Praha: Dokořán, 2002. ISBN 80-86569-13-6.
- PETRÁS, J. Mikulášská jízda: Po staré trati naposledy? Železniář, listopad 2005, ļ. 45, s. 3. ISSN 0322-8002.
- POLÍVKOVÁ, A. Naše místní jména (a jak jich užívat). 1. vyd. Praha: Academia, 1985.
- PTÁĻEK, J., ĻERNÝ, J., ČKODA, B. 100 let železnice Dobruška - Opoļno, 1. vyd. Dobruška: Expedice F. L. Vlka, 2008.
- ROH, M. Přepravy cukru po železnici. Speciál ĻD Cargo, leden 2010, ļ. 1, s. 13.
- ŘÍHA, O. Poļátky ļeského cukrovarnictví. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 1976.
- SHREIER, P. Poutavý svět kolejí. 1. vyd. Praha: Baset, 2005. Kapitola 5, Ty naše lokálky ļeské, s. 53-63. ISBN 80-7340-078-2.
- SLÁDEĻEK, A. Paměti města Dobrovice a jeho okolí. 1. vyd. Praha: Vlastním nákladem, 1900.
- ČINDLAUER, Z. Už dlouho nejel žádnej vlak. 1. vyd. Ļeská Lípa: END, 1999. ISBN 80-901955-3-9.
- ČINDLAUER, Z. Vlakopis lužický. 1. vyd. Praha: K-report, 2004. ISBN 80-903012-2-1.
- ČNÁBL, R. Cukrovarnické vleļky. 1. vyd. Praha: Ļeské dráhy a. s., 2007.
- VIKTOŘÍK, M. Litovelský cukrovar. 1. vyd. Litovel: Litovelská cukrovarna a. s., 2005. ISBN 80-239-5702-3.

- Jízdní řád ĻD 2007/2008 - 2. změna k 15. 6. 2008.
- Jízdní řád ĻSAD Střední Ļechy 1966/1967.
- Jízdní řád ĻSD 1962/1963.
- Jízdní řád ĻSD 1965/1966.
- Jízdní řád ĻSD 1970/1971.
- Městský úřad Dobrovice, Nádražní Dobrovice. Dobrovice 2007 (leták vydaný k příležitosti rekonstrukce staniční budovy).

6.3 Internetové zdroje

- Ministerstvo spravedlnosti ĻR, Úplný výpis z obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze oddíl Dr, vložka 655. (dostupný z URL: http://www.justice.cz [citováno 22. 7. 2009]).
- Ministerstvo spravedlnosti ĻR, Úplný výpis obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze oddíl C, vložka 18479. (dostupný z URL: http://www.justice.cz [citováno 23. 7. 2009].
- AGRO, Lužnice - Minulost. Dostupné z URL: http://www.agrolustenice.cz/info.html [citováno 22. 7. 2009].
- Mosolf - Geschichte. Dostupné z URL: http://www.mosolf.de/geschichte [citováno 31. 7. 2009].

6.4 Muzejní expozice

- Národní zemědělské muzeum Praha, expozice cukrovarnictví (navštíveno 4. 11. 2007).
- Muzejní železnice Sázava u Čerčan, závod SaZ - Příbyslav, vlečka SaZ (navštíveno 7. 8. 2004).
- Železniční muzeum Zlonice, (navštíveno 4. 5. 2002).

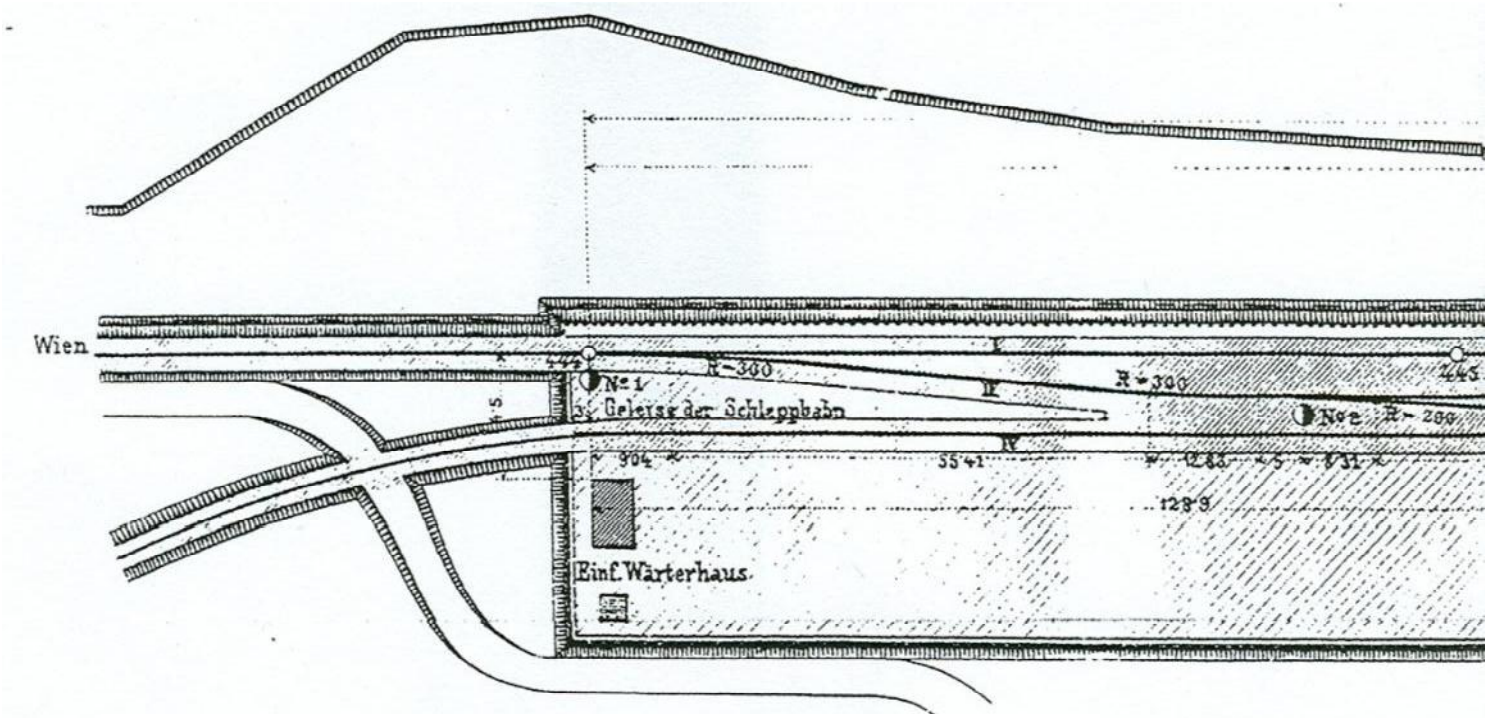
6.5 Ústní informace

- FUTTERA, Ladislav st.
- HÁJKOVÁ, Tamara
- HERLÍK, Karel
- HRUŠKA, Karel
- ZDÍLNA, Miroslav

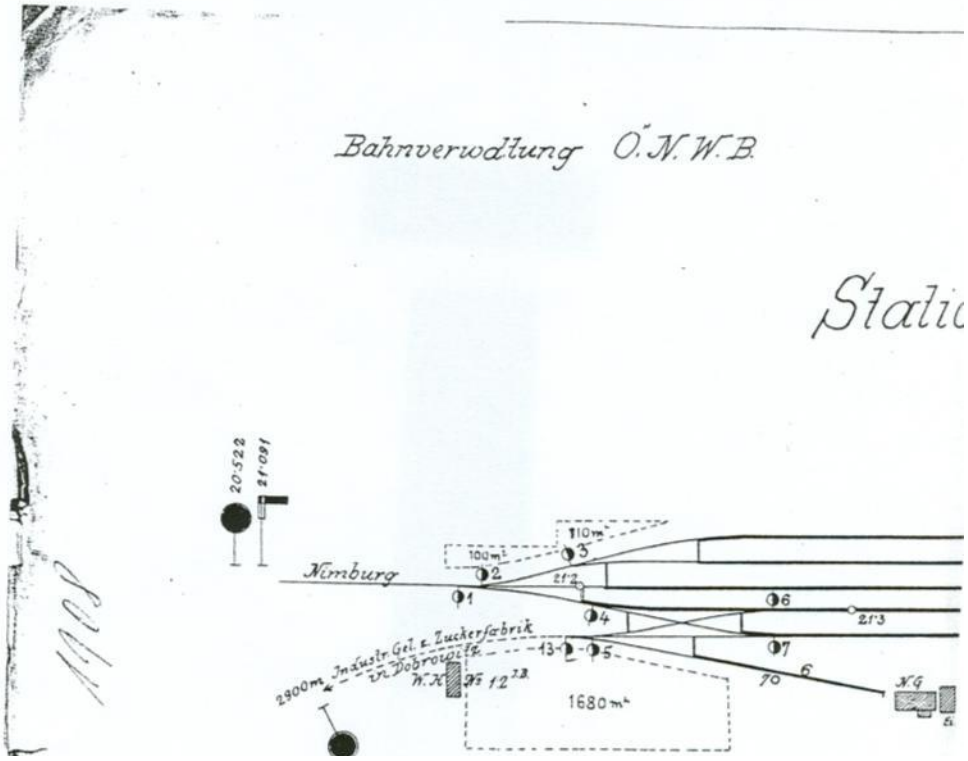
- Členové Klubu přátel kolejových vozidel Brno
- Zaměstnanci ČD odst. Mladá Boleslav hl. n.
- Zaměstnanci SOA Praha

7. Obrazová příloha

7.1 Plány, náčrty, dokumenty

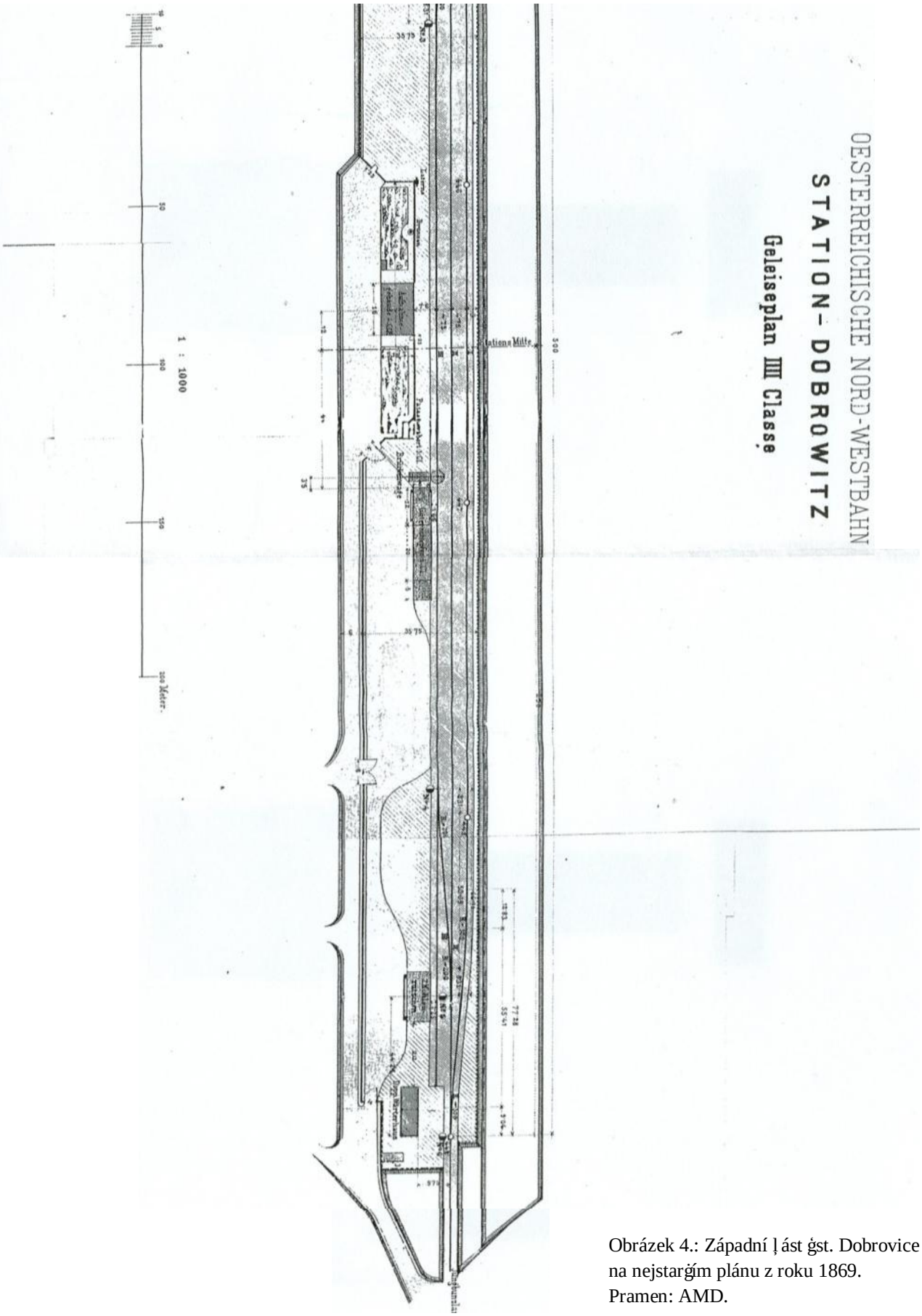


Obrázek 1.: Detail staniční ho plánu žst. Dobrovice z roku 1869 zachycující nymburské zhlaví stanice včetně zaústění cukrovarnické, tehdy ještě ukončené spřežné vlečky.
Pramen: AMD.

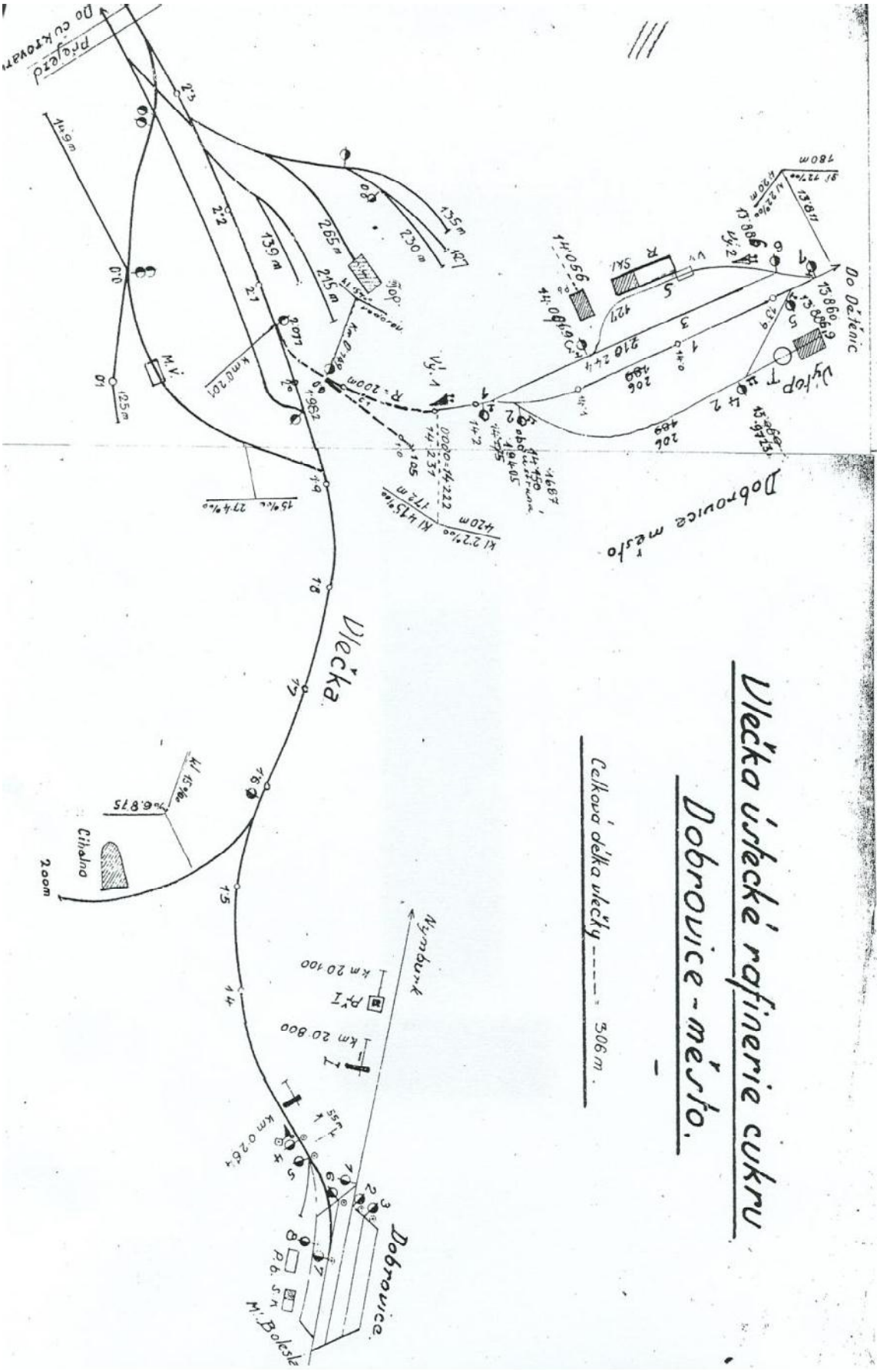


Obrázek 2.: Shodné místo již s bohatším kolejovým rozvětvením a návěstní technikou zachytil plán z roku 1908.
Pramen: AMD.

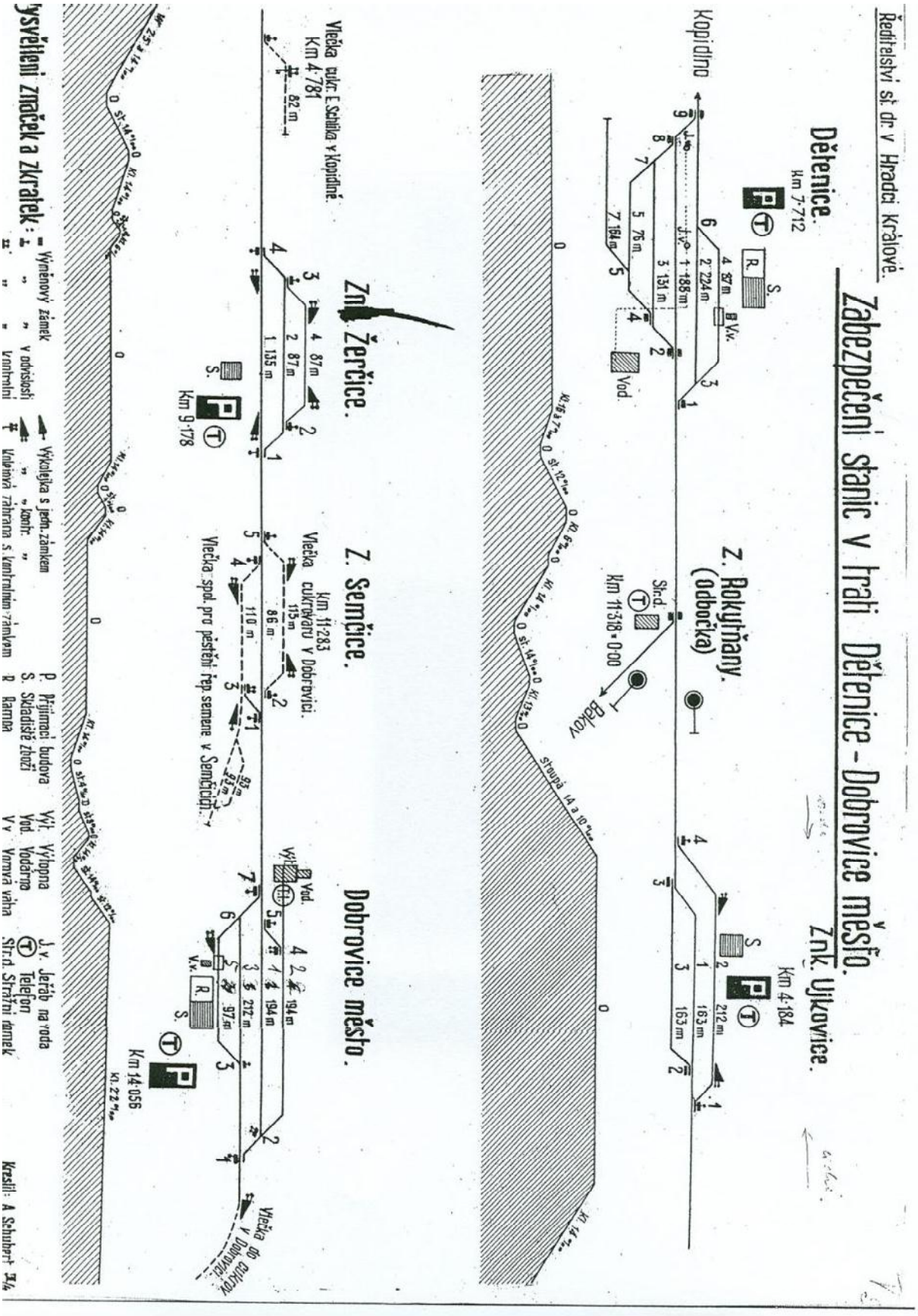
Obrázek 3.: Východní ļást ģst. Dobrovice na nejstarģím plánu z roku 1869.
Pramen: AMD.



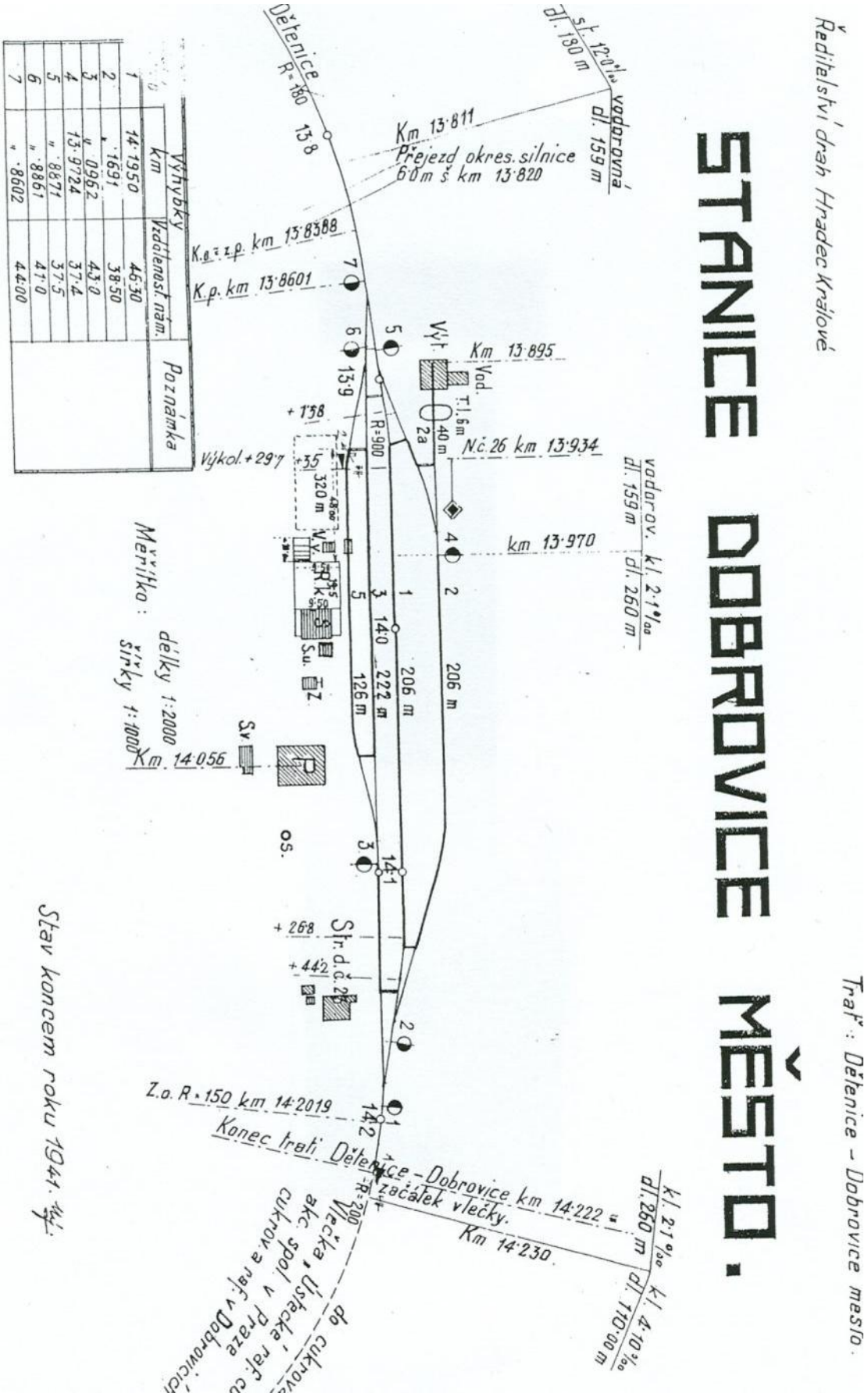
Obrázek 4.: Západní ļást ģst. Dobrovice na nejstarģím plánu z roku 1869. Pramen: AMD.



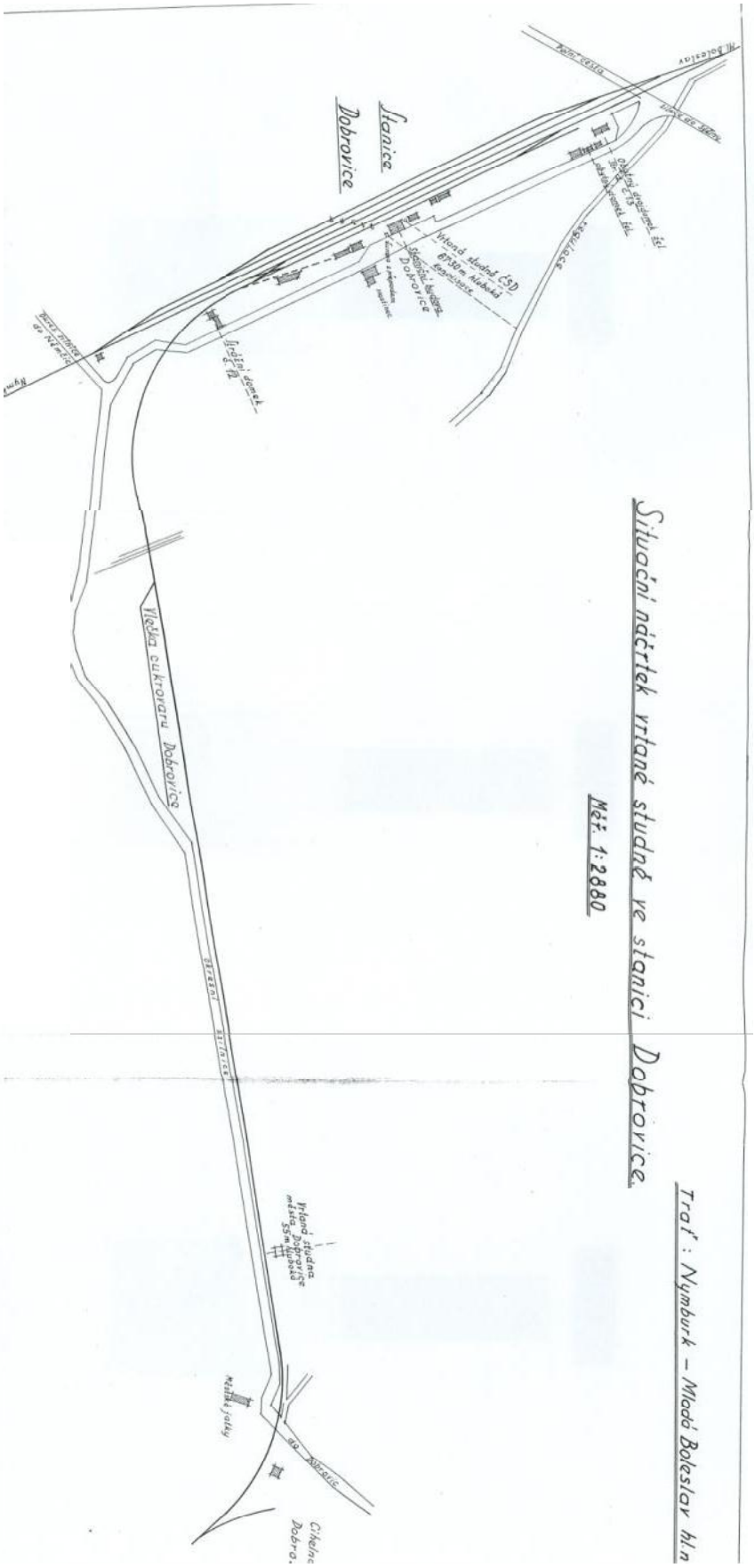
Obrázek 5.: Plán vleļky Ústecké rafinerie cukru a. s., 1938.
Pramen: AMD.



Obrázek 6.:Zabezpeļení stanic na trati Dļtenice - Dobrovice mļsto, 1940. Pramen: AMD.

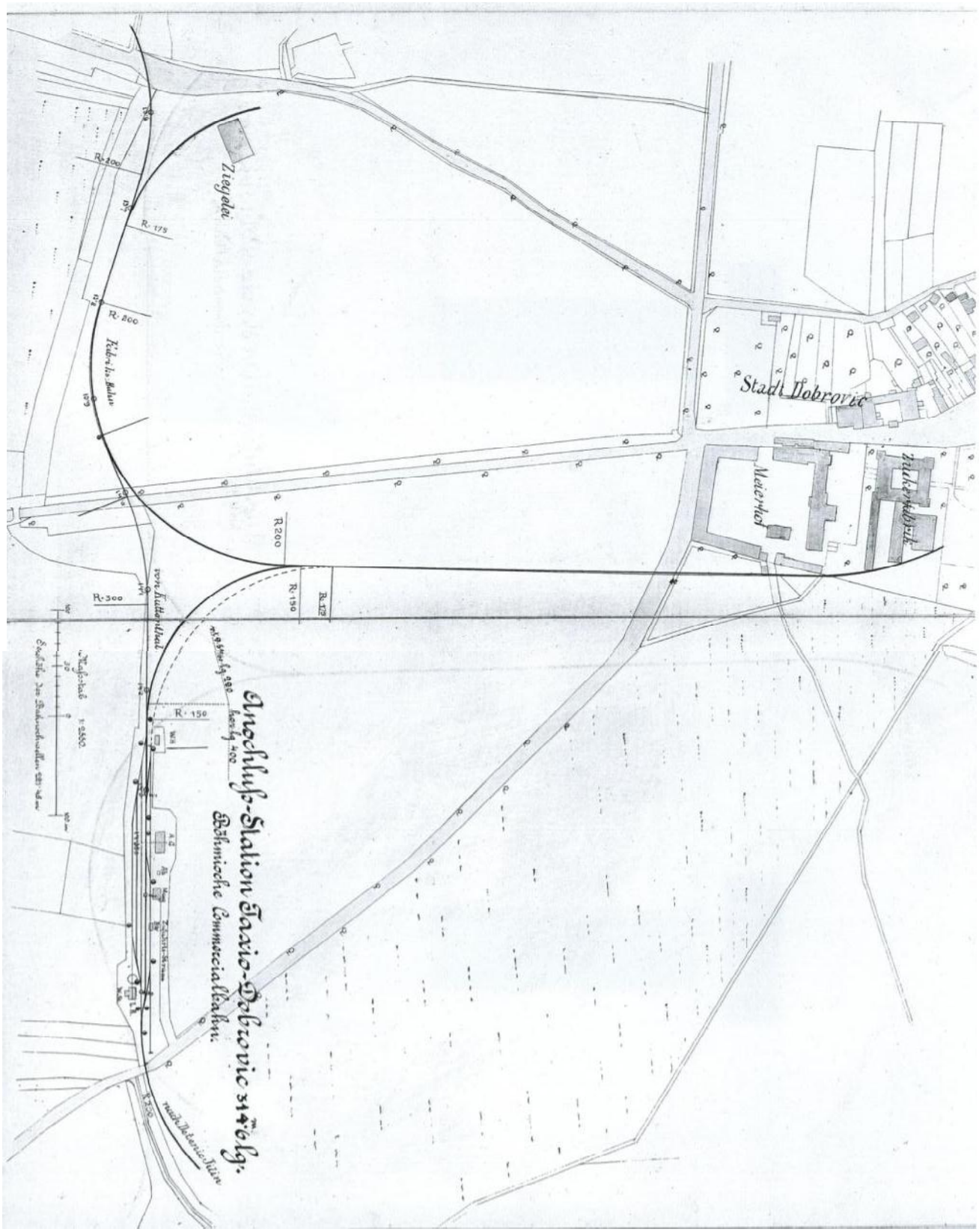


Obrázek 7.: Plán stanice Dobrovice město, 1941.
Pramen: AMD.

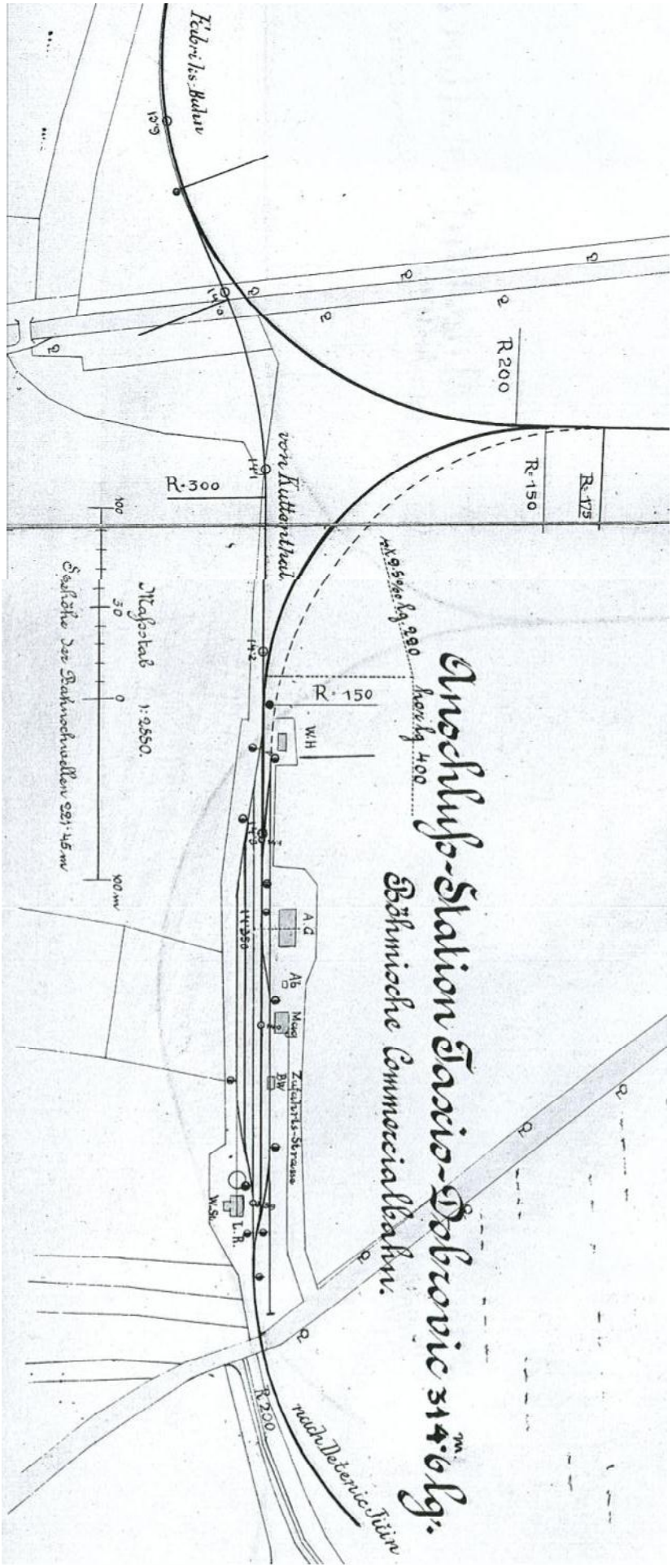


Obrázek 8: Plán vrtané studny ve stanici Dobrovice, 1946.
Pramen: AMD.

Obrázek 9.: Titulní strana předběžného projektu stanice Taxis Dobrovice na projektované místní dráze Chotěnov - Dobrovice, 1895.
Pramen: NA, GI, *Místní dráha Dobrovice - Chotěnov*, k. 38.



Obrázek 10.: Předběžný projekt stanice Taxis Dobrovice na projektované místní dráze Chotětov - Dobrovice, 1895 (vlastní nákresu vlečky).
Pramen: NA, GI, *Místní dráha Dobrovice - Chotětov*, k. 38.



Obrázek 11.: Detail z původního projektu stanice Taxis Dobrovice na projektované místní dráze Chotětov - Dobrovice zachycující dvousetmetrový triangl spojující oba vleky těsně před stanicí Taxis - Dobrovice, 1895.
Pramen: NA, GI, *Místní dráha Dobrovice - Chotětov*, k. 38.

SPOJENÉ CUKROVARY
DOBROVICKÉ RAFINERIE A. S.
CUKROVAR A RAFINERIE DOBROVICE
POŠTA A STANICE DOBROVICE

Adresa telegramů:
CUKROVAR DOBROVICE

Telefony:
ML. BOLESLAV 507 - DOBROVICE 6

Pl/Mu

Dobrovice, dne 18.I.1946.

Titl.

ČSD staničnímu úřadu

D o b r o v i c e.

Vážený pane přednosto !

Úspěšné zakončení rafinační kampaně cukru dává nám příležitost, vysloviti Vám a všemu drážnímu personálu Vaší stanice upřímné díky za zdatnou kampaňovou spolupráci všeho Vašeho zaměstnanectva na vykonaném díle a prosíme Vás, abyste naše díkuvzdání laskavě tlumočil Vaší závodní radě. Naplnuje nás radostí, že houževnatým úsilím, nevšední pílí a láskou ku práci, podařilo se Vám a Vašim lidem bez jediné nehody zdolati železniční přepravu, jaké náš závod nikdy před tím ještě neměl. Přepravili Jste navíc řepu a z ní vyrobené odpady z vyhořelého sesterského cukrovaru na Vlkavě k nám do Dobrovice a tím bylo dosaženo ve spojení s dopravou naší vlastní řepy rekordního rozsahu v dopravě, jak nasvědčují některé níže uvedené údaje. Krásný výsledek Vašeho obdivuhodného snažení rozptýlil všechny obavy, s nimiž jsme do kampaně za velmi ztížených dopravních poměrů vstupovali. Uznáváme Vaši těžkou a obětavou námahu, kterou Jste během tříměsíční kampaně vydatně vynaložili k odstranění všech překážek, jež se stavěly Vašim a našim snahám v cestu a jsme Vám povděčni že pomohli Jste všichni jako jeden celek na význačném hospodářském díle, jako je důležitá výroba cukru pro výživu obyvatelstva v osvobozeném stát Vaší úsilovnou a namáhavou prací stali Jste se podílníky na zásluhách, jež si dobudeme prvotřídními výrobky našeho podniku "bílým zlatem" v zahraničí a pomohli Jste tak na poválečné konsolidaci státních financí naš republiky. Další Vaší práci přejeme mnoho zdaru a dobrých úspěchů !

Pro posudek vykonaného díla sloužiž tento statistický materiál. V měsících říjen - prosinec 1945 bylo na naší tovární vlečce přepraveno:

Zboží	Přes obsluhovací stanice: Dobrovice	Dobrovice-město	Celkem :
Cukrovky	2.702 vag. 57.642tun	628.vag.10.230tun	3.330 vag. 67.872tu
Řízků	1.733 " 36.547 "	355 " 6.623 "	2.088 " 43.170 "
Sat.kalu	118 " 1.297 "	24 " 273 "	142 " 1.570 "
Melasa	143 " 2.274 "	- . -	143 " 2.274 "
Uhlí	1.098 " 21.264 "	- -	1.098 " 21.264 "
Surový cukr	668 " 11.364 "	423 " 7.188 "	1.091 " 18.552 "
Bílý cukr	437 " 7.284 "	- . -	437 " 7.284 "
Úhrnem	6.899 vag.137.672tun	1.430 vag.24.314tun	8.329 vag.161.986tu

Ministerstvu dopravy a Ředitelství státních drah v Hradci Králové předkládáme propisy tohoto našeho dnešního sestavení.

ZÁVODNÍ RADA
CUKROVARU A RAFINERIE
v DOBROVICI.

V dokonalé úctě:
Spojené cukrovary
dobrovické rafinerie a. s.
Cukrovar a rafinerie v Dobrovici

Vzor 32 A - Novina 1943 - 4.000

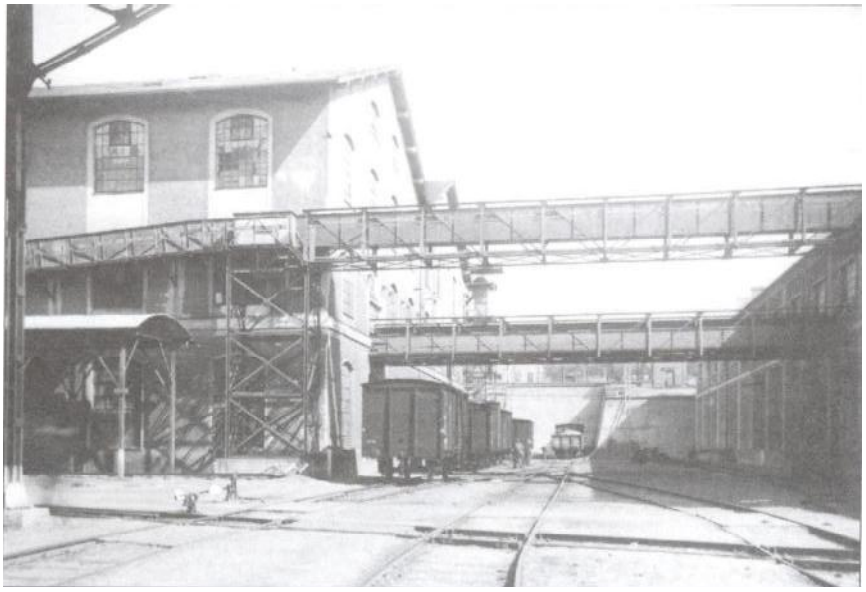
Obrázek 12.: Podlkování Cukrovaru a rafinerie Dobrovice staniļnímu úŚadu Dobrovice z 18. 1. 1946. Pramen: AMD.

7.2 Fotografie

Obrázek 13.: Skupina zam□stnanc□ cukrovaru p□ed budovou skladi□t□ cukru mezi nádra□ím Taxis Dobrovice a branou cukrovaru, v pozadí jsou patrné odstavené uzav□ené nákladní vozy, nedatováno, pravd□podobn□ po□átek 20. století.
Zdroj: PA TTD.

Obrázek 14.: Budova rafinerie s odstavenými nákladními vagony, nedatováno, pravd□podobn□ 30. léta 20. století.
Zdroj: PA TTD.

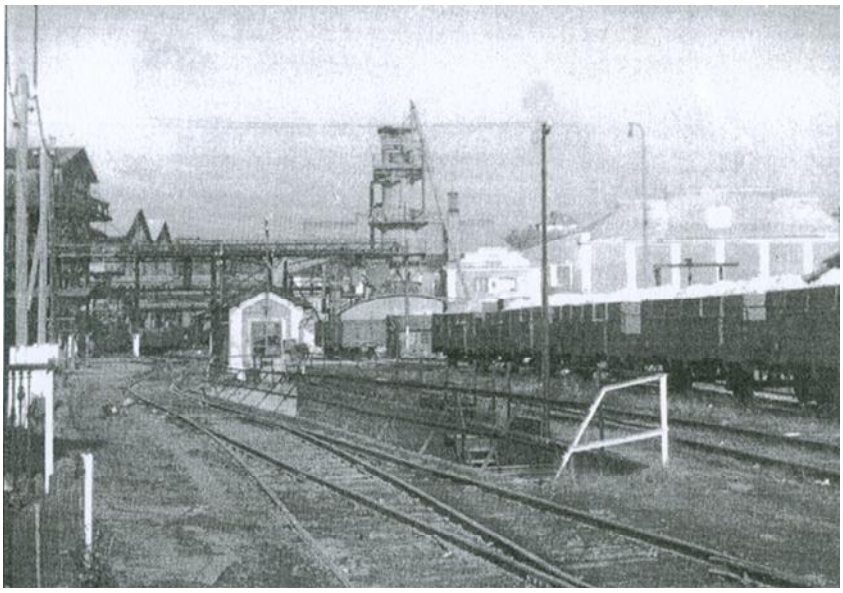
Obrázek 15.: Pohled na tovární dvůr s tehdy již rozvinutým kolejištěm, 1930.
Zdroj: PA TTD.



Obrázek 16.: Kolejiště mezi budovami rafinerie a skladu na cukr, uprostřed je viditelné zakončení vlečky kusou kolejí, 1937.
Zdroj:: PA TTD.

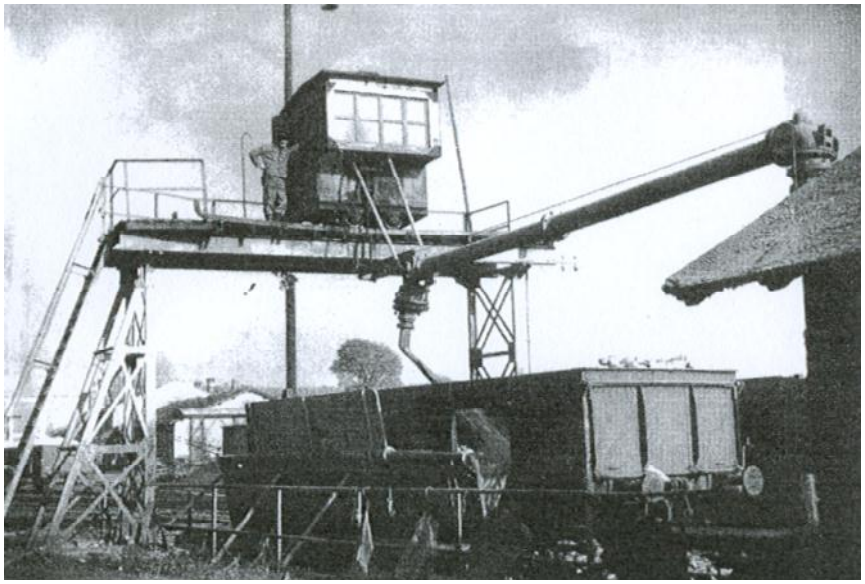
Obrázek 17.: Ještě jeden pohled na zakončení vlečky u rafinerie, v popředí je velice dobře patrný dopravní most na úzky, nedatováno, pravděpodobně 30. léta 20. století.
Zdroj: PA TTD.

Obrázek 18.: Nakládka ŚízkŢ do otevŚených nákladních vozŢ pomocí pásového dopravníku a speciálního sypaļe, nedatováno, pravdŊpodobnŊ 30. léta 20. století.
Zdroj: PA TTD.

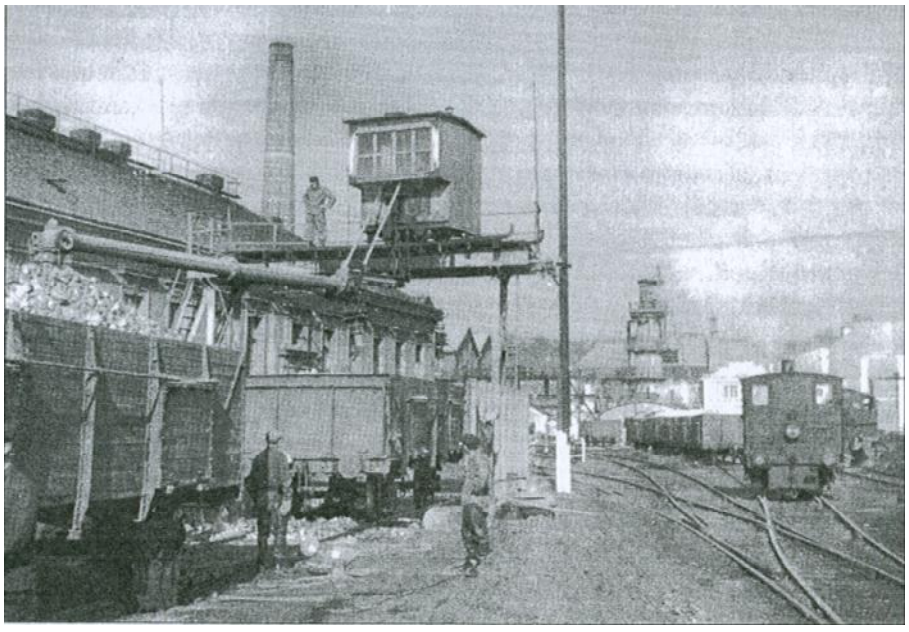


Obrázek 19.: Pohled na nákladními vagony zaplnŊný tovární dvŢr, 1958.
Zdroj: PA TTD.

Obrázek 20.: Dvojice traktorŢ, do nichġ probíhá nakládka ŚízkŢ, a tŚetí traktor stojící u vleļkových kolejí v pozadí dokládají postupný úpadek pŚeprav po ġeleznici, 1958.
Zdroj: PA TTD.



Obrázek 20.: Splachovaļ Śepy ĂElfañ v ļinnosti. ř epa vypadává pomocí proudu vody z vagonu do ġlabu vedle koleje, 1958.
Zdroj: PA TTD.



Obrázek 21.: Bohuġel ménŊ kvalitní snímek zachytil kromŊ splachovaļe Śepy ĂElfañ i jednu z vleļkových lokomotiv pŚi posunu. S nejvŊtġí pravdŊpodobností jde o tehdy jiġ osmaġedesátiletého ĂPrinze Erichañ, 1958.
Zdroj: PA TTD.

Obrázky 22. a 23.: Bývalá cukrovarnická lokomotiva Cs 10 stojí jako neprovozní exponát vystavena v ţele soupravy historických nákladních vozŢ na odstavné koleji ġst. Zlonice, 4. 5. 2002.
Foto: Ladislav Futtera st.

Obrázky 24. a 25.: Jedna z mála pŚleġitostí, jak se setkat s cukrovarnickým strojem mimo vleţku, se naskytla pŚi jízdách zvláġtních vlakŢke 120. výroţí trati LibáŘ - Bakov nad Jizerou 16. 8. 2003. ŘRosniţkuñ tak bylo mj. moġno zdokumentovat v ġst. Kopidlno (vpravo) a Bakov nad Jizerou (dole).
Foto: Ladislav Futtera st.

Obrázky 26-28.: Nová cukrovarnická lokomotiva 740.548-3 přijela do žst. Dobrovice pro zátěž od ranního manipulačního vlaku a zároveň přivezla vozy odeslané z vlečky, 30. 1. 2009. Foto: autor.

Obrázek 29.: Ostrý oblouk, jímž vlevo ka opouští obvod železniční stanice. Vlevo pod náspem se dosud zachovaly úchytky drátovodu, jímž se dříve ovládalo vjezdové návěstidlo z vlevo ky, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 30.: Pohled na stožár bývalého vjezdového návěstidla (uprostřed), železná konstrukce vpravo od kolejí sloužila k napínání drátu. V pozadí stojí sklad Agrochemického podniku, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 31.: Fotografie nyní již prorezivělé návěsti, která dříve upozorňovala strojvedoucí na vjezdové návěstidlo umístěné vlevo ve směru jízdy, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 32.: PotŚebám Agrochemického podniku, jehož sklad bezprostŚednĚ sousedí s vleļkou, slouží cca 200 metrŢ dlouhá odboļná kolej (v dobĚ našží návštĚvy prázdná), 9. 2. 2009. Foto:autor.

Obrázek 33.: Ihned za areálem Agrochemického podniku stojí již notnĚ zchátralé torzo bývalé stálé pŚedvĚsti žst. Dobrovice, 9. 2. 2009. Foto: autor.

Obrázek 34.: V nejdelším, více než kilometrovém pŚímém úseku vleļka pŚekonává vzdálenost mezi nádražím a okrajem mĚsta Dobrovice. ÚplnĚ vpravo stojí mezi stromy budova artézské studny z let 1946-1947 (plán k její stavbĚ viz obr. 8.), 9. 2. 2009. Foto: autor.

Obrázek 35.: Přímý úsek kolejí u jediného přejezdu na vlečce zabezpečeného světelnou signalizací, jímž koleje kříží silnici z Libichova. V pozadí kromě budovy sila společnosti Zena zaujmou i odbočky do zmíněného sila a k areálu společnosti Schnellecke, zhruba v těchto místech do roku 1953 existovala kolej do cihelny, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 36.: Bližší pohled na zmíněné rozvětvení. Doleva směřuje odbočka nejmladšího přepravce - Scnellecke, uprostřed stoupá až ke kosořické silnici kolej do sila společnosti Zena, cukrovarská vlečka uhýbá prudce napravo k zahrádkářské kolonii, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 37.: Dosud nezarostlý násep a nesklizený stavební materiál prozrazují dosud velice krátkou historii železniční přípojky do společnosti Schnellecke. Na vlečce je odstaven krytý nákladní vůz sloužící k přepravám osobních automobilů, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 38.: Mohutná betonová zarážka zakončuje výtažnou kolej vybíhající z přípojky do sila. Jsou-li v areálu Zeny odstavené vozy, musí být výhybka nasměrována na tuto kolej pro případ ujetí vozů, 9. 2. 2009. Foto: autor.

Obrázek 39.: Snímek pořízený z kosošické silnice zachycuje zakončení vlečky Zeny u sila, 9. 2. 2009. Foto: autor.

Obrázek 40.: Původní cukrovarská kolej stoupá mezi silem a zahradami až k silnici do Kosořic. Blížící se přejezd dává tušit nejdříve trojúhelníková návěst upozorňující na omezení rychlosti a zcela vzadu červenobílý závírka, odložené kolejnice prozrazují nedávné opravy 9. 2. 2009. Foto: autor.

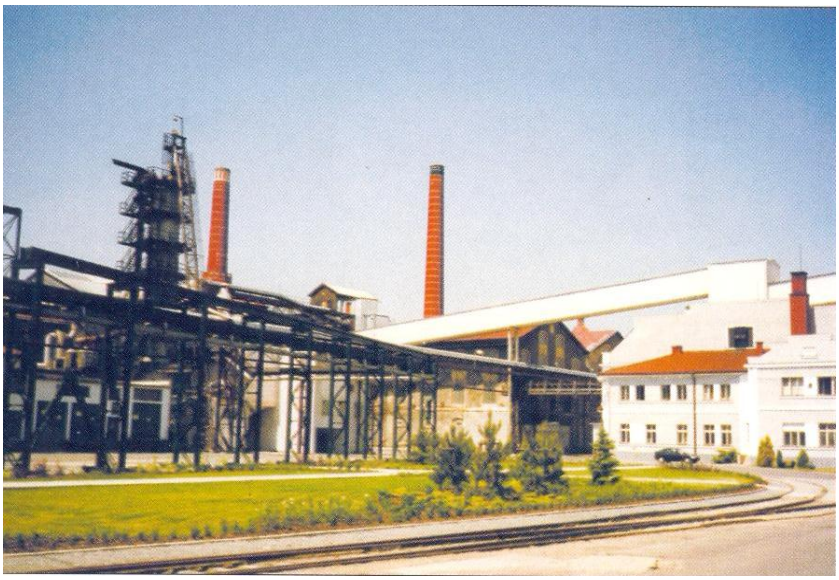
Obrázek 41.: Těsně před přejezdem dochází k avizovanému snížení povolené rychlosti na 10 km/hod. Bíle omítnutá budova vpravo vzadu je bývalá stanice Dobrovice město, 9. 2. 2009. Foto: autor.

Obrázek 42.: Rovněž před přejezdem se odděluje krátká spojka vedoucí přímo do areálu bývalé stanice Dobrovice město. Jde o onech posledních 200 metrů, které zbývaly ke spojení obou dobrovických nádraží pro osobní dopravu., ale postaveny byly železničním vojskem až v době zastavení osobní dopravy na trati Dobrovice město - Benátky. V místech vlevo od kolejí stávalo od podzimu 1944 do května 1945 provizorní nástupiště pro vlaky z trati Mladá Boleslav – Nymburk zajíždějící na vlečku, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

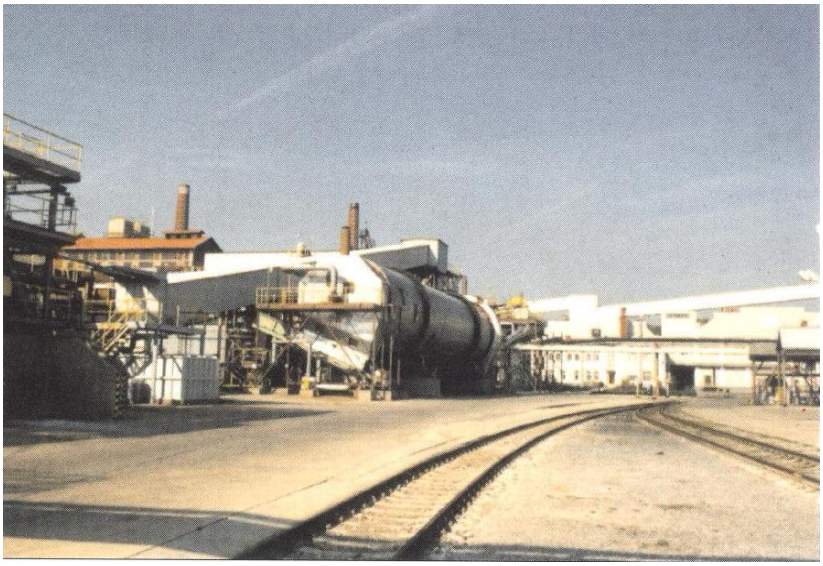
Obrázek 43.: Pohled na bývalé nádraží Dobrovice město, nyní za branami areálu logistické firmy Mosolf. Vozy v popředí sloužící k přepravě lihu jsou odstaveny na staré vlečkové koleji spojující místní nádraží s cukrovarem, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 44.: Ještě jeden pohled na bývalé nádraží Dobrovice město obklopené odstavnými plochami Mosolfu. Zhruba uprostřed fotografie jsou vidět otevřené patrové vozy naložené osobními automobily připravené k expedici, 9. 2. 2009.
Foto: autor.

Obrázek 45.: Fotografie zaznamenává skoro celý vleļkový triangl. V popŚedí vede stará vleļková kolej do cukrovaru, kryté cisternové vozy stojí na vleļce spojující cukrovar s bývalou stanicí Dobrovice mĎsto, nejmladģí pŚímá spojka mezi obĎma dobrovickými nádraģími se rýsuje zcela vpravo, 9. 2. 2009.
Foto: autor.



Obrázek 46.: I v souļasnosti vedou vleļkové koleje aģ k budovĎrafinerie na severním konci cukrovaru, 2000.
Zdroj: PA TTD.



Obrázek 47.: Jihovýchodní ļást továrního dvora vļetnĎvleļkových kolejí od zbytku na konci 90. let 20. století oddĎila stavba moderního extraktoru, 2000.
Zdroj: PA TTD.