Hořký osud sladké výroby

ZUCKERFABRIK WRUTITZ
BRÜDER FALTIS

Cukrovar Kropáčova Vrutice (1)

Po delší odmlce se dnes opět společně vydáme za hořkosladkými osudy našich cukrovarů, jejich vleček a jejich lokomotiv. Posledním z oblasti mého zájmu zůstával cukrovar v Kropáčově Vrutici. Od jeho založení uplynulo v loňském roce 150 let a v době uzávěrky tohoto čísla tomu bylo právě 119 let, co se po kolejích zdejší vlečky prvně rozjela malá parní lokomotiva.

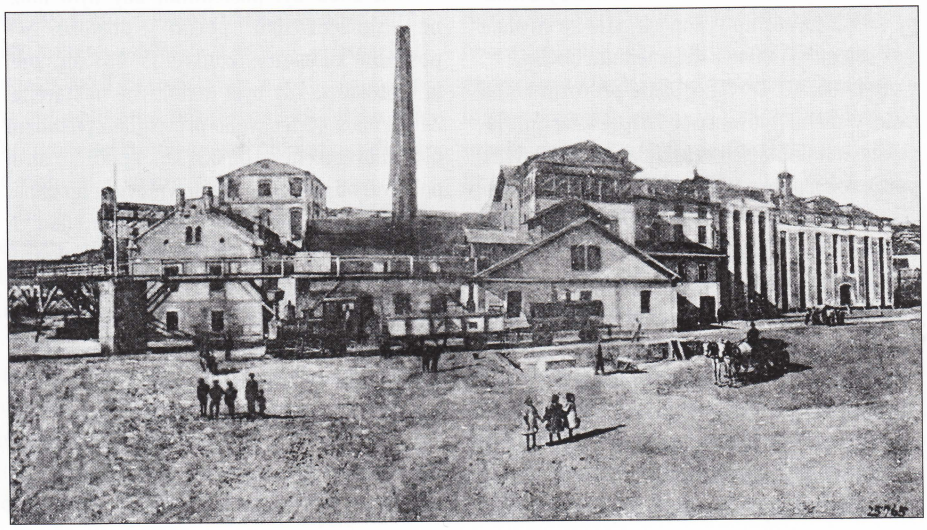
Ne pokaždé se autorovi podobných pojednání daří nalézt potřebné archiválie a prameny tak, jak by si představoval, a jejich dohledávání už často přesahuje rámec jeho možností a sil. V takovém případě pak nastupuje kolektivní práce více badatelů. Tak tomu bylo právě v případě vrutického cukrovaru, kdy poměrně bohatá fotodokumentace v autorově archivu ostře kontrastovala s mizivým množstvím údajů o cukrovaru samotném a o jeho provozu.

Tím se napsání následujících řádek neustále odsouvalo na neurčito, a nebýt doslova mravenčí a naprosto profesionální práce mých kamarádů, badatelů s velkým „B" pánů Zdeňka Hrdiny a Jana Poláka, asi by tento článek nikdy napsán nebyl. Jejich obětavé pomoci si nesmírně vážím a oběma touto cestou velice děkuji. Malá procházka historií cukrovaru v Kropáčově Vrutici může tedy začít.

Historie vzniku cukrovaru

Když byly v roce 1863 založeny první tři rolnické cukrovary (Hradec Králové, Lužec nad Vltavou a Pečky) a získány první příznivé zkušenosti se zakládáním a provozem takovýchto podniků, rozšířilo se toto doslova zakladatelské hnutí velmi rychle na celé tehdejší Království české. Nejinak tomu bylo také na Mladoboleslavsku, kde úrodné půdy dolního Pojizeří přímo vybízely k pěstování cukrové řepy, a v krátké době zde vzniklo hned několik cukrovarů. S mnohými jsme se už na stránkách Světa železnice seznámili a dnes si povíme o dalším.

Zakladatelem cukrovaru ve Vrutici byl princ Rudolf Thurn-Taxis (1833–1904), třetí syn Karla Anselma Thurn-Taxise. V mládí Rudolf vystudoval právnickou fakultu v Praze a v té době přilnul k českému prostředí mnohem více než ostatní členové knížecí rodiny. Stal se z něho vyhlášený „čechofil", spolupracoval s Karlem Jaromírem Erbenem na vydávání časopisu Právník, dále také s redakcí Riegerova naučného slovníku, přispíval do Národních listů a především do Boleslavanu, jehož byl štědrým mecenášem. Založil pěvecký spolek Hlahol a aktivně se účastnil činnosti Sokola. Významně se také podílel na zřízení družstva pro postavení Národního divadla.

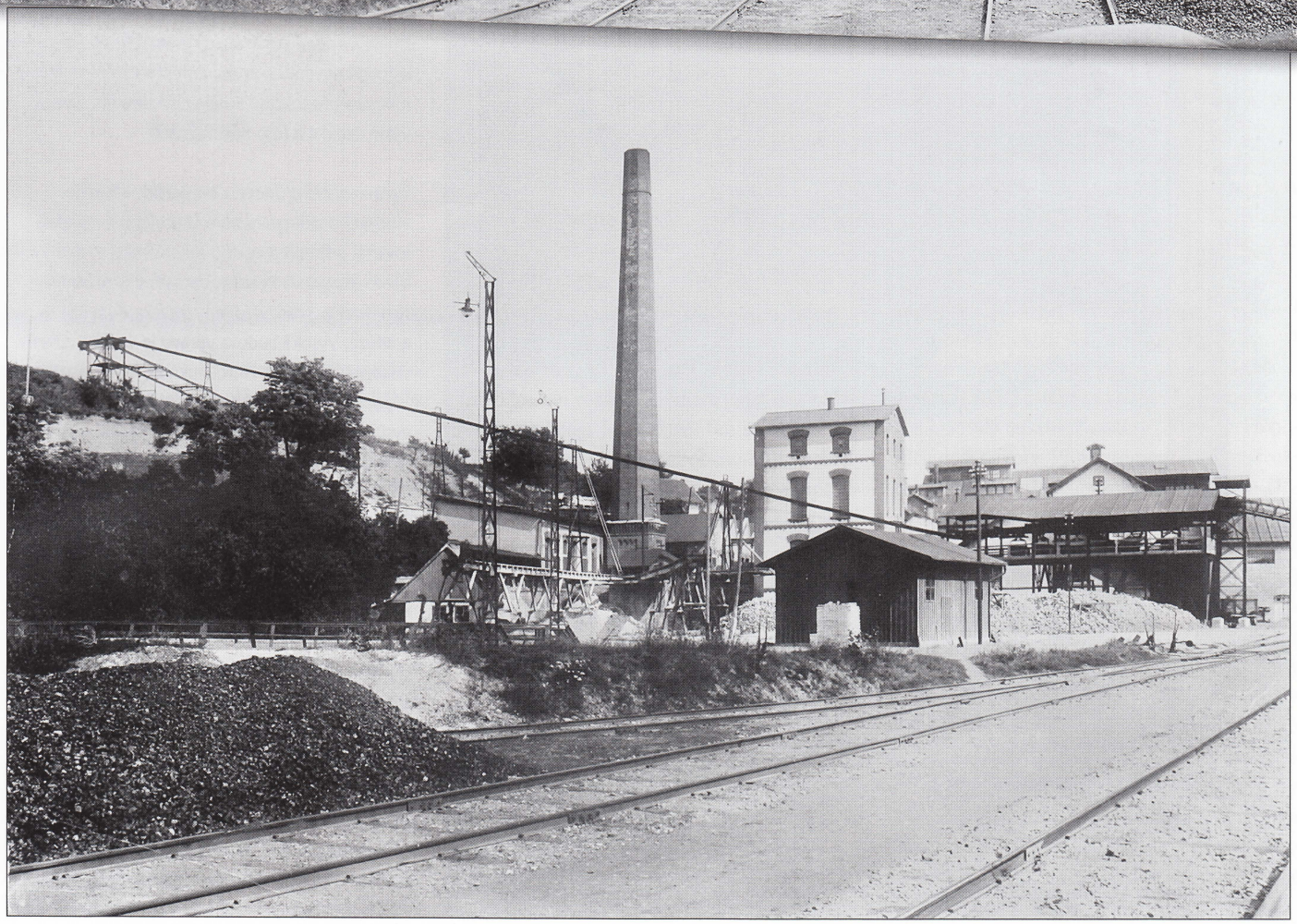


Vpravo nahoře/ Vrutický cukrovar ve druhé polovině 30. let. Na tomto pohledu ze strany továrního dvora vidíme vlevo před komínem budovu elektrocentrály, za ním pilovitou střechu jednotlivých dílen údržby, dále dominantní budovu obestavěné vápenky, uprostřed snímku stanici řízkové lanovky, před ní skládku vápence a za ní budovy vlastní výroby. Ve věžičce na konci nejvyšší střechy se nacházel řepný výtah. Vpravo vychází z tovární budovy nejdříve ještě krytý dopravník vyslazených řízků, pod kterým zrovna stojí vůz Ut s brzdařskou budkou, a dále pak pokračuje již otevřený hrabicový dopravník s násypkami do povozů, zcela vpravo pak pokračující až k násypkám na skládku řízků. V popředí je dřevěný domek řepného a vodního zvedacího kola, uprostřed kolejiště vlečky, vlevo s odbočkou do remízy, a zcela vpravo kolejová váha. Lešení trčící ze střechy cukrovaru nám prozrazuje, že právě probíhá jedna z rekonstrukcí zařízení uvnitř budovy. (sbírka Roman Kučera)

Vpravo dole/ Vrutický cukrovar v říjnu 1921 po dostavbě řízkové lanovky vedoucí na horní úložiště. Vlevo od komína je dobře vidět budova elektrocentrály a uprostřed snímku jsou dřevěné lávky drážky na skládku saturačních kalů. Před vápenkou je bohatá zásoba vápence na celou kampaň. Ten byl všechen přivezen vlečkou. V popředí je dřevěný domek řepného zvedacího kola, mezi kolejemi skládka uhlí pro vlečkovou lokomotivu a zapomenout nesmíme ani na stožáry elektrického obloukového osvětlení. (archiv Wiesner, sbírka Jan Polák)

Dole/ Pohled na vrutický cukrovar po rekonstrukci v roce 1907. Vpravo vidíme nové průčelí budovy varny a skladiště s úzkými štíhlými okny přes všechna patra budovy, dílo stavitele Lágnera z Košátek. V popředí je řízkový most, který již v levé části obrázku zahýbá kolem kotelny k řízkovému výtahu. Ten je znatelný za levou zděnou podpěrou mostu a za sloupem elektrického osvětlení. Vepředu pak „krauska" 3622 s jedním otevřeným vozem a cisternou na melasu. (sbírka Radim Šnábl)

KROP. VRUTICE.



24

Neustále se snažil proniknout do politického života nikoliv jako aristokrat, ale především jako horlivý obhájce práv českého národa. Spolu s bratry Grégrovými byl představitelem radikálního křídla české demokratické opozice a snažil se založit novou radikální politickou stranu. Velmi ostře vystupoval proti politice státního ministra Antona Schmerlinga. Po několik let pobuřoval vládu, až nakonec v roce 1863 usoudily státní orgány, že je čas odbojného prince potrestat. Vzdorující aristokrat byl postaven před soud, odsouzen a vsazen do žaláře. Zároveň s tím započalo pronásledování všech spolků a institucí, do kterých byl zapojen. Po propuštění se chtěl tehdy již kníže JUDr. Rudolf Thurn-Taxis věnovat alespoň činnosti na právnické fakultě, to mu ovšem umožněno nebylo.

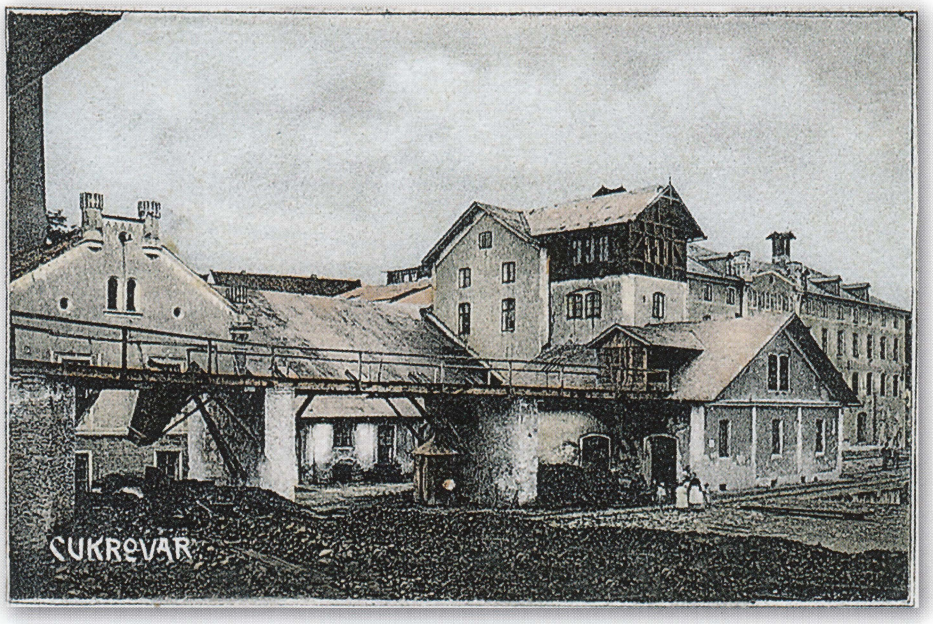
Pochopil, že všechny cesty vzhůru si navždy uzavřel, že lidé ze společnosti se obávají s ním stýkat, a proto odjel z Prahy a usadil se na svém panství v zámečku v Neměřicích na Mladoboleslavsku, ke kterému patřily statky ve Strenicích, Cetně, Skalsku a Vrutici.

A právě hospodářský správce na velkostatku vrutickém, Josef Papoušek ze Všelis, byl oním mužem, který se již roku 1864 snažil získat Taxise pro zřízení rolnického akcijního cukrovaru ve Vrutici. Za tím účelem byla zakrátko svolána do Vtelna schůze zájemců. Účast byla veliká, vždyť příklad nedalekého rolnického cukrovaru v Lužci nad Vltavou nabádal k následování. Na konci schůze však zcela nečekaně a k velkému údivu všech zúčastněných Taxis oznámil, že si celou věc rozmyslel a že se rozhodl postavit cukrovar sám, vlastním nákladem.

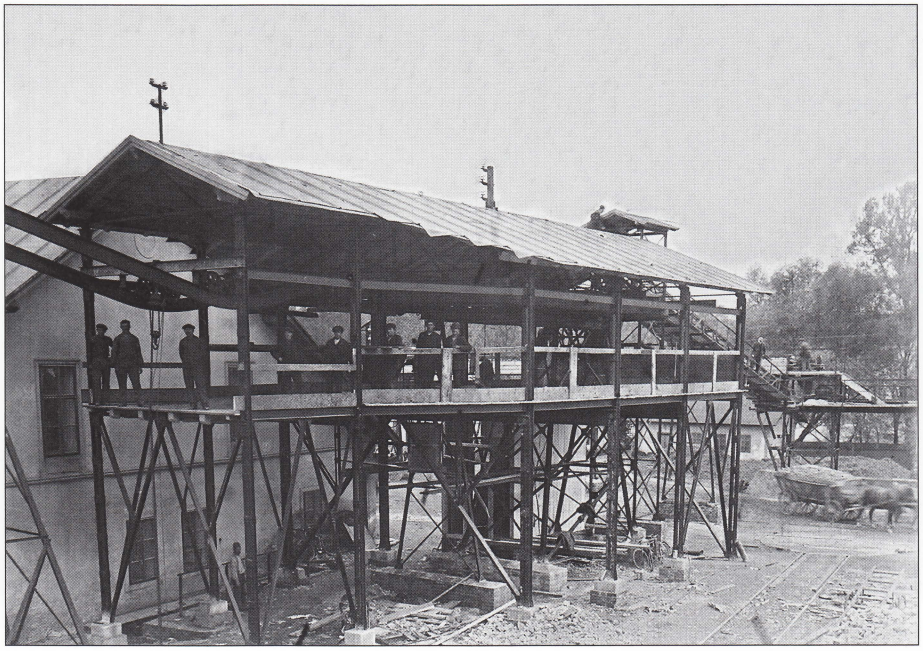
Následně založil akciovou společnost sestávající z kapitalistů a velkostatkářů nesoucí název **Společnost cukrovarnická akcijní v Praze**, která v roce 1865 tento nerolnický cukrovar dostavěla a na podzim tohoto roku uvedla do provozu. V době jeho vzniku pracovalo v zemích Království českého dohromady již 74 cukrovarů.

Vybavení ovšem plně odpovídalo době jeho vzniku. Řepná šťáva se zde původně získávala ještě lisováním řepných řízků. Přesto se zde prokazatelně dle zápisu z 28. srpna 1870 vyráběl kromě surového cukru také tzv. *kryštál* neboli krystalový cukr a kapacita cukrovaru dle tohoto záznamu činila 6000 centů (cent = 50 kg, vídeňský cent = 62 kg) zpracované řepy za den, což tedy odpovídá zhruba 300 tunám.

Od počátku výroby v roce 1865 bojoval cukrovar s nedostatkem vody pro svůj provoz. Pro zlepšení situace mu bylo dne 28. srpna 1870 uděleno vodohospodářské povolení postavit na Vrutickém potoce nad cukrovarem stavidlo a zároveň zřídit čerpací stanici u pramenů na pozemcích velkostatku a odtud čerpat



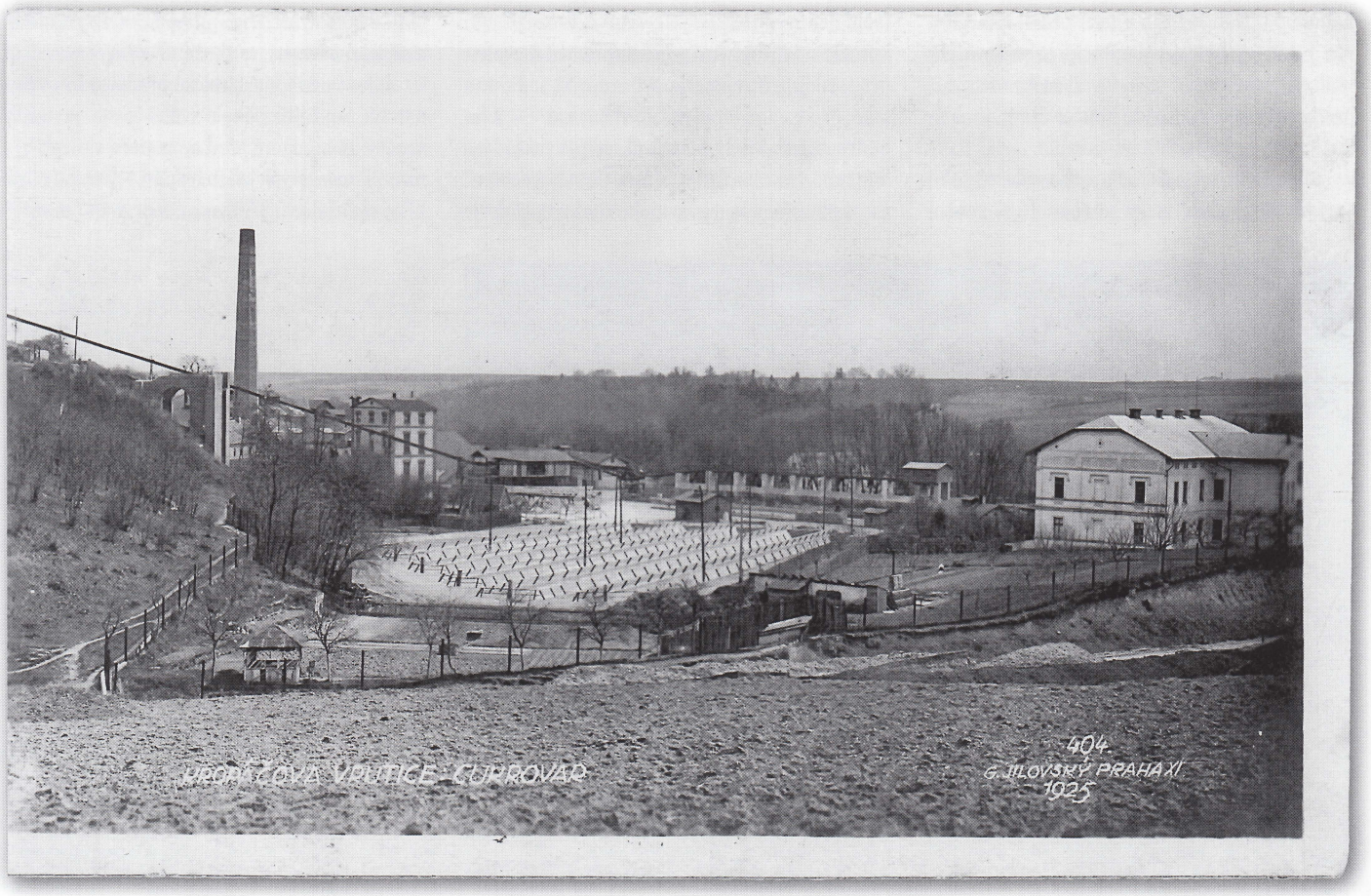
Vlevo nahoře/ Kampaň roku 1921 právě začala a fungl nové hrabicové dopravníky dopravují první vyslazené řízky na skládku, kde si je do svých povozů nakládají místní sedláci. Ze střechy dokončované lanovky možná sleduje chod nového zařízení právě někdo ze zaměstnanců dodavatelské firmy. Dobře je také vidět přední točna a z ní odbočná kolej k vápence a přímá kolej ke kotelně. Objektivu fotoaparátu neuniklo ani telefonní vedení a jedna ze tří lamp, které osvětlovaly tovární dvůr.
(archiv Wiesner, sbírka Jan Polák)

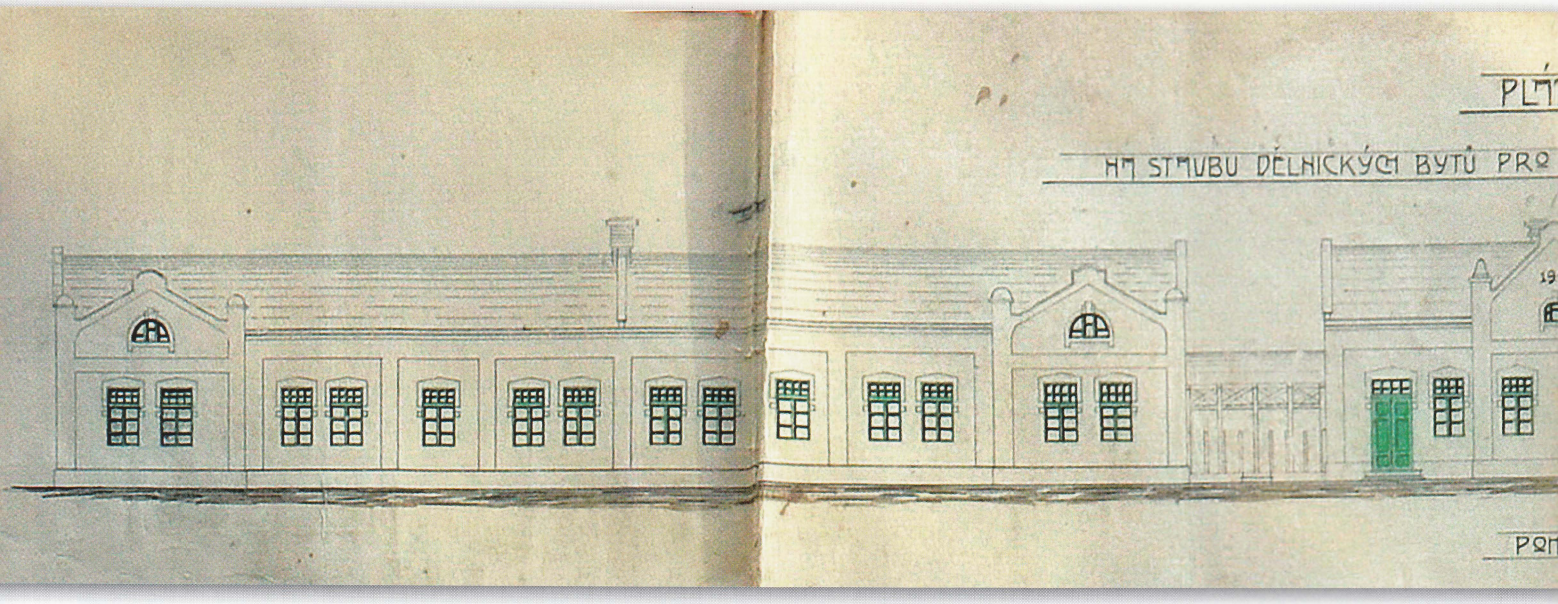


Vlevo dole/ Atmosféru řepných kampaní dokonale vystihuje tento snímek vrutického cukrovaru ze 30. let. Podobně vypadaly během kampaně všechny cesty v okolí cukrovaru. Zcela vlevo je vidět téměř polovina lokomotivní remízy a před ní si pokuřuje a odpočívá „krauska" 3622. Bílé dřevěné lávky za ní sloužily k vyvážení saturačních kalů (šámy) na skládku. Na jejich začátku před továrním komínem stojí i jeden překlopný vozík. Dobře je také vidět celá dráha lanovky až na horní skládku.
(sbírka Ladislav Kurzveil)

Nahoře/ Dolní stanice řízkové lanovky byla vystavěna před budovou kotelny. Ze snímku je dobře patrné, že na lanovce se ještě pracuje a kampaň už je v plném proudu. Vpravo před koňským povozem loženým vyslazenými řízky je dobře znatelná točna s odbočnou kolejí k vápence a nad povozem překládací stanice na hrabicovém transportéru s odbočkou k lanovce.
(archiv Wiesner, sbírka Jan Polák)

Dole/ Netradiční a to vzácnější pohled na vrutický cukrovar v roce 1925. Vlevo ve stráni je ještě vidět zděný oblouk mostu od řízkového výtahu a za ním dráha lanovky, která jako by přeškrtla budovu vápenky. Střed snímku vyplňují nedávno vystavěné řepné splavy a pod nimi je domek řepného zvedacího kola. Za ním je pak na původních zděných sloupech řízkového mostu již nový hrabicový dopravník. Budka na konci mostu je strojovna s pohonem dopravníku. Velká budova vpravo je ředitelský a úřednický bytový dům a před ním vykukuje z porostu střecha lokomotivní remízy.
(sbírka Ladislav Kurzveil)





vodu do potoka nad stavidlem. Nadržená voda se pak odváděla strouhou do továrny, kde bylo zřízeno další stavidlo, a to tak, aby bylo z obecní cesty vidět, v jaké je poloze. Cukrovar směl totiž odebírat vodu pouze o kampani a pouze k výrobním účelům. Veškerá znečištěná odpadní voda však odtékala rovnou zpět do potoka. Není tedy divu, že velice záhy po spuštění výroby se začaly objevovat stížnosti majitelů rybníků a mlynářů sídlících po proudu pod cukrovarem na zadržování vody a její nadměrné znečišťování, provázené úhynem ryb. Cukrovar se vzniklou situaci snažil kompenzovat různým finančním odškodněním a také příslibem celou věc řešit. Vychytralost některých stěžovatelů však neznala mezí a dožadovali se finanční náhrady prakticky po každé bouřce či větším lijáku, kdy se voda jen trochu zakalila.

Z Taxisových služeb mezitím odešel jeho správce Papoušek, který se roku 1867 musel ujmout vlastního rodinného statku ve Všelisech. Na jeho místo nastoupil správce nový, pověstný dobrodruh své doby, jistý Barella, který sem přivandroval z Pruska. Tento člověk velice brzy využil především Taxisovi důvěřivosti a také toho, že hospodaření nebylo zrovna jeho silnou stránkou. Nic netušící kníže se tak záhy ocitl v situaci, kdy byl na jeho majetek uvalen konkurz, o čemž svědčí fakt, že již v roce 1868 vlastnila vrutický cukrovar konkurzní masa.

Kníže se ovšem v té době již aktivně angažoval do přípravných prací při zakládání rolnického cukrovaru v Dolním Cetně. Přes počáteční nedůvěru některých rolníků, které již jednou zklamal, byl Taxis 27. února 1868 zvolen předsedou přípravného výboru a zanedlouho také předsedou správního výboru a na jeho bedrech pak ležely hlavní úkoly při zakládání a stavbě cukrovaru v Dolním Cetně, kde využil především svoje právnické znalosti, politický rozhled a v neposlední míře i zkušenosti ze zakládání cukrovaru ve Vrutici.

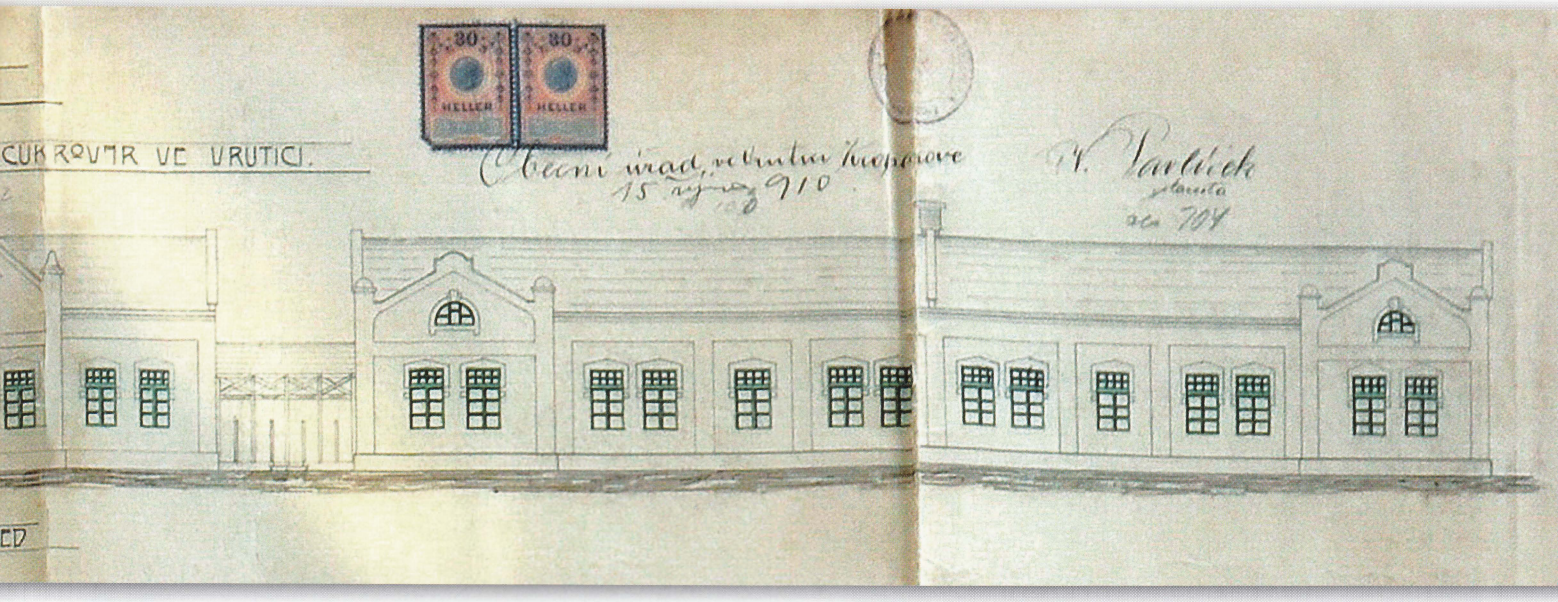
Vrutický cukrovar, který tolik přispěl k povznesení zdejšího okolí, přestal v roce 1874 pracovat a byl uzavřen. Taxisův velkostatek se vším příslušenstvím, tedy i cukrovarem, byl nakonec roku 1877 konkurzní podstatou ve veřejné dražbě prodán a byl přiklepnut dědicům Jana Faltise, továrníka z Trutnova.

Faltisové začínali jako drobní pláteníci, kdy zakladatel rodinné větve Dominik Faltis prodával plátno podhorských tkalců a svou pracovitostí, vytrvalostí a houževnatostí postupně zbohatl. Svého syna Jana Faltise nechal vystudovat a po jeho návratu „ze zkušené" se vypracovali až k založení první mechanické přádelny lnu v monarchii. Jan Faltis během svého života nastřádal značné jmění, které před svou smrtí v roce 1874 rozdělil mezi svých jedenáct dětí z prvního i druhého manželství. Tři synové z druhého manžel-

Nahoře/ Detail výkresu přístavby kasáren pro kampaňové dělníky z roku 1910 od stavitele Lágnera. Na původní levý dělnický dům navázala středová část s bytem cukrovarského zřízence a „závodní" kuchyní pro ubytované. Vpravo byl pak zrcadlově postaven druhý totožný ubytovací dům. (SOkA Mladá Boleslav, sbírka Jan Polák)

Dole/ Cukerní skladiště z roku 1913 vystavěné mimo areál cukrovaru se dochovalo dodnes. V běhu času dostalo pouze luxferová okna. Stav v roce 2008. (foto Radim Šnábl)

Vpravo/ Výkres budovy nové elektrické centrály, situované za továrním komínem u opěrné zdi, pochází z roku 1908. Autorem byl opět košátecký stavitel K. Lágner. (SOkA Mladá Boleslav, sbírka Jan Polák)



ství, bratři Karel, Richard a Jan, byli však v té době ještě nezletilí, nejmladšímu Janovi bylo teprve 12 let, a tak jim byl určen poručník. A právě tento muž, bývalý důvěrník jejich otce, přivedl bratry Faltisovy do Vrutice.

Po získání vrutického panství se ihned pustili do obnovy cukrovaru, který se jim podařilo již v kampani 1878/79 uvést opět do provozu. Firma nesla název **Brüder Faltis Zuckerfab-**

úpravy pochází z října 1885. Jednalo se o přístavbu a úpravu kotelny a přístavbu objektu pro čtyři spódiové pece. Tato přístavba byla povolena 5. února 1886, ale k její realizaci zřejmě nedošlo. Ty samé plány se totiž znovu objevují v roce 1890, kdy byla 14. dubna schválena úprava úplně stejného rozsahu. Šlo tedy asi o důsledek oněch počátečních nezdarů.

Projekt první velké známé rekonstrukce

a vystavěna byla nová, modernější a výkonnější vápenka systém Steinmann. Schvalovací pochůzka úprav se konala 20. června 1893 a stavební povolení bylo vydáno 27. června 1893. Do kampaně pak byly všechny práce hotovy.

Významnou událostí nejen pro cukrovar, ale i pro celou obec Vrutice a její obyvatele byla bezesporu elektrifikace. Komisionální jednání proběhlo 14. dubna 1894, elektrifikaci provedl

Nahoře/ Pohled na vrutický cukrovar v roce 1991. To v něm sídlil podnik Technomat Praha. Jeho zaměstnanci ještě využívali byty v bývalé ředitelské vile. (foto Radim Šnábl)

Vpravo/ Pohled na část vlečky pod nádražím Vrutice pochází z roku 1927. Výpravní budova je ta úplně vpravo nahoře, pod ní, směrem doleva, stojí hostinec u nádraží a před ním je vidět zděné skladiště. Pod komplexem těchto budov se nachází parní pila Jaroslava Martínka. Směrem k ní odbočuje krátká kolej, která však končila před silnicí a sloužila hlavně ke skládce vyslazených řízků. Dobře je také patrný ocelový mostek v km 0,4368. V pravé části snímku je obec Střížovice. (sbírka Martin Žaba)

Pro nekončící spory ohledně čistoty a stavu vody ve Vrutickém potoce a poté, co se začala závadná voda objevovat i v obecních studnách, musel cukrovar v roce 1895 přistoupit ke zřízení čisticích a usazovacích jam a v roce 1910 k jejich dalšímu rozšíření. Zavedeny byly také pravidelné kontroly znečištění vody během kampaní. Ty ovšem i přes neustálé stížnosti vyzněly vždy ve prospěch cukrovaru.

Při běžné policejní obchůzce 22. srpna 1899 zjistil pochůzku konající strážník, že v cukrovaru panuje nebývalý stavební ruch. Starosta obce informoval o tomto zjištění dne 31. srpna 1899 ředitelství cukrovaru s tím, že je tak činěno bez stavebního povolení, a vyzval ho, aby co nejdříve učinilo nápravy. Na to cukrovar reagoval 8. září 1899 podáním žádosti o stavební povolení na okresní hejtmanství v Mladé Boleslavi. Na to konto proběhlo 21. září 1899 správní řízení a dne 12. října 1899 bylo cukrovaru dodatečně uděleno povolení ke stavbě a užívání změn dle předložené dokumentace. Rekonstrukci navrhla a provedla firma Pražská společnost akc. strojírny, dříve Ruston & Co. v Praze. Překlenutím nové společné střechy přes dvorek mezi starou varnou a cukerním skladištěm vznikl prostor pro novou varní síň. V ní byla instalována nová difúzní baterie o čtrnácti tělesech namísto staré dvanáctičlenné, suchá (pístová) vývěva, měděné vakuum bylo vyměněno za železné, instalováno bylo prosévadlo na cukr, pec k síření šťáv a osazeny byly další čtyři mechanické filtry k cezení šťáv.

Koncem 90. let odchází z Vrutice Karel Faltis, který se stal společníkem v trutnovských přádelnách, a jediným majitelem panství zůstává Jan Faltis. Ten se mezitím v roce 1890 oženil a postupně se mu narodil syn Jan a dcera Hermína. Manželé Faltisovi byli velmi obratní podnikatelé a nejen pro jejich rodinu, ale i pro cukrovar a celou Vrutici nastalo šťastné období. Tato rodina se významně přičinila také o zvelebení obce. Svým nákladem nechala na darovaném pozemku vystavět školu, přispívala na Sokola, kterému rovněž darovala pozemek na hřiště, založila polévkovou nadaci pro nejchudší děti, pořádala vánoční nadílky pro děti a vůbec vystupovala velmi štědře. Nemalé prostředky investovali také do cukrovaru.

Další stavební změny se kolaudovaly 23. září 1901. Jednalo o zvýšení věže pro řepný výtah s automatickou váhou, představované elegantní řezbářsky vyvedenou dřevěnou věžičkou, dále o přístavbu cukerních půd a přístavku pro úřednické umývárny, technickou kancelář, laboratoř a kancelář ředitele.

Nemalý problém činila cukrovaru právě jeho poloha. S ohledem na potřebu vody musel být vystavěn v údolí Vrutického (později Košáteckého) potoka. Většina řepoplodných polí v okolí Mělnického Vtelna, ze kterých cukrovar odebíral řepu, však ležela vysoko nad ním, téměř v úrovni jeho továrního komína. A prakticky jediná cesta dolů do továrny vedla z prudkého kopce a navíc přes celou obec. Rozblácené a rozježděné obecní cesty a rachot koňských povozů byly příčinou mnoha nesnází. Cukrovar se proto rozhodl tuto nepříjemnost řešit. Dne 4. srpna 1904 předložil na okresní hejtmanství v Mladé Boleslavi žádost o povolení stavby řepního a řízkového výtahu. Na 11. srpna 1904 bylo svoláno místní šetření dle předloženého projektu, který vypracovala v červenci 1904 firma Maschinenbau-Actiengesellschaft, Brietfeld, Daněk & Co., Prag-Karolinenthal.

Výtah sestával ze železné konstrukce 28 m vysoké, ve které se pohybovaly dvě klece zavěšené na ocelových lanech. V klecích byly umístěny železné kolejové vozíky (v každé jeden), které se mohly plnit řízky nebo řepou. Řízky se

přivážely po novém mostě, který sem vedl přes tovární dvůr a na němž byla umístěna kolejová drážka o rozchodu 350 mm. Výtahem se vozíky dopravovaly na skládku nad továrnou a zde se opět drážkou dál rozvážely. Zároveň s vyvážením řízků se mohla shora dolů dopravovat řepa z horní skládky situované na platu nad továrnou na dolní skládku na továrním dvoře. Ve výkresové dokumentaci byl ovšem zakreslen i vyzděný 700 mm hluboký *Rüben-Rinne* neboli řepný žlab. Ten by byl pro dopravu řepy shora dolů mnohem logičtější a praktičtější. V popisu projektu sice zmiňován není, ale je velmi pravděpodobné, že byl navržen a vybudován.

Konstrukce výtahu spočívala na továrním dvoře na zděném základu a v horní části byla ukotvena a spojena 10 metrů dlouhým železným mostem se zděným mostním obloukem o délce 10 metrů a světlosti 4 metry, založeným do stráně nad cukrovarem. Pohon výtahu byl elektrický, únosnost 2000 kg při rychlosti 0,3 metru za vteřinu. Stavba byla hotova 11. října 1904 a 27. října 1904 proběhla kolaudace.

Dne 12. května 1906 proběhlo šetření za účelem stavby nových dílen údržby cukrovaru. Ty sestávaly ze strojovny, dílny strojnické, kovářské a kolářské. Strojovna byla vybavena stabilním plynovým motorem systému Otto o výkonu 25 koní, dynamem, kompresorem se vzdušníkem a vyvíječem koksového plynu.

Snad největší stavební úpravou za držení cukrovaru rodinou Faltisů byla rekonstrukce v roce 1907. Žádost o povolení podal cukrovar dne 15. března 1907 a následně dne 27. března proběhla schvalovací komise dle projektu, který vypracovala firma Maschinenbau-Actiengesellschaft Breitfeld, Daněk & Co., Schlan. Stavební část projektu vypracoval stavitel K. Lágner z Košátek, který byl ostatně autorem snad všech stavebních úprav v cukrovaru a vtiskl mu tak jeho architektonickou tvář.

Rekonstrukce spočívala ve zřízení nové prostorné varny na místě bývalých půd a saturace s tím, že se vybouraly veškeré příčné zdi a vystavěla se nová čelní zeď do výše tří etáží. Nově vzniklá varna byla 14,5 m široká, 19 m dlouhá a 13,5 m vysoká. V jednotlivých etážích, spočívajících na litinových sloupech a ocelových překladech, bylo kromě původních varných těles instalováno paré nové I., II. a III. saturace, filtry, pumpy na vodu a šťávu a dva parní stroje. V patrech byly dále instalovány refrigeranty, nové odstředivky Weston, nádrže na těžkou šťávu a nádrže na vodu. Od centrifug byl instalován přes všechna tři patra kapsový výtah, kterým se dopravoval vyrobený surový cukr na cukerní půdy. O kolaudaci stavby zažádal cukrovar 16. září 1907 a kolaudace nové varny, jejíž průčelí se čtyřmi úzkými okny přes celou výšku budovy vtisklo cukrovaru novou tvář, se konala 3. října 1907.

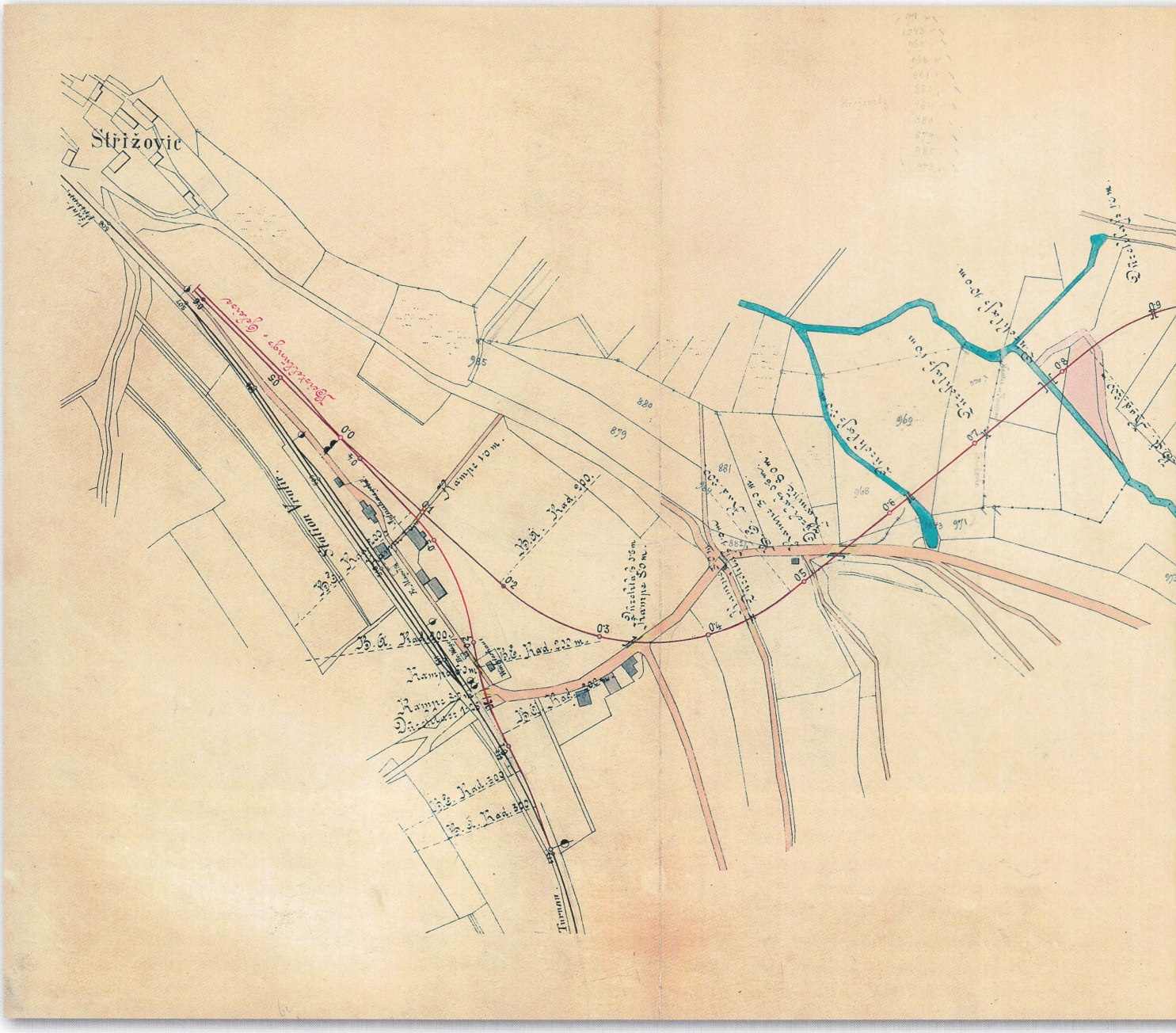
Následující rok byla opět zvětšena difúzní stanice, a to na 2 x 8 těles s bočním vyprazdňováním. Rekonstrukci provedla opět firma Breitfeld, Daněk dle projektu z května 1908. Stavební povolení bylo vydáno 23. května a kolaudovalo se 28. října 1908.

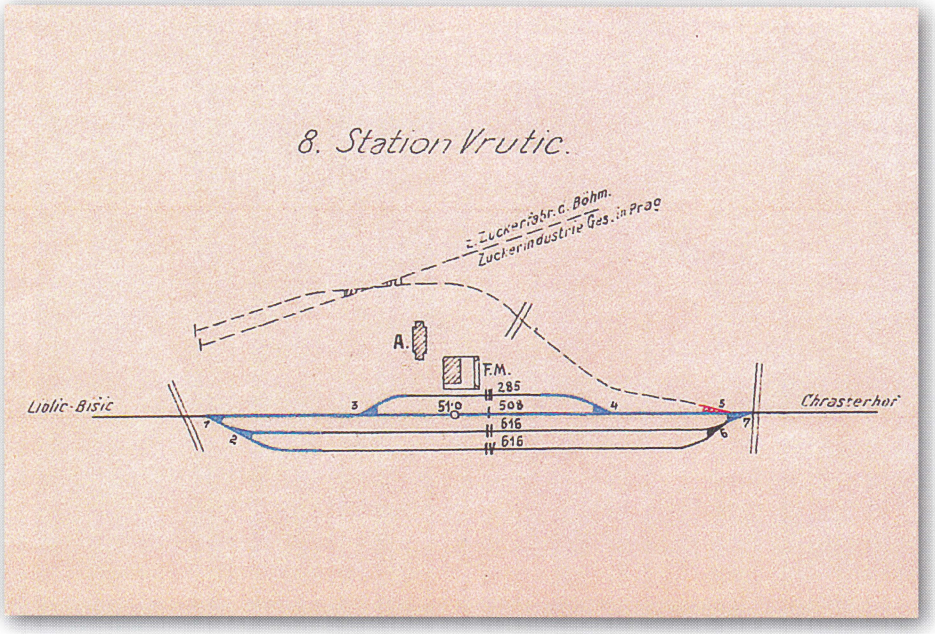
Stoupající spotřeba elektrické energie si vyžádala stavbu nové budovy pro motor a dynamo. Nádherně vyhlížející industriální budova byla opět dílem košáteckého stavitele Lágnera. Vystavěna byla při severní opěrné zdi za továrním komínem a byla rozdělena na tři místnosti. V první se nacházel sklad koksu, ve druhé generátor na koksový plyn systému Skrubr a ve třetí byl osazen stabilní motor pro nasávaný plyn o výkonu 100 koní a dynamo. Kolaudace nové strojovny se konala 20. října 1909.

Neustálý boj s nedostatkem čisté vody si vynutil zřízení 8 metrů hluboké tovární studny, jejíž projekt pocházel z července 1909.

Pro nepřetržitý kampaňový provoz si musel cukrovar vždy zajistit také potřebný počet kampaňových dělníků a pro ty „přespolní" pak ještě ubytování. K původní budově kasáren o dvou nocležnách vždy pro 26 osob a s vlastní umývárnou a záchody byly v roce 1910 přistavěny další dvě budovy. Byl to domek s bytem pro zřízence se společnou kuchyní pro dělníky a zrcadlově druhá shodná ubikace, opět rozdělená na dvě společné místnosti vždy pro 26 dělníků, opět s vlastní umývárnou a záchody. Tyto objekty se nacházely u přejezdu silnice do Krp, byly opět dílem stavitele Lágnera a stojí dodnes.

V roce 1911 vznikla další nesmazatelná dominanta vrutického cukrovaru stojící dodnes. Dne 21. března 1911 totiž podal cukrovar žá-

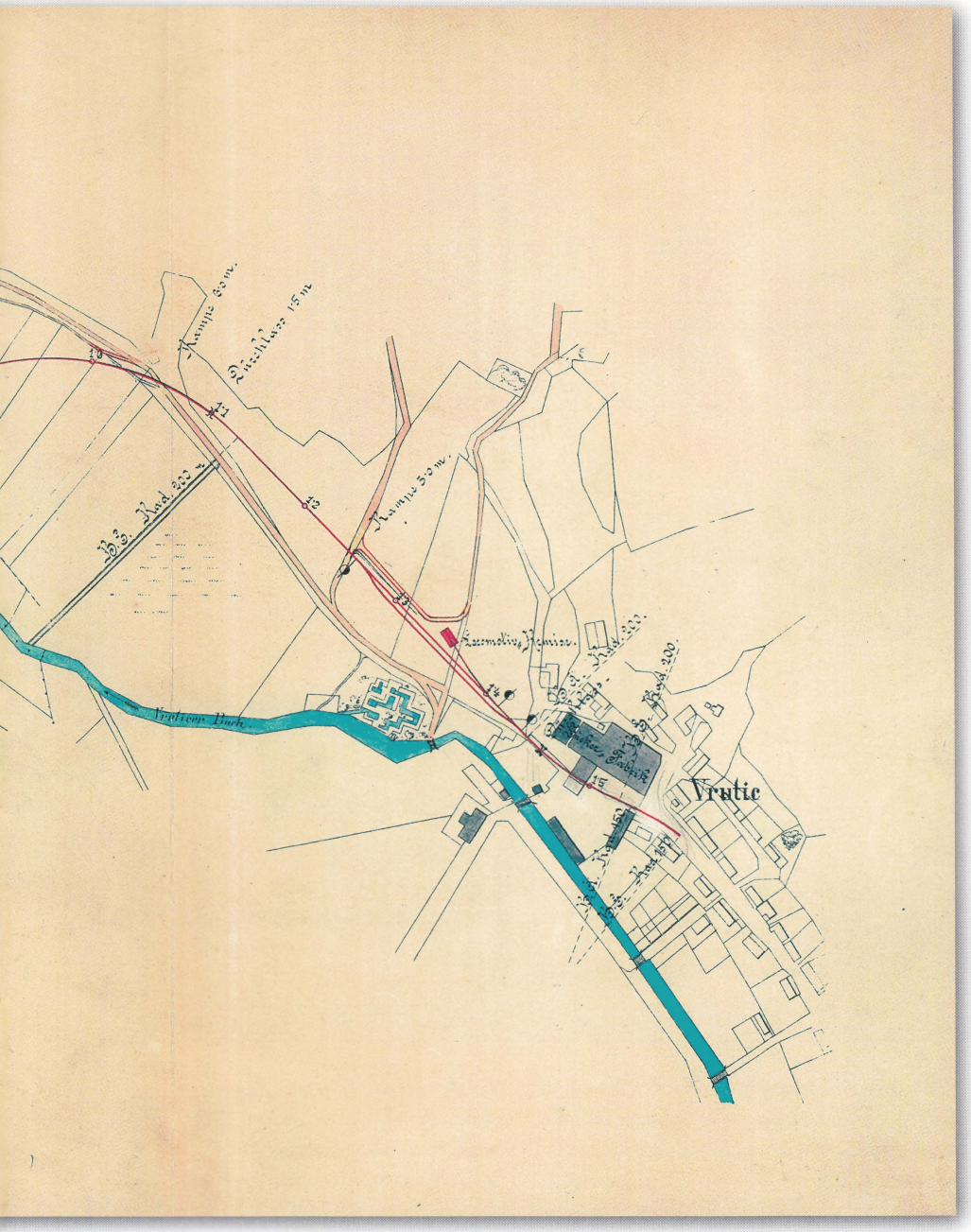




Nahoře/ Plán vlečky cukrovaru Vrutice z roku 1897. (NA Praha)

Dole/ Schéma vrutické stanice po zestátnění BNB v roce 1908. Patrná je změna číslování kolejí oproti původnímu schématu BNB. (NA Praha)

dost o povolení stavby nové vápenky o obsahu 45 m^3, která byla vystavěna na místě té staré, rozložené. Nová vápenka, jejíž projekt a stavbu provedla firma Breitfeld, Daněk, byla obestavěna budovou o půdorysu 11,6 x 11 m a výšce 18 m se čtyřmi etážemi, navrženou opět K. Lágnerem z Košátek. Takovýchto vápenek bylo k vidění opravdu jen několik, jedna např. v cuk-



rovaru Hulín I. Stavební povolení bylo vydáno 23. dubna 1911 a kolaudace stavby proběhla 25. října 1911.

Pravděpodobně posledním stavebním počinem Jana Faltise v jeho cukrovaru byla výstavba cukerného skladiště v roce 1913, které bylo postaveno mimo areál cukrovaru na prostranství mezi obecní silnicí do Krp a vlečkou cukrovaru a rovněž se dochovalo do dnešních dnů.

Nebylo již zřejmě v silách soukromníka čelit narůstající konkurenci větších, modernějších a lépe situovaných cukrovarů. Neustálý tlak na další úpravy továrny a modernizace technologií, které vyžadovaly investovat značné finanční prostředky, přiměl v roce 1913 Jana Faltise k prodeji cukrovaru. Ačkoli mu v té době bylo něco málo přes padesátku a měl doma syna, který právě končil inženýrské studium, bylo to asi rozhodnutí správné. Jan Faltis totiž v roce 1919 zemřel a generálním dědicem veškerého jmění ustanovil právě svého syna Ing. Jan Faltise. Ten se ovšem ani zdaleka nevyrovnal svými obchodními schopnostmi ani způsobem jednání a vystupování svému otci. Ačkoli zdědil obrovský finanční obnos, velice záhy přecenil svoje schopnosti, chybnými finančními machinacemi přišel o značné jmění a jeho zásluhou pak zchudla celá rodina. V roce 1921 se ještě pokusil zvrátit nepříznivou bilanci, když vložil poslední miliony do výstavby moderní parostrojní cihelny na výrobu dutých cihel a drenážních trubek. Cihelny si ovšem Ing. Faltis také příliš nehleděl a již v roce 1926 ji od něj koupil její vychytralý správce L. O. Veverka, který nejdříve naoko přivedl podnik „zu grunt" a pak jako dobrý „kamarád" od Faltise „krachující" cihelnu výhodně odkoupil.

Podnikatelské aktivity Ing. Jana Faltise tím definitivně skončily. Nic netušící rodina, žijící v domnění nevyčerpatelnosti svého jmění, se tak ocitla na pokraji krachu. Na veškerý její majetek byl uvalen konkurz, dne 16. dubna 1937 byly vrutické panství i ostatní majetek Faltisů prodány a vlastnické právo bylo připsáno Oskaru Federerovi, nezletilému synovi ředitele Vítkovických železáren.

Nový majitel cukrovaru

Ve snaze konečně se vypořádat s důsledky finanční krize roku 1873, posílit svoje bankovní prostředky a šikovně se zbavit svých ztrátových cukrovarnických podniků v právě nastalé cukerní krizi roku 1883 přikročila Živnostenská banka k nanejvýš šťastnému řešení a založila novou společnost, na kterou tyto negativa převedla.

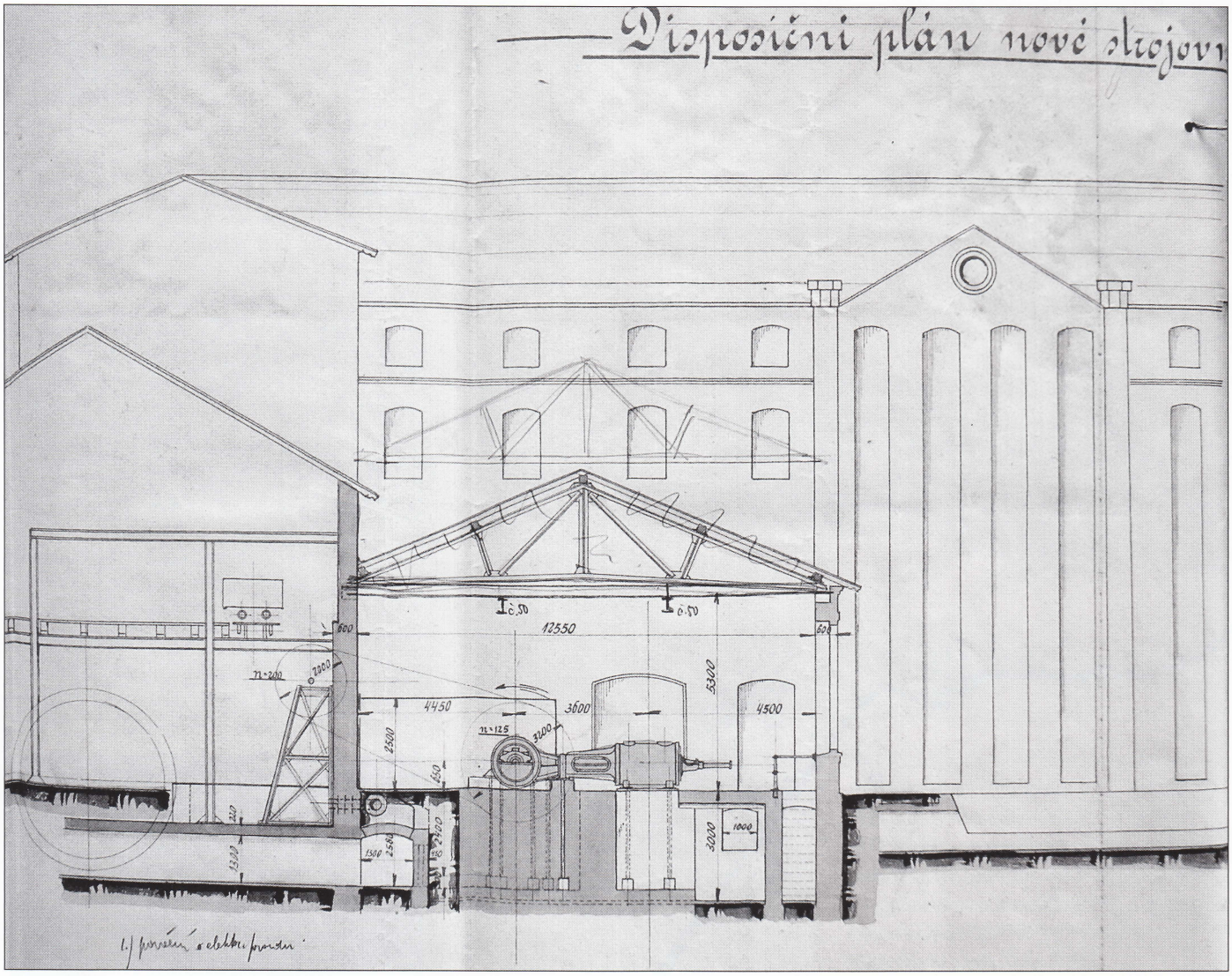
Nově vzniklá **akciová Česká společnost pro průmysl cukerní v Praze**, se sídlem v Praze, Panské ulici č. p. 7, byla ustavena 30. června 1883 s akciovým kapitálem 1 000 000 zlatých. Ta skupovala krachující a uzavřené cukrovary, nevýnosných se pak zbavovala a prosperující modernizovala. Během deseti let se takto vypracovala v prvotřídní podnik českého cukrovarnictví.

Ihned po založení převzala od Živnobanky cukrovar v Mochově za 500 000 zlatých a rafinérii v Domažlicích za 380 000 zlatých a tím pádem už nepostihly ztráty z těchto podniků Živnobanku přímo, což následně vedlo k jejímu oživení.

Roku 1888 byl společností zakoupen z konkurzní podstaty pozůstalosti Rudolfa Müllera cukrovar v Městci Králové a v roce 1890 převzat od Živnobanky velmi slabý podnik ve Vranovicích. Navýšení jistiny společnosti provedla Živnobanka roku 1899 vydáním emise 3000 kusů nových akcií. Od firmy Müller & Co. byl v roce 1901 převzat cukrovar v Bašnicích, v roce 1905 prodán cukrovar ve Vranovicích a roku 1909 cukrovar v Městci Králové. Po požáru došlo v roce 1908 k obnově a rekonstrukci cukrovaru v Mochově a také ostatním činným závodům společnosti byla věnována maximální pozornost v oblasti modernizace výroby.

Za účasti Živnobanky došlo v roce 1910 k navýšení akciové jistiny ze 3 na 5 milionů korun (K). Koupí byl v roce 1910 získán cukrovar v Jičíně, třetinou řepy jemu odváděné pak byly zajištěny lepší podmínky pro cukrovar v Bašnicích. V roce 1911 byl zakoupen cukrovar v Mělníce.

V lednu 1912 byla vydáním dalších akcií navýšena jistina na 6 milionů K a získaných prostředků bylo užito k rekonstrukci mělnické surovárny, ale hlavně k výstavbě nové rafinérie Mělník, přenesené sem z Domažlic.



Nahoře a vpravo/ Dispoziční plán nové elektrocentrály, vystavěné v roce 1917 firmou První českomoravská. (SOkA Mladá Boleslav, sbírka Jan Polák)

Dne 13. března 1913 došlo k usnesení valné hromady, aby bylo vydáno dalších 10 000 nových akcií po 320 K za účelem zakoupení dvou nových cukrovarů, a to v Byšicích a Vrutici. Jistina společnosti tak dosáhla hodnoty 8 milionů K.

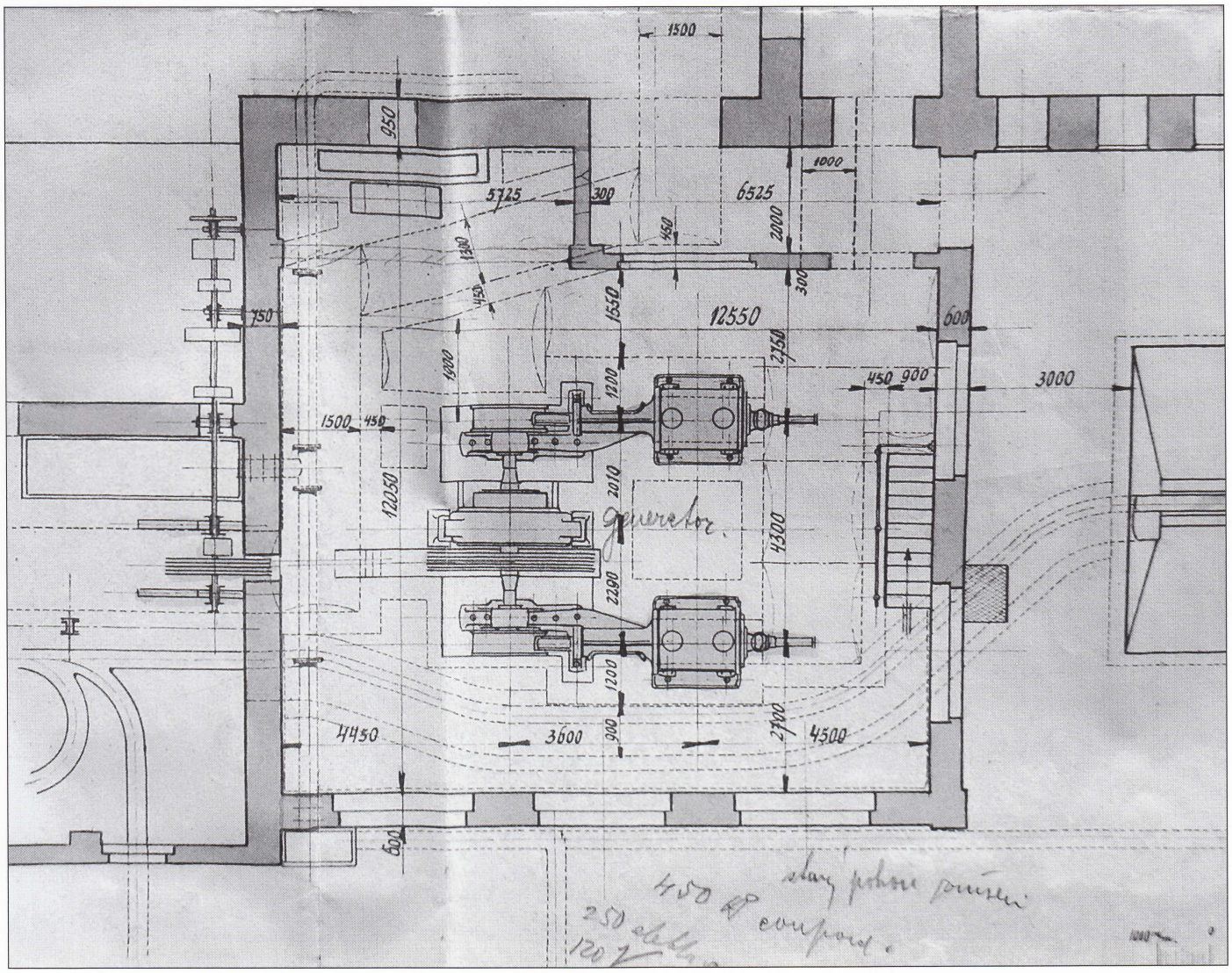
Přestože rodina Faltisů investovala do cukrovaru nemalé finanční částky a neustále se jej snažila modernizovat, zakoupila společnost poměrně zastaralý podnik s obrovským podílem manuální práce. Již během první války se proto pustila do nejdůležitějších úprav a rekonstrukcí. Na podzim roku 1915 byla zmodernizována kalolisová stanice a provedena rekonstrukce odpařovací stanice.

Rekonstrukci potřebovala také zastaralá kotelna, kde byly namísto původních kotlů č. 1–3 instalovány tři nové kotle Fairbairn o výhřevné ploše 240 m^2 a přetlaku 8 atp. Projekt zpracovala firma První českomoravská v Praze-Libni v dubnu 1916, která také kotle dodala a instalovala. Vedle těchto nově instalovaných kotlů dál sloužilo v kotelně dalších 5 starších kotlů č. 4–8 o přetlaku 6 atp. Další úpravou prováděnou současně byla přístavba druhého řízkového šneku k dopravě vyslazených řízků od difuzérů, instalovaného vedle toho původního z roku 1893. Projekt, dodávku a montáž tohoto zařízení provedla firma Breitfeld, Daněk. Žádost o stavební povolení obou úprav podal cukrovar 29. května 1916, avšak jak je z dobových listin patrno, povolovací a zároveň kolaudační komise proběhla vzhledem k válečným událostem až 26. listopadu 1919. Užívací povolení bylo vydáno dokonce až 9. února 1920.

Převážná část výrobní technologie, poháněná řemeny od centrální transmise, a nedostatečný výkon zastaralé elektrárny Siemens představovaly další problém, na který musel nový majitel cukrovaru reagovat. Proto byla dne 22. května 1917 podána žádost o povolení stavby nové strojovny (elektrárny) dle projektu První českomoravské z dubna 1917. Jmenovanou firmou byly dodány a instalovány dva kompaundní parní stroje o celkovém výkonu 450 koní a na společné ose uprostřed mezi nimi byl osazen generátor 250 kW na výrobu stejnosměrného proudu o napětí 120 V pro osvětlení a pohon elektromotorů. Stavební a užívací povolení bylo opět vydáno najednou až 29. ledna 1919.

Ze statistiky kampaně 1919/20 lze vyčíst, že vrutický cukrovar vyrobil 5000 tun surového cukru, zaměstnával v kampani 506 dělníků, mimo ni pak 100 a strojní zařízení obnášelo 1 motor stabilní na nasávaný plyn, 23 parních strojů a elektrické motory, vše o celkovém výkonu 1160 koní. Cukrovar byl v té době stále zařízen na výrobu krystalu.

Jak již bylo zmíněno, podíl ruční práce v cukrovaru byl značný. Nejvíce lidí pracovalo v nádvorních partách při skládání a plavení řepy, odvozu vyslazených řízků, na skládce uhlí a u vápenky. Obzvláště při rozmarech počasí během kampaní, v blátě, za deště a při nízkých teplotách, zde panovaly nelidské podmínky. To vše se muselo změnit. Proto již na konci první světové války plánovala Česká společnost pro průmysl cukerní rozsáhlou moderni-



zaci vrutického cukrovaru. K té pak došlo v letech 1920–21 a výrazným způsobem změnila chod a fungování cukrovaru.

Vše začalo modernizací vakuové stanice ve varně, oznámené 10. března 1920. K původnímu vakuu bylo přistaveno další nové stojaté a jedno nové ležaté vakuum. Déle bylo přistavěno sedm refrigerantů na třetím patře a pod nimi zachováno šest odstředivek Weston. Úprava byla povolena 30. května 1920 a kolaudace proběhla 14. října 1920. Modernizaci provedla a strojní zařízení dodala Akciová společnost strojírny, dříve Breitfeld, Daněk a spol., dle projektu vypracovaného již 5. března 1917. V následujícím roce bylo přistoupeno k zásadní modernizaci skládkového úložiště cukrovky.

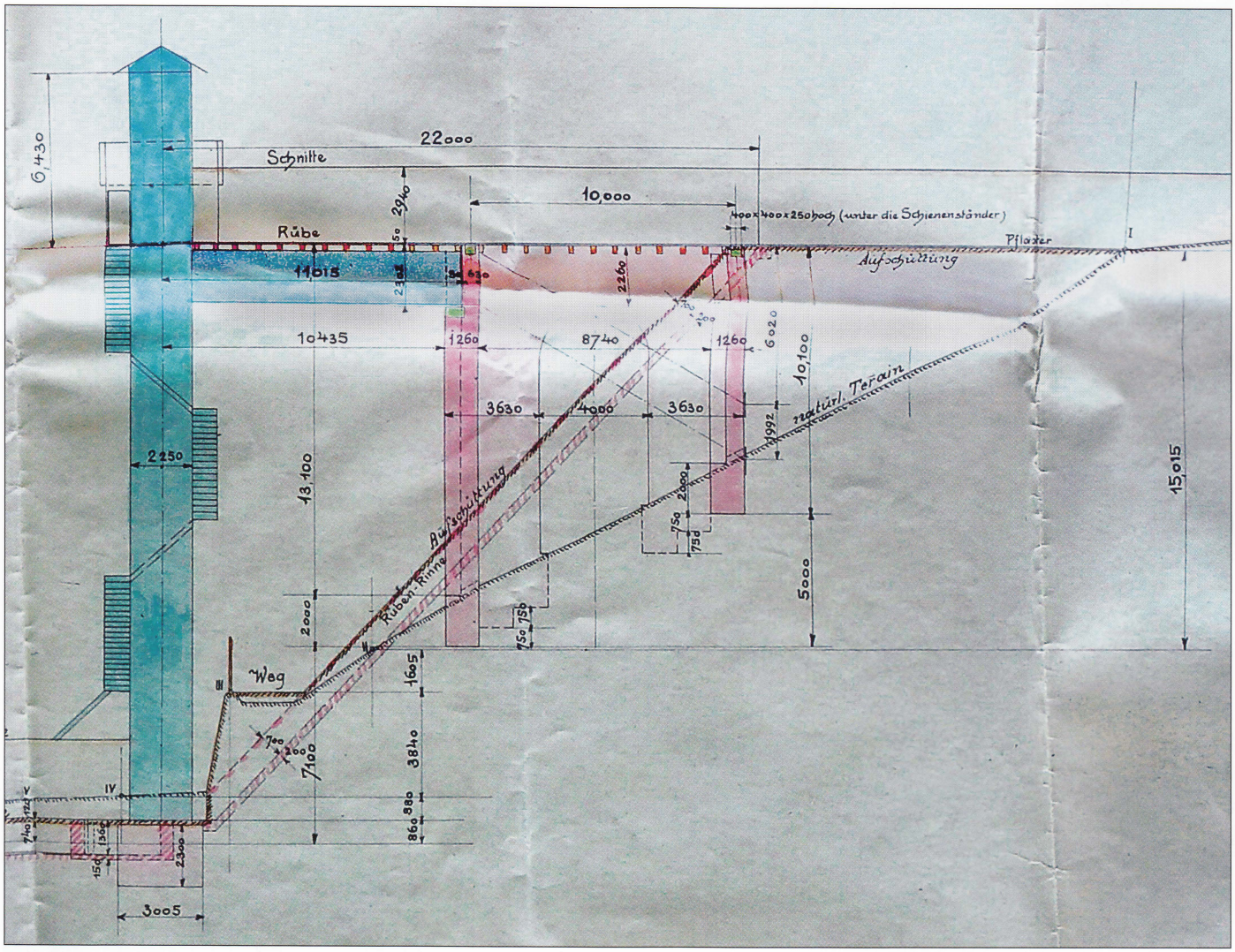
Bylo již zmíněno, že cukrovar měl jednu skládku na továrním dvoře a jednu na pláni nad továrnou. Veškerá řepa přicházející do cukrovaru výhradně povozy a auty se zde ručně skládala na dlážděná prostranství, odkud pak byla opět ručně shrnována do plavebních kanálů – kinet – a dále, unášena vodním proudem, putovala do továrny.

Podáním žádosti o stavební povolení dne 10. března 1921 zahájil cukrovar výstavbu řepných splavů při horním i dolním úložišti. Místní šetření dle projektu vypracovaného firmou Podnikatelství betonových staveb a továrny stavebních výrobků Hrůza & Rosenberg, Praha, se konalo 2. dubna 1921. Tatáž firma stavbu také provedla. Na dolním úložišti bylo vybudováno celkem pět řepných splavů délky 93–112 m a šířky 6 m. Mezi jednotlivými splavy byly dlážděné cesty pro povozy široké 3,6 m a splavy měly ochranné mobilní ohrazení sestávající z betonových sloupků a železných madel. Hloubka splavů v horní části činila 5,3 m a v dolní 3,6 m při spádu 10 ‰. Voda potřebná k plavení byla používána kondenzační z odparek, případně ze studny.

Horních splavů na platu nad továrnou uvažoval projekt celkem sedm, ale zatím byly postaveny jen dva. Úprava byla stejná, pouze spád splavů činil 15 ‰. Voda k plavení řepy byl opět kondenzát, hnaný na skládku ocelovým potrubím, a plavená řepa odcházela ze splavů dolů do cukrovaru betonovým potrubím. Celá stavba byla dokončena 17. října 1921, kdy proběhla její kolaudace.

Protože dno řepných splavů na továrním dvoře byly založeno níž než původní skládka, bylo nutné vodu a řepu do původní kinety vedoucí do továrny zvedat ocelovým kombinovaným zvedacím kolem o průměru 7,5 m, poháněným elektromotorem o výkonu 15 kW. Zvedací kolo bylo umístěno v dřevěném domku v dolní části úložiště.

Součástí této velké modernizace byla také výstavba hrabicového transportéru pro dopravu vyloužených řízků. Projekt vypracovala v květnu 1921 opět firma Breitfeld, Daněk a komisionální šetření dle projektu proběhlo 19. srpna 1921. Dosud se doprava vyslazených řízku na skládku děla ručně pomocí překlopných vozíků, jež se posouvaly po vysokém otevřeném dřevěném mostě nade dvorem. Tuto namáhavou práci odstranil hrabicový transportér sestávající ze tří částí. První, 12 m dlouhý transportér č. 1, poháněný od tovární transmise, dopravoval řízky ven z tovární budovy. Z tohoto transportéru bylo možné pomocí šoupátka sypat řízky do železničních vagonů nebo přecházely dál na visutý vodorovný transportér č. 2. Ten byl dlouhý 40 m a měl čtyři šoupátka



k plnění povozů, případně z něho řízky přecházely dál na transportér č. 3 o délce 65 m, umístěný na původních zděných pilířích po starém řízkovém mostě. Šesti šoupátky se z něho řízky sypaly do původních jam nebo na rampu. Oba tyto transportéry poháněly elektromotory. Celé zařízení bylo uvedeno do provozu bezprostředně po kolaudaci dne 17. října 1921.

V návaznosti na výstavbu těchto hrabicových transportérů proběhla výstavba řízkové lanovky, kterou postavila firma Wiesner Chrudim a která nahradila zastaralý a kapacitně nepostačující řízkový výtah z roku 1904. Ten byl demontován a několik dalších let ho ještě připomínal zděný mostní oblouk zapuštěný do stráně nad cukrovarem.

Na podzim roku 1928 došlo ke zvětšení kapacity 16členné difúzní stanice výměnou 50hektolitrových difuzérů za 60hektolitrový a čtyřčlenná odpara byla rozšířena na pětičlen.

V roce 1934 se cukrovar opět potýkal s množícími se stížnostmi na kvalitu vody v potoce pod cukrovarem, na což reagoval dalším rozšířením usazovacích jam.

Nedostatek vody potřebné pro výrobu byl podnětem k rozšíření barometrické kondenzační stanice o třetí těleso, ke kterému došlo na podzim roku 1935. Zároveň bylo instalováno centrifugální čerpadlo o výkonu 20 litrů za vteřinu, které vracelo odpadní vodu z poslední usazovací nádrže zpět do továrny.

Dne 14. října proběhla kolaudace úprav kotelny, ve které bylo vyměněno pět starých 6atmosférových Fairbairnů č. 4–8 z roku 1893 a 1896 (v. č. 2041, 2040, 2039, 2038 a v. č. 2351) a nahrazeno čtyřmi novými kotli o přetlaku 8 atp (v. č. 6768, 6769, 6770, 6771/ 1912 PČM), přenesenými sem z cukrovaru Mělník, kde sloužily až do roku 1926. Místo po osmém kotli se využilo pro napáječku, lapač olejů, sběrač kondenzátu a napájecí kotel. Plány a přestavbu provedla firma J. J. Hukal & spol., Praha.

Posledními předválečnými úpravami prošel vrutický cukrovar v roce 1937, kdy byla přes léto provedena firmou B. Brát – architekt a stavitel, Praha, rekonstrukce továrních střech, dále byl v kotelně dosazen na jeden kotel přehřívač Vejvalka a poněkud netradičně přes zimu byla provedena další modernizace varny, při níž bylo ležaté zadinové vakuum vyměněno za nové stojaté systému Gräntzdörfer na 300 q cukroviny a pístová pumpa na těžkou šťávu byla nahrazena čerpadlem. Úprava byla povolena 26. října 1937 a 1. dubna 1938 bylo vydáno užívací povolení.

Ještě v květnu 1939 podal cukrovar žádost na výměnu vakua na vaření I. suroviny za nové Gräntzdörfer se dvěma topnými komorami o výkonu 350 q suroviny od firmy J. Janáček, strojírna Ransko, dále na výměnu staré řepní mostní váhy při vjezdu do továrny za novou škálovou mostní váhu pro automobily od firmy Červený – továrna na váhy, Hostivař, a zřízení řízkové váhy a vážního domku na horním řepném skladišti. Vše se opět stavělo až po kampani přes zimu a kolaudace proběhla až 24. května 1940.

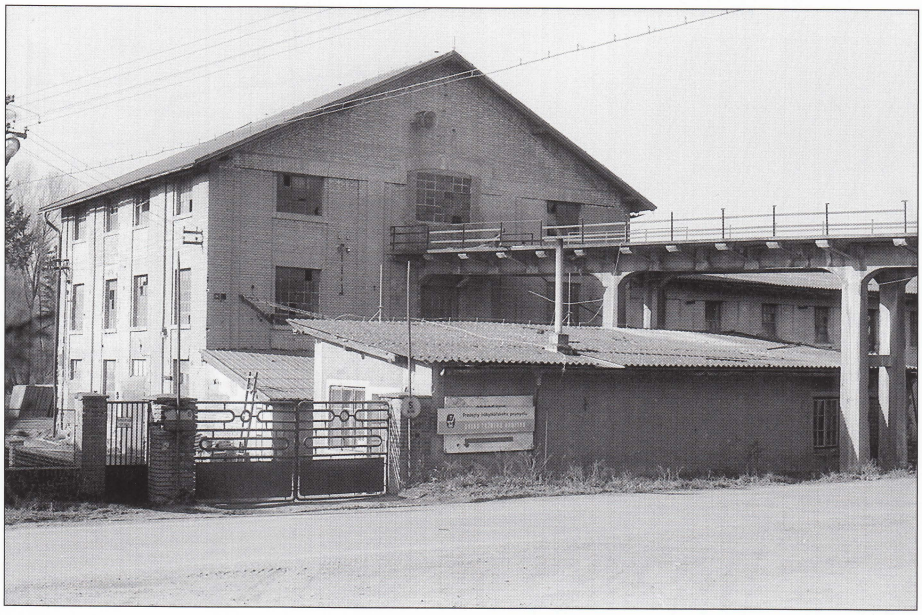
Takto postupně zmodernizovaný vrutický cukrovar zpracovával ve dvacátých a třicátých letech v závislosti na úrodě 23 000–43 000 tun řepy při denní kapacitě 700–900 tun a vyráběl v průměru 3 až 5 tisíc tun surového cukru. Kampaně trvaly 30–60 dní v závislosti na jejich průběhu a množství zpracované řepy. V roce 1938 již narušila kampaň mobilizace a také v dalších válečných letech byl chod cukrovaru často narušován. Nebylo uhlí, chyběly nákladní vagony, auta, a dokonce i rolnické povozy,

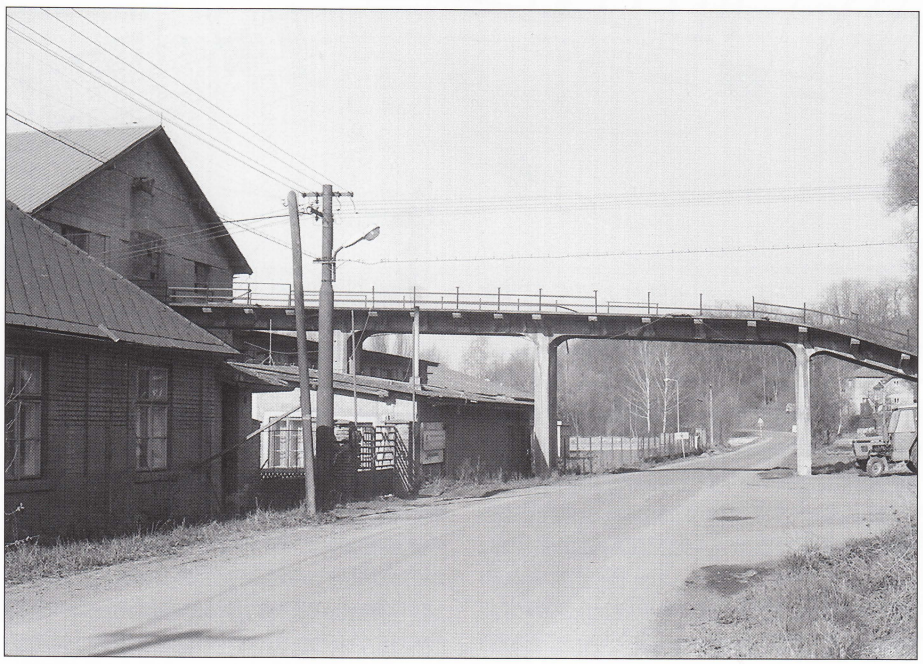
Vlevo/ Výkres řízkového výtahu, který ve vrutickém cukrovaru vystavěla v roce 1904 karlínská firma Breitfeld a Daněk. (SOkA Mladá Boleslav, sbírka Jan Polák)

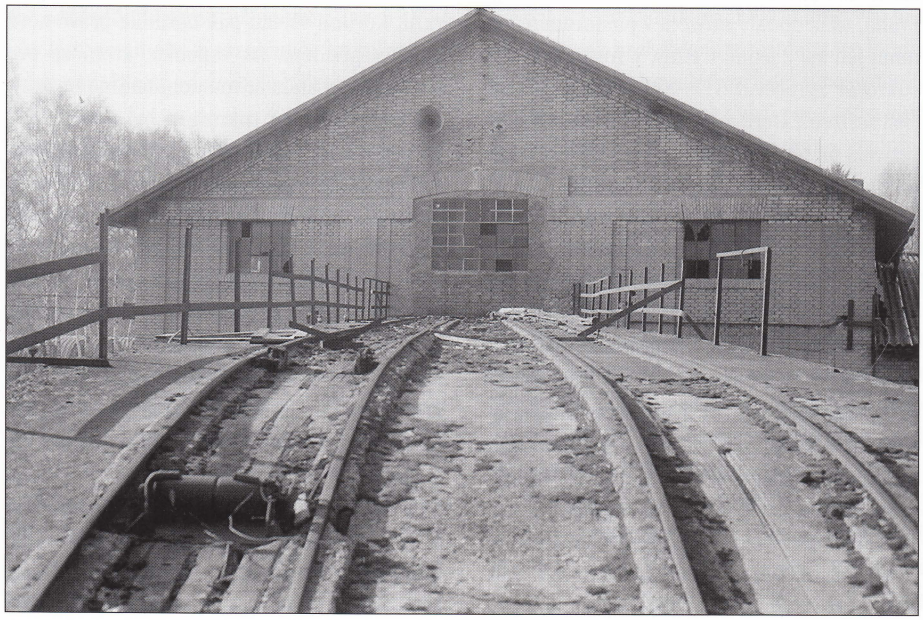
Nahoře/ Bývalá Faltisova parostrojní cihelna v Kropáčově Vrutici, vystavěná v roce 1921. Na fotografii je její stav v roce 1991, kdy zde byl sklad tržního nábytku. (foto Radim Šnábl)

Uprostřed/ Šikmý betonový most lanové svážné dráhy pro dopravu vozíků s hlínou do cihelny. Stav v roce 1991. (foto Radim Šnábl)

Dole/ Detail lanové dráhy vrutické cihelny, sloužící k vytahování vozíků s hlínou do závodu. Po zřízení nového hliniště na opačné straně továrny byla tato drážka opuštěna a vjezd do budovy byl zazděn. (foto Radim Šnábl, 1991)







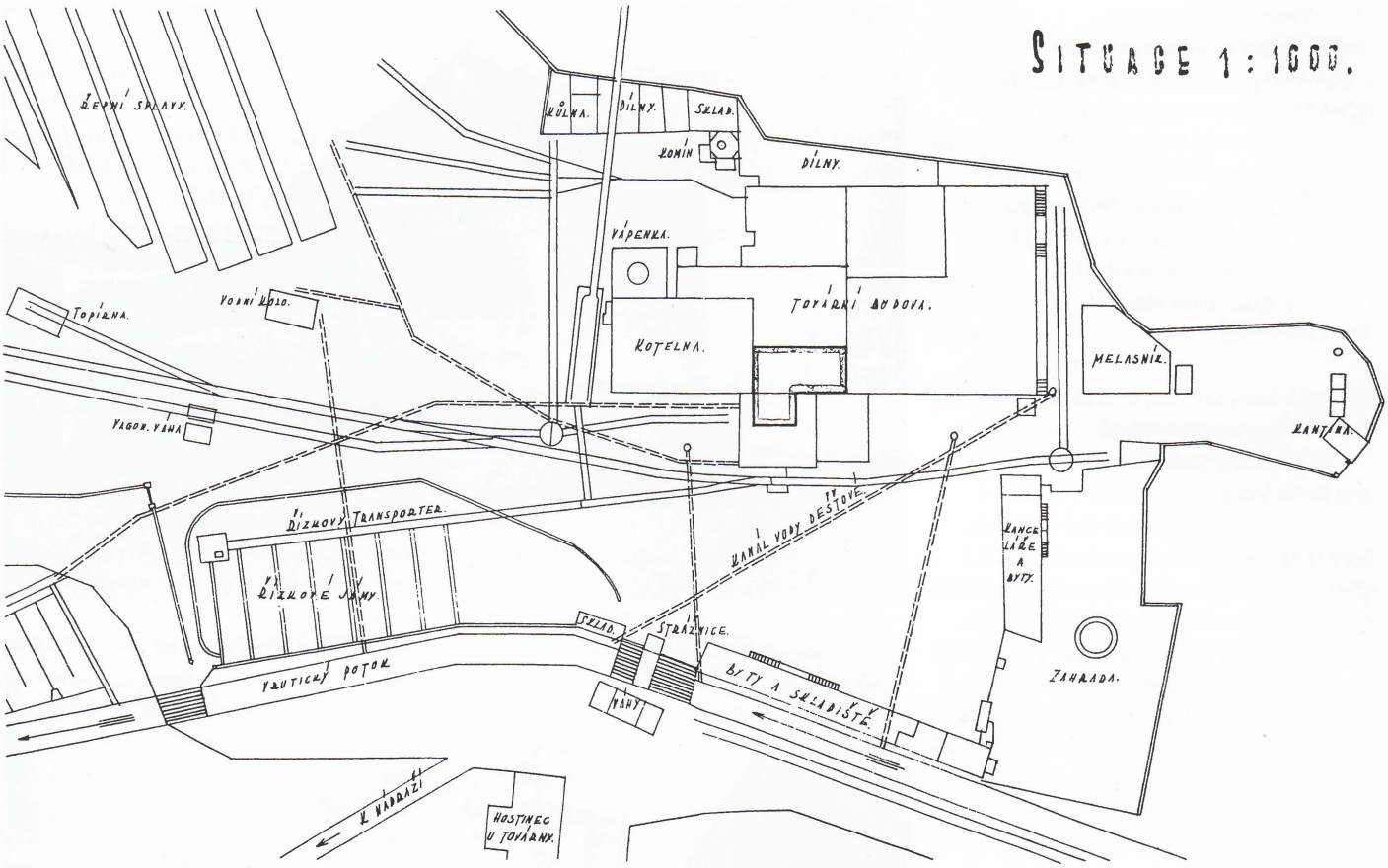
problém byl zajistit i potřebné kampaňové zaměstnance.

Znárodnění cukrovaru a poválečná éra

V roce 1945 byl cukrovar krátkou dobu v národní správě a následně byl na základě Benešových dekretů stejně jako ostatní cukrovary znárodněn. Listina o zřízení firmy **národní podnik Cukrovar ve Vrutici Kropáčově** ze dne 19. července 1948 uvádí doslovně toto:

Podle § 8 dekretu presidenta republiky ze dne 24. října 1945 č. 101 Sb., o znárodnění podniků průmyslu potravinářského, ve znění zákona ze dne 20. dubna 1948 č. 115 Sb., o znárodnění dalších průmyslových a jiných výrobních podniků a závodů v oboru potravinářském a o úpravě některých poměrů znárodněných a národních podniků tohoto oboru, zřídil ministr výživy po dohodě s ministry zemědělství a financí národní podnik Cukrovar ve Vrutici Kropáčově.

Podle § 1 vládního nařízení ze dne 9. dubna 1946, č. 77 Sb., kterým se vydává statut národních podniků potravinářských, určil ministr výživy tomuto národnímu podniku znění firmy, předmět podnikání a sídlo takto:



1. znění firmy – Cukrovar ve Vrutici Kropáčově, národní podnik

2. předmět podnikání – výroba a zužitkování cukru z řepy

3. sídlo firmy – Vrutice Kropáčova

Ředitelem závodu je jmenován Ing. Jan Zajíc, náměstkem ředitele p. Ondřej Höfner.

Již v roce 1947 bylo započato s další modernizací. Jednalo se o mechanické skládání řepy z aut a povozů, neboť se zde řepa do splavů stále ještě házela ručně. Oba podniky, které se měly podílet na dodávkách a montáži tohoto zařízení, a to sice Škoda Hradec Králové a ČKD Praha, však dodaly zařízení v plánovaném termínu jen asi z jedné třetiny. V roce 1949, kdy cukrovar zpracoval 317 000 t řepy a dodaná část zařízení, které mělo ulehčit lidskou dřinu, rezivěla na továrním dvoře, byla věc urgována po patřičných liniích a oba dodavatelé byli dohnáni k nápravě. Nově postavená mechanická skládka řepy sestávala ze čtyř splachovacích zařízení Elfa (dvě pro nákladní auta, dvě pro povozy), dále z jednoho šikmého hrabicového zvedače řepy, dvou vodorovných pásových transportérů instalovaných mezi žlaby 2, 3 a 4 a jednoho příčného transportéru, kterým se řepa rozdělovala do jednotlivých žlabů. Součástí zařízení byly také lapače chrástu, kořínků a dalších nečistot. Kolaudace celého zařízení se konala 21. března 1950. Těsně předtím dne 7. března 1950 získal cukrovar stavební povolení rekonstrukce na „ruskou" saturaci.

Dne 21. dubna 1951 byla povolena stavba nové velké kotelny s elektrárnou. Projekt byl vypracován v prosinci 1950 a stavbu provedla firma Stavoprojekt – Čs. stavební závody. V kotelně byly osazeny dva kotle Fairbairn a dva vysokotlaké kotle Oschatz. Právě ty měly vliv na velikost budovy. Byl také zbourán původní šestiboký komín a firmou Teplotechna postaven nový, vyšší komín o kruhovém průřezu.

Poslední velké stavební úpravy, ke kterým zde v těchto letech docházelo, bohužel příliš nešetřily architektonické pojetí stavitele Lágnera a navždy tak poznamenaly vzhled cukrovaru. Korunu všemu pak nasadila právě nová kotelna přizděná na vápenku, která se pro svou velikost stala novou dominantou továrny.

Poválečný život cukrovaru byl pestrý i administrativně. V roce 1950 spadal pod inspektorát Mělník, od 1. ledna 1951 byl včleněn do nově vzniklého n. p. Dobrovické cukrovary a po jeho zrušení se z něj stal od 1. ledna 1953 opět samostatný podnik Cukrovar Kropáčova Vrutice, n. p. Od 1. května 1957 se stal jedním ze závodů národního podniku Pojizerské cukrovary Dobrovice. Po likvidaci tohoto podniku ještě přešel pod Kolínské cukrovary, n. p., Kolín, a až do konce svého provozu byl jejich závodem 08.

V letech 1946–1966 trvaly zdejší kampaně 40–60 dní a bylo při nich vyráběno v průměru 5500 tun suroviny. Historického minima této doby dosáhl cukrovar v roce 1947. Malá úroda cukrovky, zaviněná velkým suchem, zkrátila kampaň na pouhých 21 dní a vyrobeno při ní bylo jen 3050 tun suroviny. Naopak maxima v novodobé historii dosáhl cukrovar v roce 1950. Kampaň začala 16. října a skončila 15. prosince, trvala tedy 61 dní. Zpracováno při ní bylo 48 700 tun cukrové řepy a vyrobeno 7385 tun suroviny. K hranici 7000 tun pak vyšplhala výroba ještě v roce 1955 (6934 tun) a v roce 1960 (6949 tun suroviny). Výrobní kapacita surovárny se ustálila zhruba na 600–800 tunách zpracované řepy na den při kampani trvající zhruba 50 dní. Poslední kampaň zde proběhla na konci roku 1966. V následujícím roce byl cukrovar uzavřen a demontován a úředně zrušen k 31. prosinci 1967.

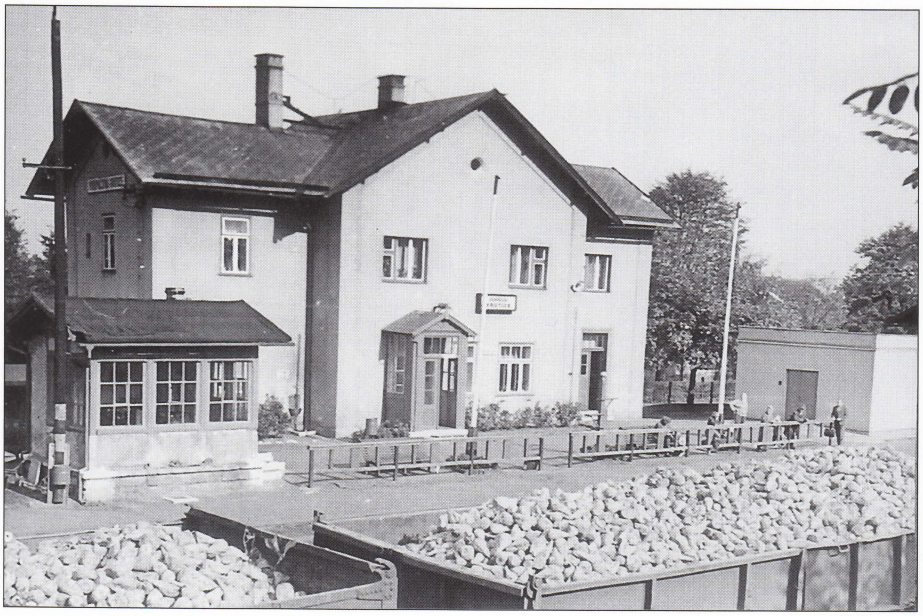
Pro porovnání ještě uvedu, že současný modernizovaný cukrovar v Dobrovici, patřící společnosti Tereos TTD, a. s., zpracoval během kampaně 2015/16, trvající 107 dní, neuvěřitelných 1,4 milionu tun řepy a vyrobil 160 000 tun cukru, 170 000 hl lihu a z vylisovaných řízků 47 000 tun řepných pelet. Denní kapacita tohoto cukrovaru činí 14 500 tun zpracované řepy a nahradí tedy 20 takových zastaralých podniků, jakým byla třeba právě surovárna v Kropáčově Vrutici.

V roce 1968 se v prostorách bývalého cukrovaru zabydlel podnik Technomat Praha, jehož někteří zaměstnanci osídlili opuštěnou ředitelskou vilu a v bývalé cihelně vznikl sklad prodejen Nábytkářského průmyslu Praha.

Vlevo/ Schéma kolejiště cukrovaru Kropáčova Vrutice v roce 1937. (SOkA Mladá Boleslav, sbírka Jan Polák)

Nahoře/ Na přelomu 60. a 70. let ožívala stanice Kropáčova Vrutice během kampaní řepnými vlaky, které odtud směřovaly do cukrovaru v Dobrovici. (sbírka Radim Šnábl)

Dole/ Budova nádraží v Kropáčově Vrutici v roce 2008. (foto Radim Šnábl)



V současné době je vlastníkem bývalého cukrovaru firma N&N Košátky, založená v roce 1992, která se zabývá prodejem zemědělské, lesnické a komunální techniky. Své sídlo zde má od roku 2007. Majitelem firmy i areálu je rodina Nezbedova, která bývalý cukrovar postupně celý zvelebuje, uchovává veškeré staré předměty a součásti, které se v budovách uchovaly, a ve vhodném a v budoucnu zrestaurovaném prostoru je pak hodlá vystavit. Od roku 2009 se zde pravidelně koná výstava historických traktorů, při které je možné areál bývalého cukrovaru navštívit.

Vlečka cukrovaru – vznik

Jednou z velkých investic Faltisů do cukrovaru byla bezpochyby vlečná dráha s parním pohonem, postavená v roce 1897, čímž došlo k napojení cukrovaru do železniční stanice Vrutice na trati Praha – Turnov tehdejší České severní dráhy / Böhmische Nordbahn (BNB). Partnerem cukrovaru ve věcech zřizování, projektu, povolení stavby a schvalování vlečky se tak stala právě BNB a ve všech těchto věcech vystupovala jménem cukrovaru.

Vše začalo tím, že dne 5. května 1896 zaslala na ministerstvo železnic (MŽ) žádost s konceptem projektu vlečky ze stanice Vrutice do cukrovaru bratří Faltisů ve Vrutici a to předalo tyto materiály k posouzení na Generální inspekci Rakouských drah (GI). Z poznámkového aparátu GI se dozvídáme, že navrhovaná vlečka měla mít délku 0,686 (odbočka) + 1,580 (vlastní vlečka) = 2,266 km (celková délka), minimální poloměr oblouku 150 m a maximální stoupání 20 ‰. Použity měly být starší kolejnice o hmotnosti 30,8 kg/bm. S ohledem na tuto skutečnost bylo upozorněno na nutnost použít vzdálenost pražců maximálně 90 cm od sebe a pro provoz byla doporučena dvouosá tendrová lokomotiva o maximální hmotnosti 18 tun. Ve vyjádření, které zaslala GI dne 28. května 1896 zpět na MŽ, bylo mimo jiné také navrženo využít pro stavbu v maximální míře stejné podklady jako při budování vlečky v Chotětově. Zároveň GI zaslala 30. května 1896 toto vyjádření také Českému místodržitelství.

Na základě povolení MŽ ze dne 30. května 1896 byla dne 27. srpna 1896 pod vedením Oktaviána, svobodného pána Webra z Ebenhofu, c. k. místodržitelského rady a okresního hejtmana v Mladé Boleslavi, v 9.30 hod. zahájena a vykonána politická pochůzka vlečné dráhy dle předběžného projektu. Během pochůzky vznesl starosta Střížovic pan Novotný připomínku proti velkému množství přejezdů s obavou o bezpečnost povozníků. Starostové obcí Krpy a Vrutice pánové Šimonek a Štěrba podstatných námitek neměli. Nejvíce se proti projektu ohradila správa panství hraběte Jindřicha Kolowrata Krakovského Novohradského. Namítala proti dráze, že nebude sloužit věci obecní, ale jen potřebám jedné osoby a její stavbou budou dotčena panství hraběte Kolowrata. Doslovně bylo zapsáno: *Luka budou vysokým náspem rozdělena na mnoho částí a na některé z nich žádného přístupu nebude.* Změna oproti původnímu projektu však nastala pouze v km 0,5/6, kde byl

pozměněn přejezd okresní silnice, a v km 1,3/4 bylo navrženo na místě skládky řepy kryté přemostění pracích kanálů. Protokol politické pochůzky byl sepsán téhož dne a podepsán všemi zúčastněnými.

Na základě v září 1896 upraveného předběžného projektu vypracovala BNB v listopadu 1896 detailní plány vlečky, které obsahovaly plány jak spodní, tak i vrchní stavby. Součástí dokumentace byl i plán výtopny, totožný s plánem remízy v Dolním Cetně, a schéma kolejiva s tím, že bude použito starších kolejnic BNB o délce 7 metrů, hmotnosti 30,8 kg/bm a výšce kolejnice 119 mm. V kolejových polích bylo pak na rovině použito 9 pražců a v obloucích 10 pražců. Pražce byly dlouhé 2,3 m a ležely na 3 m širokém štěrkovém loži nasypaném na 4 m široké pláni. V trase vlečky byly projektovány i čtyři menší mostní objekty 2,8; 3,5; 2,5 a 8,6 m dlouhé, které již musely být vzhledem ke své světlosti ocelové. Bylo přiloženo také schéma pro zatěžkávací zkoušku těchto mostů se schématem lokomotivy BNB a vlečkové lokomotivy.

Stavební koncesi vydalo MŽ dne 10. prosince 1896. Detailní projekt vlečné dráhy ze stanice Vrutice do cukrovaru bratří Faltisů schválilo rovněž MŽ dne 12. prosince 1896.

Mezi BNB, která stavbu provedla, a provozovatelem vlečky byla sepsána stavební a provozní smlouva, podepsaná ve Vrutici dne 14. dubna 1897 a následně v Praze dne 10. května 1897.

Stavba se po půl roce chýlila ke konci, a proto České místodržitelství vyhlásilo na 26. nebo 29. července 1897 (přímo takto se uvádí v zápise – pozn. autora) kolaudaci stavebních prací.

Kontrolu mostních objektů provedli zástupci BNB dne 30. července 1897 a sepsali o tom příslušný protokol. Hlavní zkoušku mostních konstrukcí ovšem vykonal zástupce GI až 10. března 1898.

Nahoře/ Na fotografii z roku 1991 můžeme tušit bývalý km 0,4/5 odbočné koleje, místo, kde úvratí odbočovala vlastní vlečka vedoucí do cukrovaru. Směrem dozadu pokračovaly dvě kusé koleje přistavovacího místa. (foto Radim Šnábl)

Uprostřed/ Železný mostek o rozpětí 3,5 m přes potok Klokoč v km 0,6228. Stav v roce 1991. (foto Radim Šnábl)

Dole/ Snesená ocelová konstrukce 8,6 m dlouhého mostu přes Vrutický (Košátecký) potok. V tomto místě ležely ještě zarostlé koleje. Stav v roce 1991. (foto Radim Šnábl)

Dne 15. září 1897 schválilo MŽ služební předpisy a nařízení k provozu a obsluze vlečky. Návěstní předpisy byly totožné s předpisy železnic v Rakousku-Uhersku používanými od roku 1891, provoz se samozřejmě řídil také Železničním řádem platným od 16. listopadu 1851 se všemi dodatky. Předpisy pro dopravní službu vycházely analogicky z předpisu, který GI schválila v roce 1895 pro vlečku čakovického cukrovaru. Pro údržbu trati posloužily předpisy vydané pro provoz místních drah z roku 1893 a předpisy pro strojvůdce a topiče odpovídaly předpisům BNB. Maximální rychlost pro provoz na vlečce byla stanovena na 15 km/hod.

Konečně dne 20. září 1897 zaslala BNB na GI dopis, kde jménem cukrovaru žádá o vydání definitivní koncese k provozu vlečné dráhy. Mimo jiné se v něm uvádí, že za provoz bude zodpovídat úředník cukrovaru Josef Dušek, provoz bude zajišťovat strojvůdce Josef Jedlička (zkoušen ve Vídni jako strojvůdce ÖNWB), vlakovou službu bude řídit úředník Josef Dušek nebo brzdař Josef Hála (bývalý strážník ve výslužbě). Uvádí se také, že s továrním lékařem Dr. Franzem Bergerem z Vrutice je domluvena případná lékařská pomoc.

Ve své odpovědi ze dne 8. října 1897 oznámila GI druhé straně, že dne 16. října 1897 přijedou v 9.15 hod. do Vrutice její zástupci, a to c. k. inspektor Anton Pelnař a c. k. komisař Stefan Brda, aby provedli revizi dokončené vlečky. Komise toho dne skutečně proběhla a orgán GI shrnul a posoudil veškerá data o vlečce.

Dopisem ze dne 3. listopadu 1897 pak GI oficiálně informovala BNB, že na základě provedeného šetření konaného 16. října 1897 byla vlečka definitivně schválena do provozu.

Popis vlečky a provoz

V době svého vzniku odbočovala tato vlečná dráha výměnou č. 5, položenou do staniční koleje č. II železniční stanice Vrutice v km 51,3 trati BNB Praha – Turnov. Vlečka se dělila na dvě části, a to na odbočnou kolej a vlastní vlečku.

Odbočná kolej měla svůj začátek, tedy km 0,0, totožný s kilometrem 51,300 hlavní tratě, odkud klesala pod staniční budovu spádem až 20 ‰ a na svém konci se rozvětvila na dvě 180 metrů dlouhé koleje „a" a „b" tzv. přistavovacího místa (*Beistellugsplatz*), které končily v km 0,6/7.

Z větších drážních staveb se na této části nacházel pouze klenutý propustek o světlosti 1,3 metru v km 0,2/3 a v téže kilometráži ještě přejezd původní příjezdové silnice ke stanici. Přímo pod staniční budovou pak křížila kolej odbočky v km 0,3/4 veřejnou cestu vedoucí od nádraží do obce Střížovice.

Vlastní vlečka do cukrovaru odbočovala z této koleje v km 0,4/5 úvratí a měla zde svůj km 0,0. Hned za místem odbočení v km 0,1 rovněž křížila zmíněnou veřejnou cestu, dále klesala spádem opět až 20 ‰ a po sto metrech se stáčela doleva, kde 300 metrů dlouhým obloukem o poloměru 200 m obešla východní část obce Střížovice, přičemž dvakrát křížila okresní silnici Střížovice – Vrutice, a to v km 0,3/4 a 0,5/6. Nacházel se zde také ocelový mostek (km 0,4368) o světlosti 2,8 m.

Od km 0,5 následovala 300 metrů dlouhá rovina, kde vlečka zhruba dva metry vysokým náspem překonala mokré louky okolo Vrutického (Košáteckého) potoka, tedy ty, o které správa panství hraběte Kolowrata tolik bojovala. V této části se nacházely další tři ocelové mostky, a to sice přes potok Klokoč, široký 3,5 m (km 0,6228), inundační, široký 2,5 m (km 0,6822), a největší o rozpětí 8,6 m přes koryto Vrutického potoka (km 0,7846).

Odtud se vlečka stočila 300 metrů dlouhým pravým obloukem o poloměru 200 m, v km 1,0/1,1 překřížila okresní silnici Krpy – Vrutice a 400 metrů dlouhou rovinou zamířila do cukrovaru, kde se na továrním dvoře nacházelo mezi km 1,2–1,4 kolejiště s objízdnou kolejí a krátkou odbočnou kolejí do lokomotivní remízy. Na továrním dvoře bylo užito oblouků o poloměru 150 m a vlečka končila zarážedlem v km 1,565. Celková délka hlavní koleje (myšleno vždy ze stanice do cukrovaru) činila 2251 metrů.

Provoz se od počátku řídil již zmíněným *Služebním řádem pro použití na vlečce cukrovaru Vrutice ze stanice Vrutice*, schváleným 15. září 1897, ze kterého lze vyčíst jak zabezpečovací prvky, tak pravidla vlastního provozu.

V základním ustanovení se uvádí, že z koleje č. II. stanice Vrutice odbočuje pomocí výhybky č. 5 vlečka, která nejdříve vede ke kolejím „a" a „b" přistavovacího místa. Výhybka č. 5 a u ní umístěná Götzova otočná kolejová uzávěra „S" jsou součástí zabezpečovacího zařízení stanice Vrutice.

Před vjezdem na koleje „a" a „b" přistavovacího místa ze směru od cukrovaru se nachází krycí návěstidlo „D", které je normálně v poloze „volno" a které se rovněž obsluhuje ze stanice. Spojení mezi cukrovarem a stanicí je zajištěno telefonní linkou. (Poznámka autora – na přiloženém plánku, který je součástí služebního řádu, vidíme, že staniční koleje jsou číslovány od staniční budovy I.–IV., což odpovídalo tehdejším zvyklostem BNB. Až po zestátnění došlo ke změně číslování staničních kolejí na liché a sudé a od té doby vlečka odbočovala z koleje č. 1, později, po jejím prodloužení, z koleje č. 3.)

Vlastní provoz na vlečce pak upravoval manipulační řád. Platila zde zásada, že provoz zajišťoval cukrovar vlastním strojem a vlastním personálem. Pro manipulaci bylo pevně stanoveno následující: Odjezd každého vlečkového vlaku z cukrovaru do přistavovacího místa za účelem přistavení vozů do stanice či odvezení vozů ze stanice do továrny musel být nejdříve stanici telefonicky ohlášen.

Každý vlečkový vlak musel před výhybkami přistavovacího místa zastavit a vlakvedoucí musel zkontrolovat jejich správné postavení, eventuálně jejich přestavení, a teprve poté a za předpokladu, že návěstidlo „D" bylo v poloze „volno", směl vlak vjet na kolej „b", sloužící k odstavování vozů z cukrovaru.

Po příjezdu na kolej „b" se musel vlakvedoucí ohlásit službukonajícímu úředníkovi ve stanici Vrutice a vyžádat si od něj povolení k vjezdu do nádraží. Po přestavení potřebných výměn ve stanici, odstranění kolejové uzávěry a přestavení návěstidla „D" do polohy „stůj" staničním personálem obdržel vlakvedoucí vlečkového vlaku souhlas k vjezdu do stanice. V případě, že se ve stanici nacházely odstavené vozy pro cukrovar, musel nejdříve vlečkový stroj tyto vozy odvézt ze stanice a odstavit na kolej „a" a teprve poté směl odvézt z koleje „b" vozy určené do stanice. Při posunu ve stanici se personál vlečky musel řídit předpisy BNB a dbát pokynů přednosty stanice i ostatních zřízenců. Taktéž byl povinen odstavené vozy řádně spřáhnout, zajistit ruční brzdou a založit kola zarážkami.

Ve výjimečných případech zajišťoval přistavování vozů na kolej „a" také stroj BNB. Dělo se tak ale pouze u vlaků ze směru od Kralup a jen v případě delšího pobytu vlaku ve stanici. V takovém případě muselo být nejdříve přestaveno návěstidlo „D" do polohy „stůj", následně otevřena kolejová závora, postavena vlaková cesta a proveden posun. Po ukončení posunu a uzamčení závory se návěstidlo „D" opět přestavilo do polohy „volno". V žádném případě však nešlo ze strany BNB o povinnost tento posun provádět. U vlaků z opačného směru toto ustanovení neplatilo vůbec.

Obsluhu, osvětlení a čištění výhybky č. 5, uzávěry „S" a návěstidla „D", tak jako osvětlení a čištění obou výhybek na přistavovacím místě prováděla BNB na účet cukrovaru.

V letních měsících vlečka předzásobovala cukrovar uhlím, vápencem a koksem a v době kampaně se z cukrovaru odvážel surový cukr k dalšímu zpracování do rafinérie, vyslazené řízky ke zkrmování dobytkem a melasa do lihovarů.

Délka vlečky se v průběhu let nepatrně měnila, což souviselo především s úpravami uvnitř cukrovaru. Statistika vleček z roku 1912, kdy byl cukrovar ještě v držení Faltisů, uvádí stále délku hlavní koleje 2251 m, vedlejší 434 m, celkem tedy 2685 metrů kolejí.

Nahoře/ Likvidace onoho železničního náspu, který kdysi rozdělil louky hraběte Kolowrata na několik částí. Stav v roce 1991. (foto Radim Šnábl)

Dole/ Již zčásti zbořený inundační mostek v km 0,6822. Stav v roce 1991. (foto Radim Šnábl)

Vpravo/ Zarostlé koleje odbočky do vrutické cihelny. Stav v roce 1991. (foto Radim Šnábl)

Kolejiště v cukrovaru bylo rozšířeno o dvě točnice, ze kterých odbočovaly koleje k vápence a ke kotelně a v zadní části továrny kolej cu-

Družstevního podniku Dražice, filiálka Střížovice, a k němu postavena kolej odbočující výměnou v km 0,2 z vlečky cukrovaru. Délka této koleje činila 270 metrů. Politická pochůzka dle projektu schváleného 23. června 1930 se konala 18. srpna 1930. Užívací povolení bylo vydáno 21. prosince 1930. Tato vlečka sloužila do roku 1979, kdy byla zrušena.

Ve třicátých letech produkoval cukrovar za kampaň v závislosti na úrodě 3–5 tisíc tun surového cukru, který byl všechen odvezen po železnici do rafinérie v Mělníce. Pro představu to obnášelo 200–350 železničních vozů po 15 tunách. Veškerý cukr z kampaně 1930/31 byl do rafinérie zkušebně odvezen soukromými auty, neboť dráha si tehdy účtovala za odvezených 100 kg o 85 haléřů více než doprava automobilová. Od následujícího roku byla sazba snížena a cukr se opět vrátil do železničních vozů.

Bez zajímavosti pak jistě není údaj, že roční obrat vozů cihelny firmy Veverka, kterou obsluhoval stroj cukrovaru, činil v roce 1937 úctyhodných 1153 vozů. A i přesto, že cihelna vyprodukovala více jak 35 000 tun cihel a cihlářského zboží, byla 20. prosince 1937 uzavřena.

Z poválečné historie víme, že v roce 1946 bylo ve skladu cukrovaru a Družstevního podniku uloženo 200 vozů potravin akce UNRRA a odtud dál rozesíláno. Úroda toho roku byla dobrá, do cukrovaru bylo povozy a auty dovezeno celkem 33 000 t řepy. Obrat vozů na vlečce činil toho roku 1450 vozů, z toho bylo 330 vozů surového cukru odvezeného do rafinérie v Mělníce. Roku 1947 přišlo velké sucho, které se projevilo malou úrodou cukrovky a následně krátkou kampaní, ze které bylo odvezeno jen 210 vozů cukru. Také cihelna měla v letech 1946–47 slabý obrat, který se ale v následujících letech opět zvýšil. Dne 22. června 1951 došlo k podpisu nové vlečkové smlouvy mezi n. p. Cukrovar v Kropáčově Vrutici a Oblastním ředitelstvím ČSD v Praze. Nová smlouva byla sjednána s účinností od 1. ledna 1949 na dobu neurčitou.

V následujících letech měl cukrovar velmi silné kampaně v roce 1950, kdy bylo odvezeno 434 vozů surového cukru, v roce 1955 bylo odvezeno 424 vozů a v roce 1960 pak 304, ovšem již čtyřosých výsypných vozů, ve kterých se od tohoto roku začal cukr vozit. V kotlových vozech se vozila z cukrovaru melasa, které bývalo zhruba 40–60 vozů ročně.

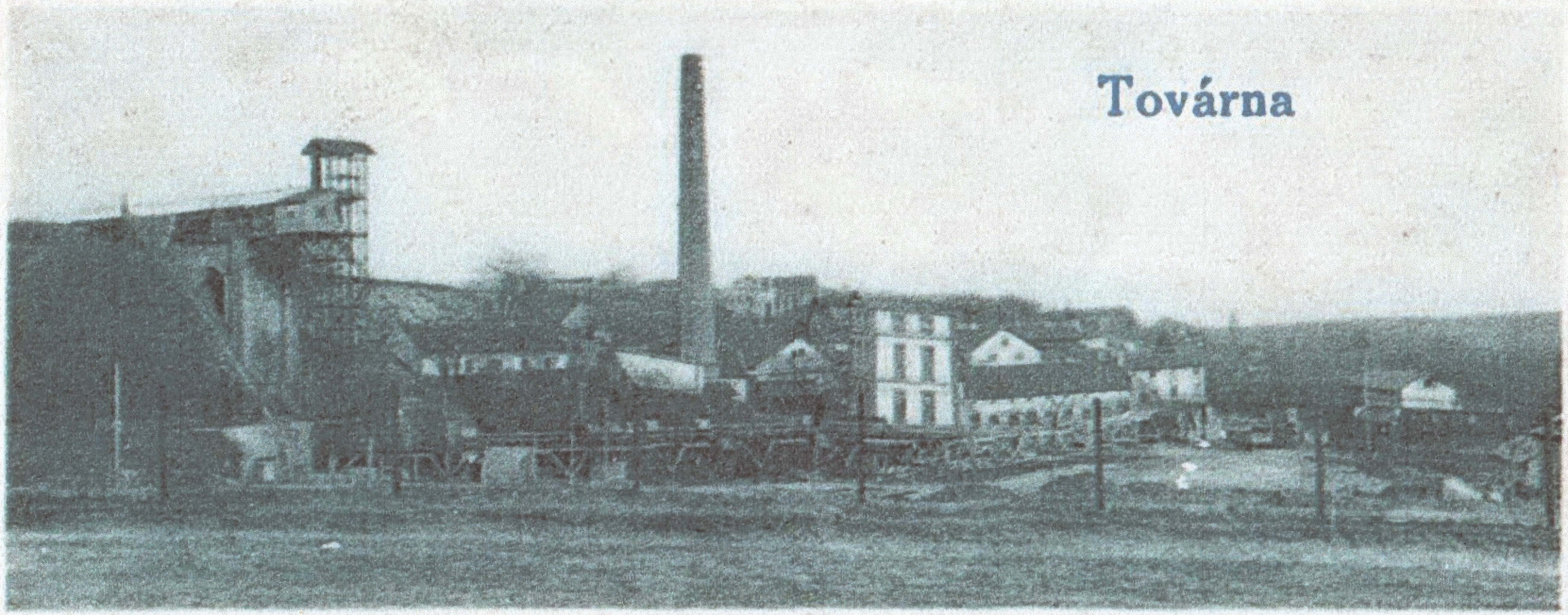
Cihelna, patřící v té době n. p. Cihlářské závody Uhříněves, ukončila provoz a tím pádem také přepravu po vlečce v roce 1962, kdy bylo odtud vypraveno posledních 132 dvouosých vozů cihlářského zboží. Z poslední kampaně cukrovaru na podzim roku 1966 odešlo po železnici 183 čtyřosých vozů ložených surovým cukrem (5001 t), dále 3 dvouosé vozy ložené vyslazenými řízky (72 t) a 61 dvouosých kotlových vozů ložených melasou (1112 t).

V roce 1967 vznikla na místě zavezených usazovacích kalových jam rozsáhlá skládka řepy a filiální váha cukrovaru Dobrovice. Řepa ze zdejších polí se svážela auty na tuto skládku, kde se překládala do železničních vozů a vozila se do stanice Kropáčova Vrutice. Odtud byl zaveden řepný vlak č. 50275 do Dobrovice a zpět vlak č. 50274, který vozil z dobrovického cukrovaru vyslazené řízky na zdejší skládku. Denní obrat činil 30–40 vozů a provoz nadále zajišťovala lokomotiva cukrovaru, které přišla na pomoc další parní lokomotiva, a sice z cukrovaru Dobrovice. Protože už měl zdejší cukrovar k obsluze vlečky ve stavu pouze strojvedoucího a topiče, dělali vedoucího posunu a posunovače zaměstnanci stanice. Vedoucího posunu především pan J. Michojn a posunovače pánové M. Polanský a L. Lánský.

Obě dosluhující parní lokomotivy nahradila na tomto výkonu v roce 1972 zbrusu nová dieselová lokomotiva, zeleno-krémová, ještě barvou vonící „rosnička“, která zde sloužila až do roku 1976. Nákladiště s filiální váhou bylo v následujícím roce 1977 zrušeno a tím provoz na vlečce vrutického cukrovaru navždy ustal.

dokončení příště

Radim Šnábl


Továrna

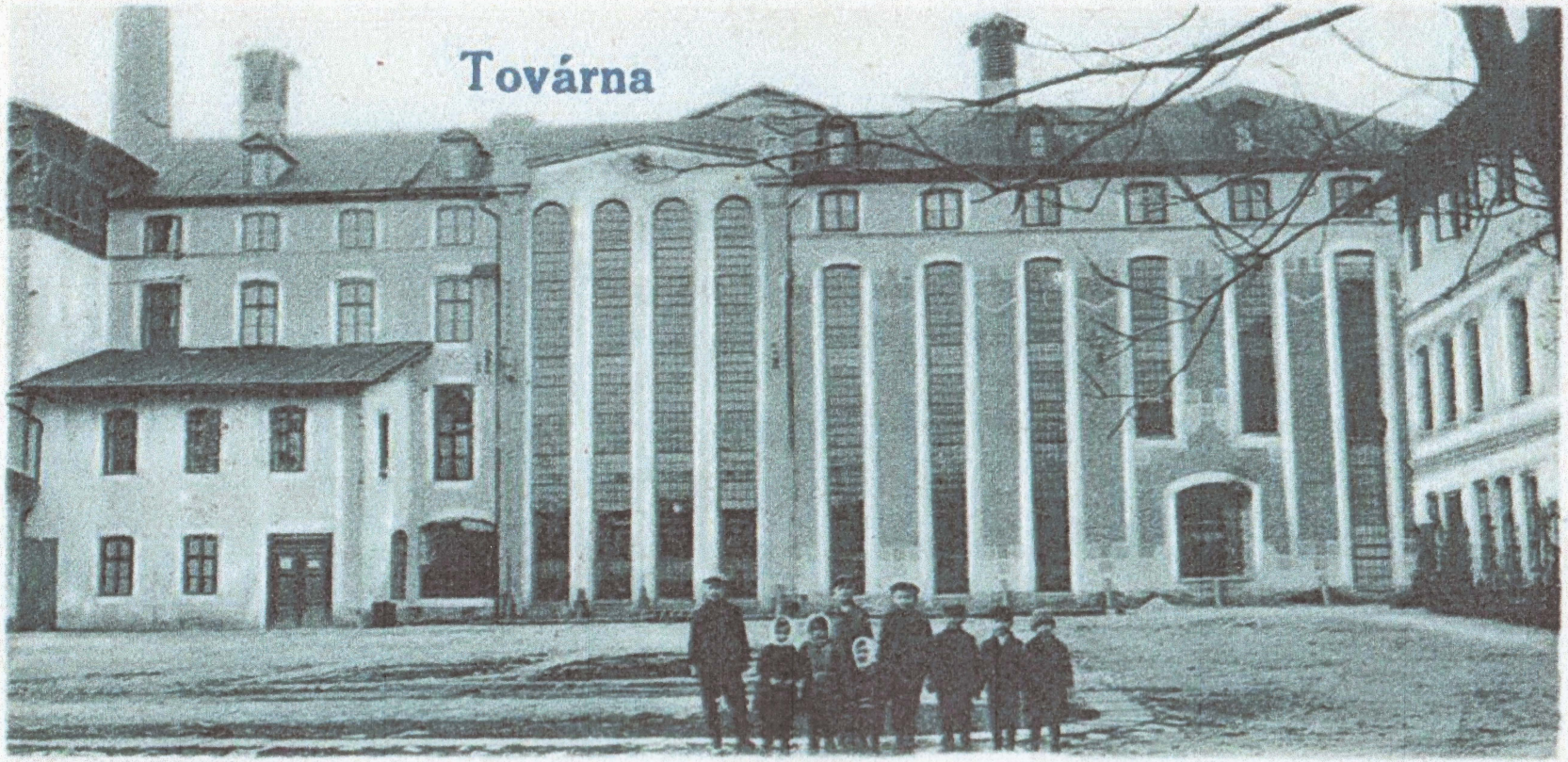
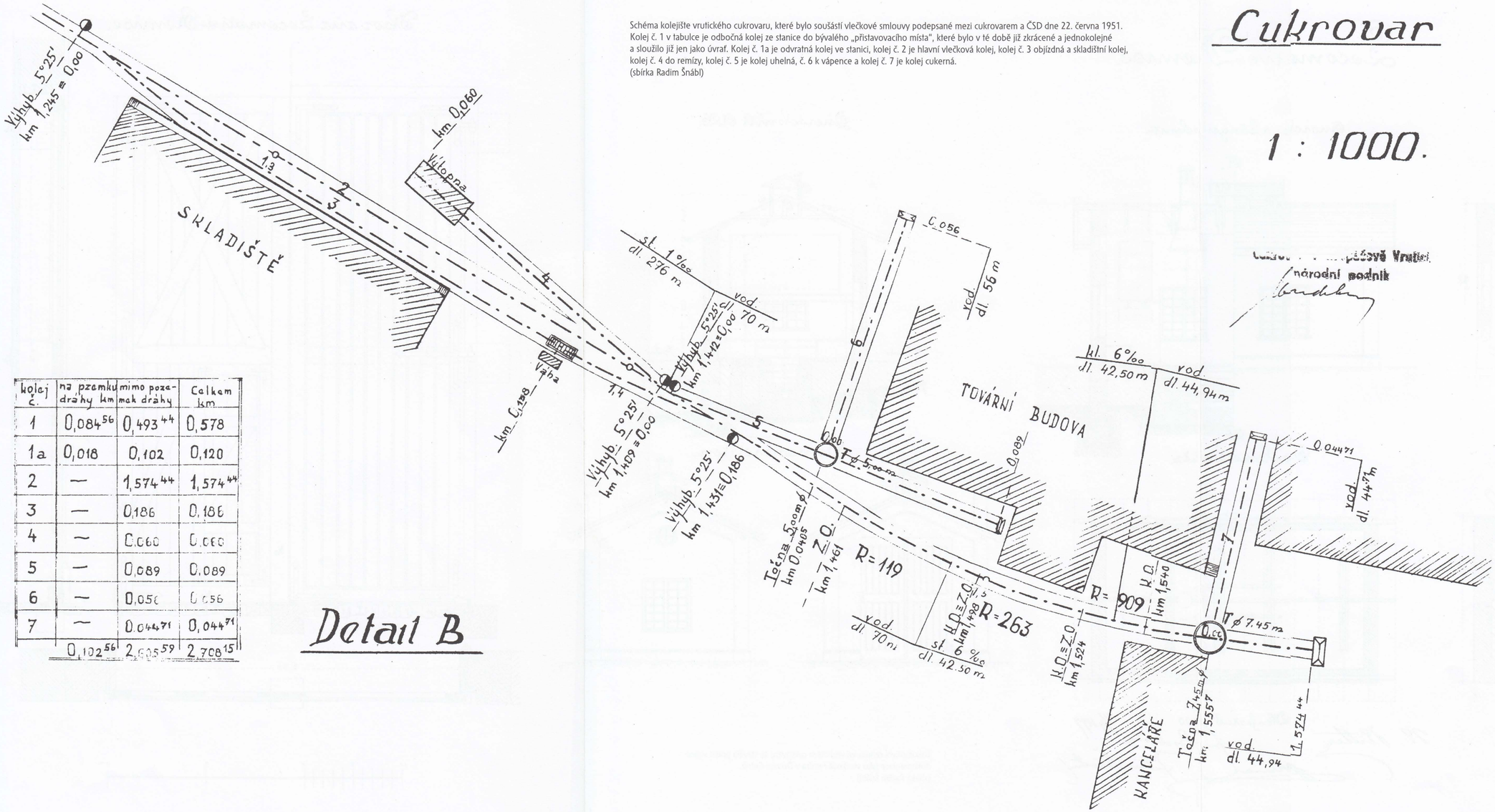

Továrna

Schéma kolejiště vrutického cukrovaru, které bylo součástí vlečkové smlouvy podepsané mezi cukrovarem a ČSD dne 22. června 1951. Kolej č. 1 v tabulce je odbočná kolej ze stanice do bývalého „přistavovacího místa", které bylo v té době již zkrácené a jednokolejné a sloužilo již jen jako úvraf. Kolej č. 1a je odvratná kolej ve stanici, kolej č. 2 je hlavní vlečková kolej, kolej č. 3 objízdná a skladištní kolej, kolej č. 4 do remízy, kolej č. 5 je kolej uhelná, č. 6 k vápence a kolej č. 7 je kolej cukerná.
(sbírka Radim Šnábl)

Cukrovar

1 : 1000.

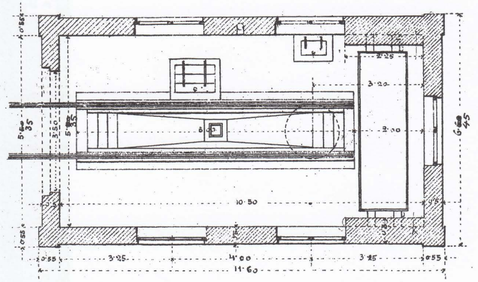


kolej č.	na pozemku dráhy km	mimo pozemek dráhy	Celkem km
1	0,084 56	0,493 44	0,578
1a	0,018	0,102	0,120
2	—	1,574 44	1,574 44
3	—	0,186	0,186
4	—	0,060	0,060
5	—	0,089	0,089
6	—	0,056	0,056
7	—	0,044 71	0,044 71
	0,102 56	2,605 59	2,708 15

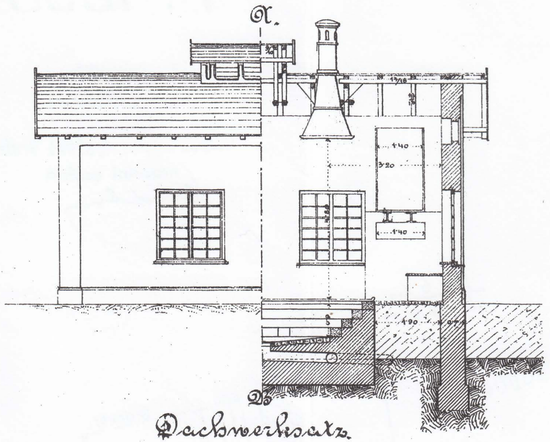
Detail B

Locomotiv-Remise.

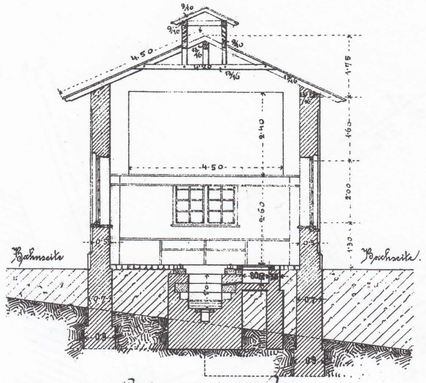
Grundriss.



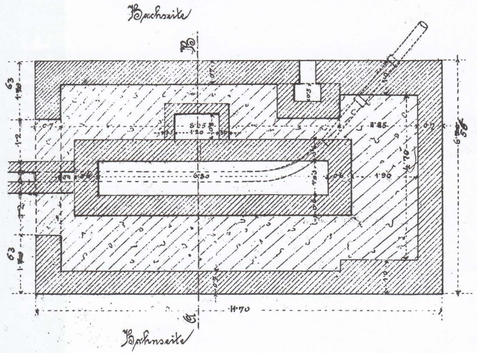
Ansicht & Längenschnitt.



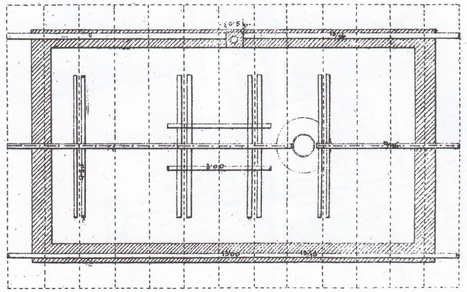
Querschnitt A.B.



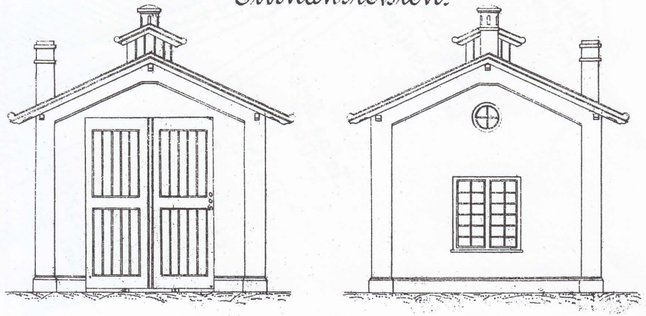
Fundament.



Dachwerksatz.



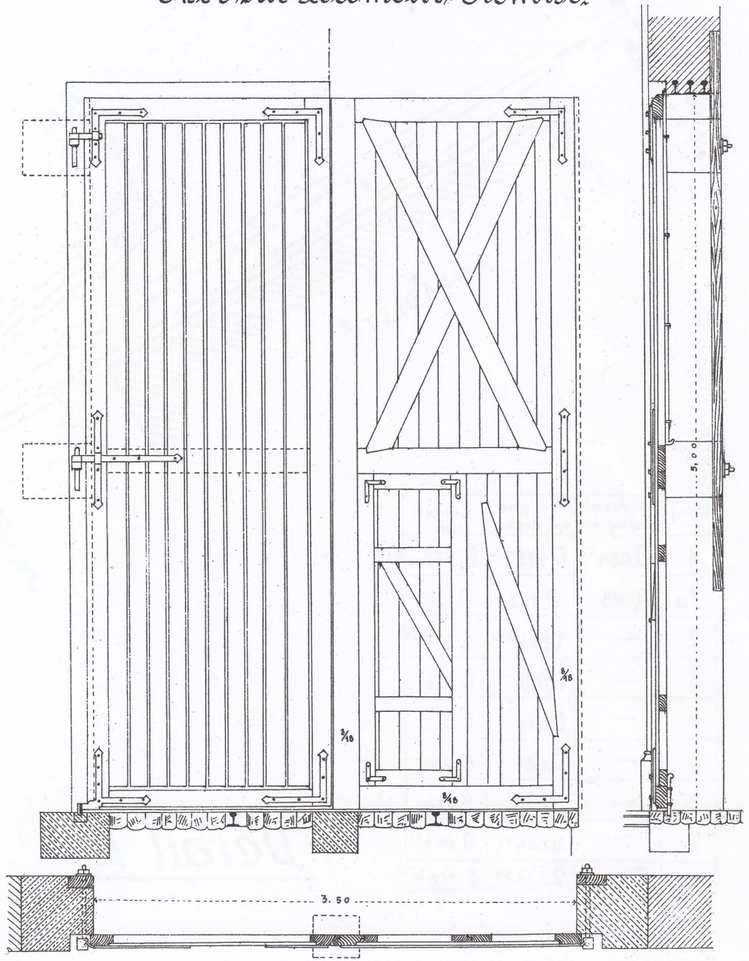
Stirnansichten.



Massstab 1:100 1/9 1877

R. Ritter Jos. Prokopek Julius Šťastný

Thor zur Locomotiv-Remise.



Lokomotivní remíza ve vrutickém cukrovaru se stavěla podle stejné dokumentace jako vlečková remíza v Dolním Cetně.
(sbírka Radim Šnábl)

Hořký osud sladké výroby

Česká společnost pro průmysl cukerní v Praze.
Cukrovar ve Vrutici

Cukrovar Kropáčova Vrutice (2)

Lokomotivy cukrovaru

Pestrá byla nejen historie cukrovaru jako takového, ale také lokomotivního provozu na zdejší vlečce. Vždyť se zde vystřídalo celkem šest vlečkových lokomotiv, z toho pět parních a jedna motorová, a bylo-li potřeba, zaskočila sem ještě nějaká další, zapůjčená od ČSD.

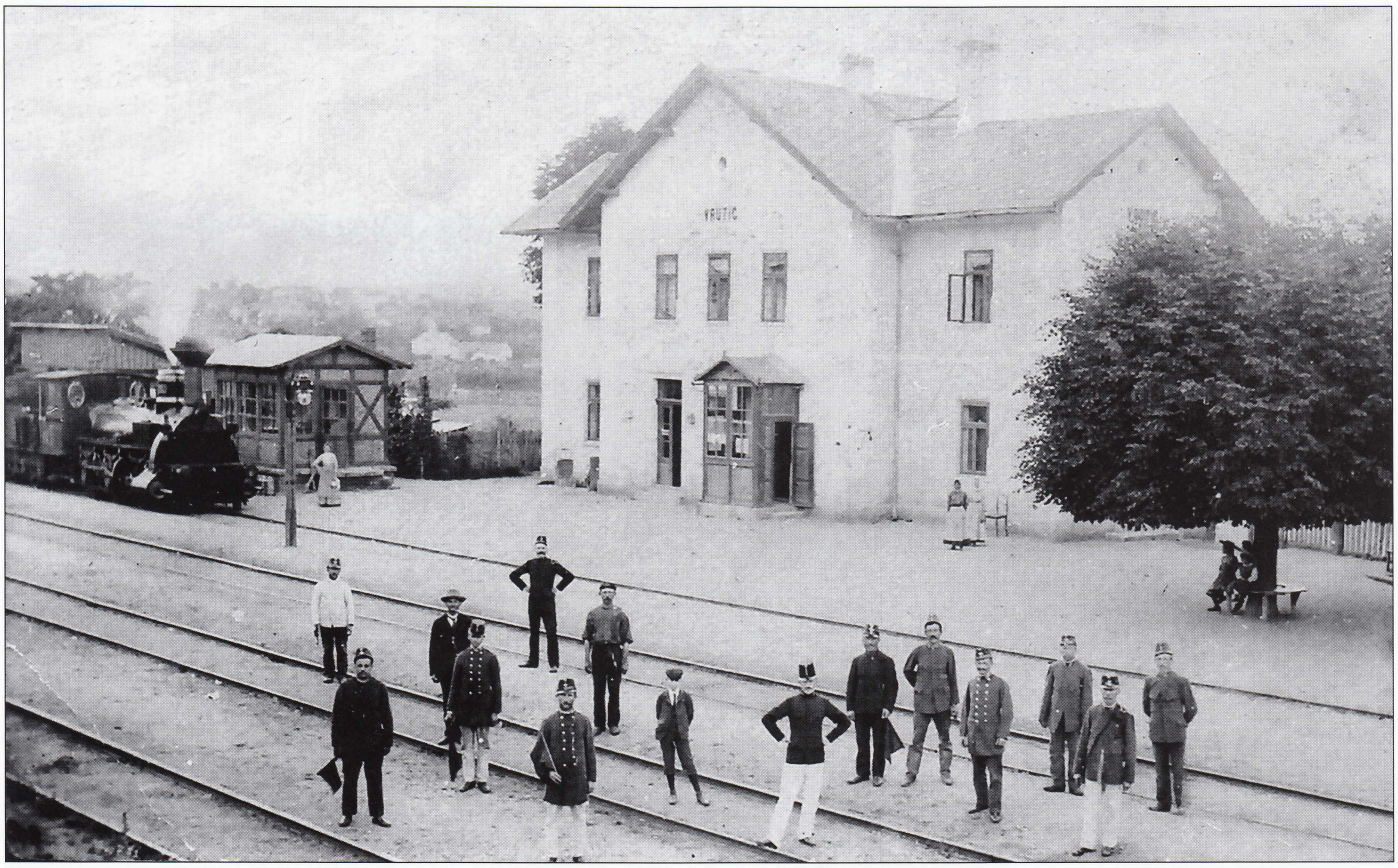
Lokomotiva Krauss M. v. č. 3622

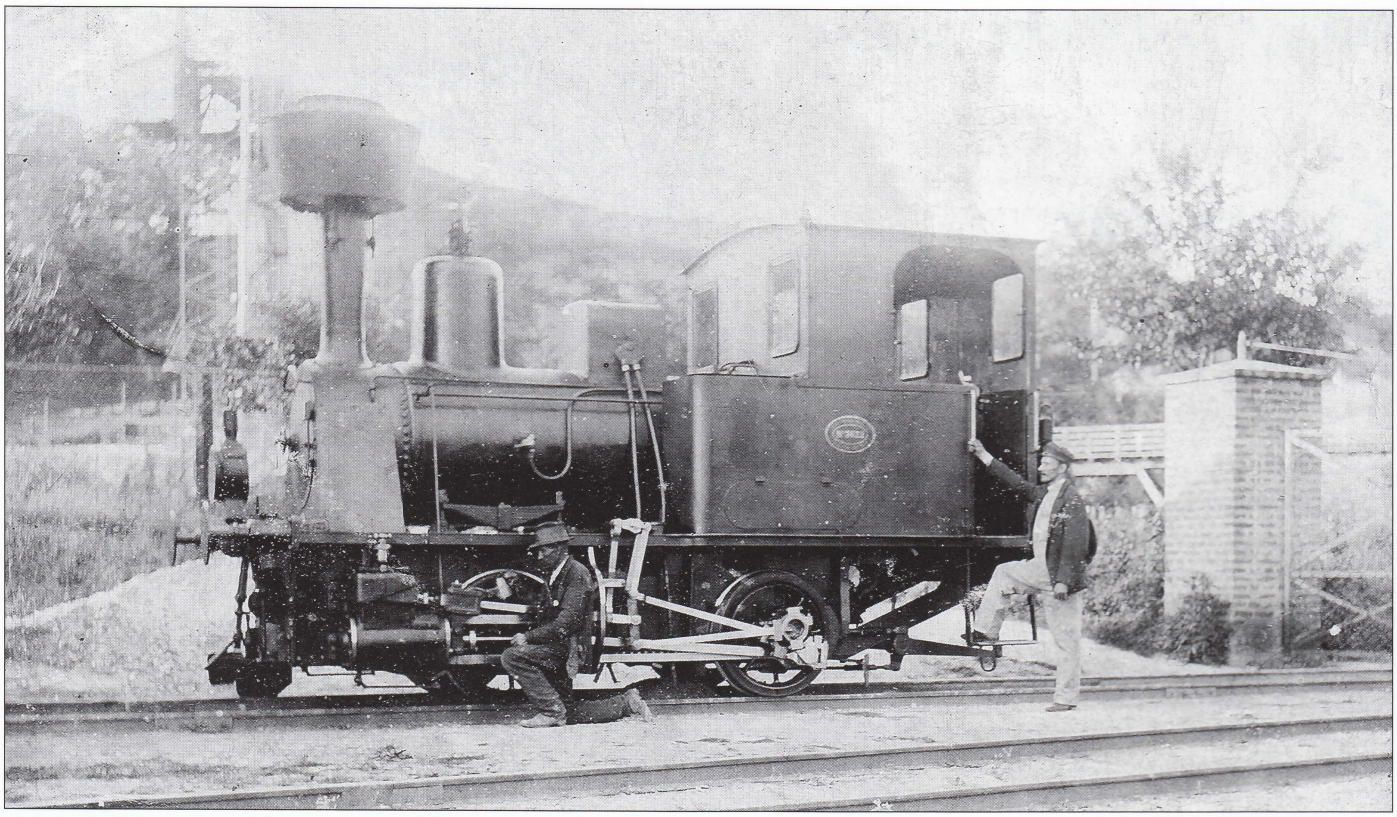
Na základě posouzení projektu budoucí vlečné dráhy do cukrovaru Vrutice GI byla budoucímu provozovateli, firmě Bruder Falltis Zuckerfabrik Wrutitz, pro provoz doporučena dvounápravová tendrová lokomotiva o maximální hmotnosti 18 tun, a to s ohledem na uvažované lehčí provedení traťového svršku.

Cukrovar tedy zakoupil u firmy Krauss & Co., München, lokomotivu továrního typu XXXVoo, výrobního čísla 3622, vybavenou rozvodem Allan-Trick a vyrobenou v roce 1897. Jednalo se o pokračující řadu pro firmu Krauss tolik typických jednoduchých dvounápravových tendrovek, které se osvědčily na vlečkách mnoha průmyslových podniků.

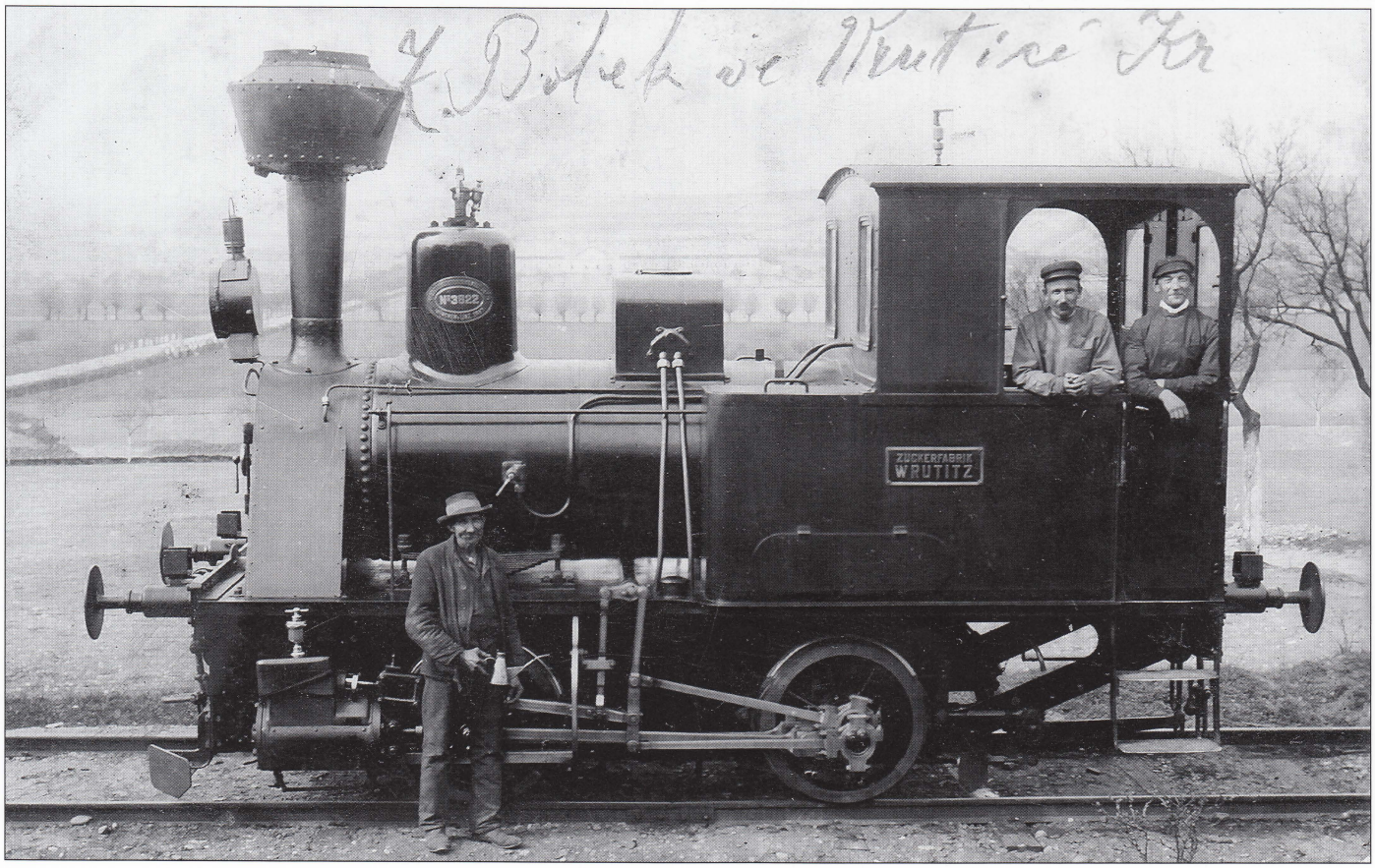
Kotelní certifikát této lokomotivy byl vystaven dne 20. července 1897. Dne 12. srpna 1897 posoudili a schválili typ lokomotivy zástupci GI a následně řešil schvalování lokomotivy také department 23 MŽ. Po dodání lokomotivy do stanice určení oznámila GI, že ve čtvrtek 16. září 1897 v 8 hodin přijede do stanice Vrutice komisař Wilhelm Radler, který provede technicko-policejní zkoušku (TPZ) uvedeného stroje. Tak se také stalo a technicko-policejní zkouška lokomotivy 3622 pod jeho dohledem skutečně dne 16. září 1897 v 10 hodin dopoledne proběhla. Stalo se tak na kolejích BNB v okolí zdejší železniční stanice. Poté byla lokomotiva předána cukrovaru do užívání.

Dole/ Pohled do stanice Vrutice někdy kolem roku 1907, kde fotografovi pózují všichni staniční zaměstnanci včetně vlakového personálu. Vlevo před stavědlem stojí lokomotiva původní řady V BNB, později u kkStB řada 53, která zde prováděla posun. (sbírka Radim Šnábl)





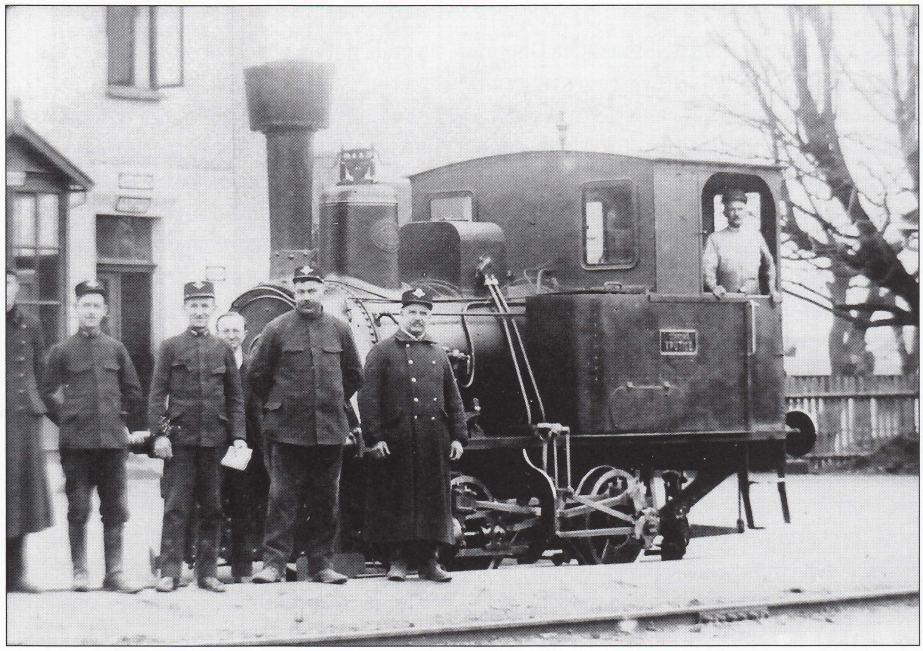
Nahoře/ Nejstarší známá fotografie lokomotivy Krauss 3622. Tento nádherný snímek zaslal jako přání ke jmeninám svému kmotrovi Václavu Pelantovi do Rousovic vrutický strojvedoucí Antonín Bobek (stojící před budkou) dne 23. září 1906. V poněkud „zvláštním" textu se hovoří o tom, že snímek vznikl při zatmění měsíce. To skutečně proběhlo krátce předtím, dne 4. srpna 1906. Za povšimnutí stojí, že stroj ještě nemá tabulku s názvem a výrobní štítek je ještě na budce. Před bání lokomotivy je v pozadí znatelná také ocelová věž řízkového výtahu. (sbírka Martin Žaba)



Nahoře a vpravo/ Na fotografii železniční stanice Vrutice, pořízené před rokem 1924, pózuje společně se staničním personálem také lokomotiva *VRUTICE*. Záhadou zatím zůstává další podoba báně na jejím komíně. (sbírka Radim Šnábl)

Vlevo uprostřed/ Na podzim roku 2015 byla na Aukru vydražena tato tabulka z lokomotivy Vrutice. (sbírka Jan Polák)

Vlevo dole/ Další fotografii svojí mašinky zaslal strojvedoucí Antonín Bobek (v budce vpravo) svému kmotrovi opět jako blahopřání ke jmeninám. Lokomotiva již prošla dílenskou opravou a má už na budce tabulku s označením *ZUCKERFABRIK WRUTITZ* a výrobní štítek na parodómu. Změnila se také báň na komínu. Fotografie vznikla neznámo kdy na kolejišti pod vrutickou staniční budovou. Zcela vpravo je znatelná cesta od nádraží do vsi, lemovaná alejí. (sbírka Martin Žaba)



Prvním strojvedoucím na této lokomotivě se stal již zmíněný Josef Jedlička, kterého po jeho odchodu na penzi vystřídal mladý, teprve třiatřicetiletý Antonín Bobek (nar. 6. 3. 1870), který se do Vrutice přestěhoval i s rodinou z Mělníka. Službu v cukrovaru nastoupil 15. prosince 1903.

Když přešel cukrovar v roce 1913 do majetku České společnosti pro průmysl cukerní, byla lokomotiva ihned odeslána na generální opravu do První českomoravské. Tady byla vzorně opravena a původní německy psané tabulky *ZUCKERFABRIK WRUTITZ* nahradily na její budce tabulky psané česky *CUKROVAR VRUTICE*. Na vlečce cukrovaru pak sloužila až do dodání nové lokomotivy v roce 1938.

Lokomotiva Krauss M. v. č. 1371

Malá dvounápravová lokomotiva s rozvodem Stephenson, typická konstrukce strojírny Krauss & Co., München-Sendling, byla vyrobe-

na jako typ XVIIIo v roce 1883 pod výrobním číslem 1371. Jejím odběratelem se stal cukrovar Obora, založený roku 1858 F. Dresslerem, s určením pro provoz na tamní 2,5 km dlouhé vlečce mezi cukrovarem a nákladištěm Obora, ležícím na trati tehdejší ÖNWB mezi stanicemi Ohnišťany a Ostroměř. Na této vlečce vykonala lokomotiva dne 11. října 1884 TPZ a až do doby úpadku tohoto cukrovaru zde zajišťovala provoz a zásobování cukrovaru potřebnými komoditami. V roce 1905 dostala nový kotel od firmy Krauss & Co., Linz, č. C-1363.

Cukrovar Obora, který byl již roku 1912 zakciován, si v roce 1918 pronajala Česká společnost pro průmysl cukerní a v roce 1920 proběhla fúze obou společností. Kampaň už zde ale na podzim neproběhla a řepa ze zdejšího rajonu byla převedena do cukrovaru Bašnice, který byl rovněž v majetku České společnosti pro průmysl cukerní. Vlečka do zrušeného a demontovaného cukrovaru však fungovala v omezené míře dál a pro občasný provoz si společnost v roce 1921 zakoupila benzinovou lokomotivu Oberusel. Zdejší „krauska" mezitím v roce 1919 prošla opravou u firmy Mráz v Chocni a bylo třeba ji využívat. Nejprve byla tedy převedena do Vrutice. Přesný důvod ani datum však zatím neznáme. Velice pravděpodobná je ale souvislost s otevřením vlečky parostrojní cihelny a velkým nárůstem oběhu vozů. Dost možná zde vydržela až do roku 1924. To se společnost rozhodla, že bude v cukrovaru Bašnice vlečku obsluhovat vlastními prostředky. Lokomotiva se s Vruticí rozloučila a na začátek kampaně 1924 už byla na svém novém působišti.

Lokomotiva ČKD BN 180 v. č. 1738

Tato lokomotiva byla prvním samostatným dílem pozdějšího šéfa konstrukce libeňské lokomotivky ČKD Ing. Jiřího Mizerovského a současně základním kamenem nově uvažované typové řady předválečných průmyslovek. Svou koncepcí sice vycházela z podobných lokomotiv dodávaných cukrovarům ve dvacátých letech, ale byla již navržena nově, s částečným podílem svařování.

Lokomotiva byla objednána s příchodem jara, přesně tedy 22. března roku 1938, a to Českou společností pro průmysl cukerní v Praze. Kotel pro novou lokomotivu prodělal první tlakovou zkoušku 13. září 1938. Dne 3. října 1938 odeslala ČKD na MŽ žádost o schválení typu této nové lokomotivy, stavěné pro zmíněnou společnost.

Již 5. října proběhly první jízdní zkoušky po závodě. Z ČKD pak byla nová lokomotiva odeslána po necelých sedmi měsících od objednání dne 10. října 1938 a vyúčtována byla v ceně 305 000 Kč. Typ byl téhož dne schválen výnosem MŽ č. 57029 – V/3.

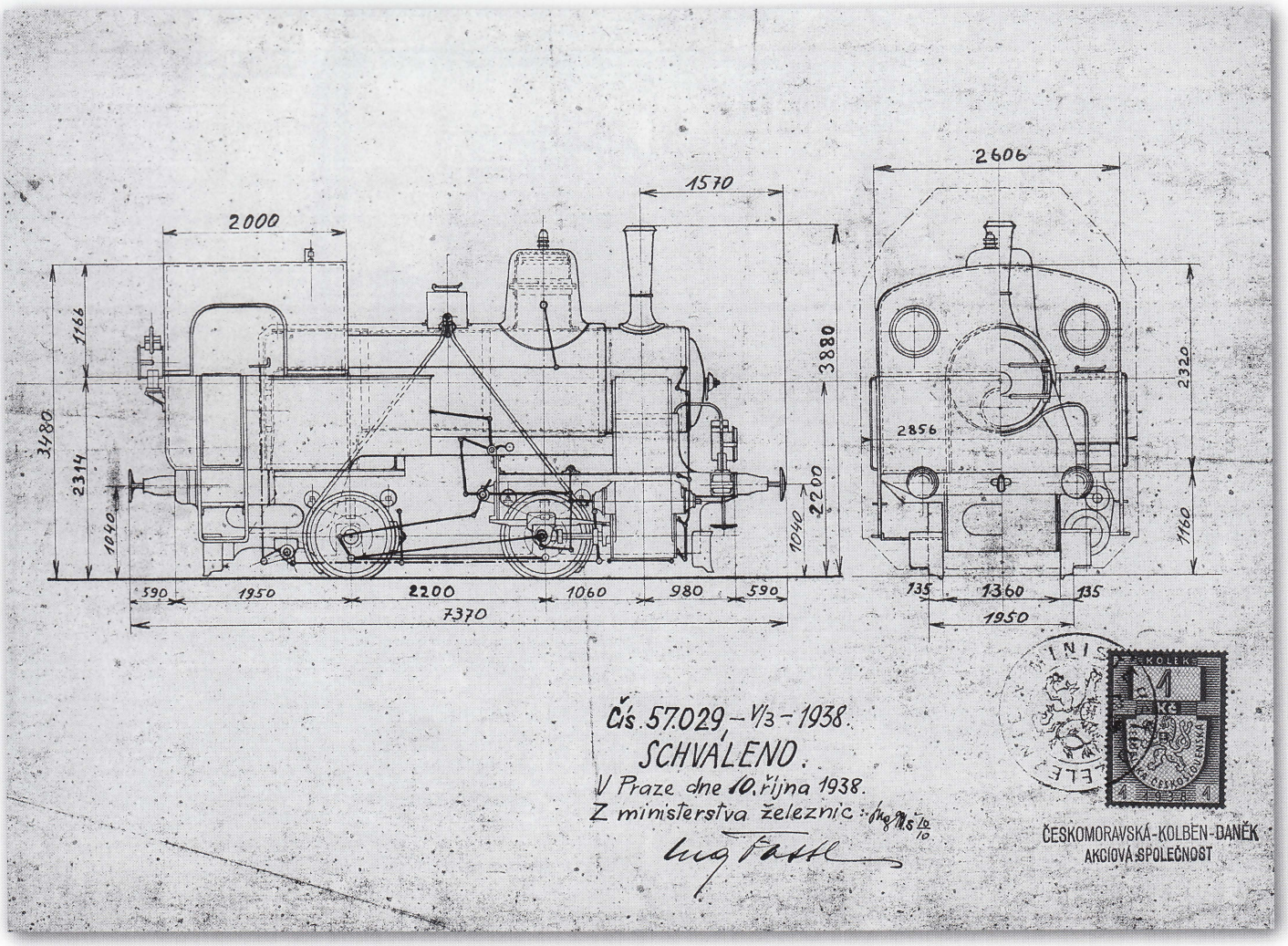
Nahoře/ Ze zrušeného cukrovaru Obora převedla Česká společnost pro průmysl cukerní do Vrutice lokomotivu Krauss 1371, která zde sloužila mezi roky 1921–24, kdy zde byla pořízena i její fotografie. (sbírka Roman Jeschke)

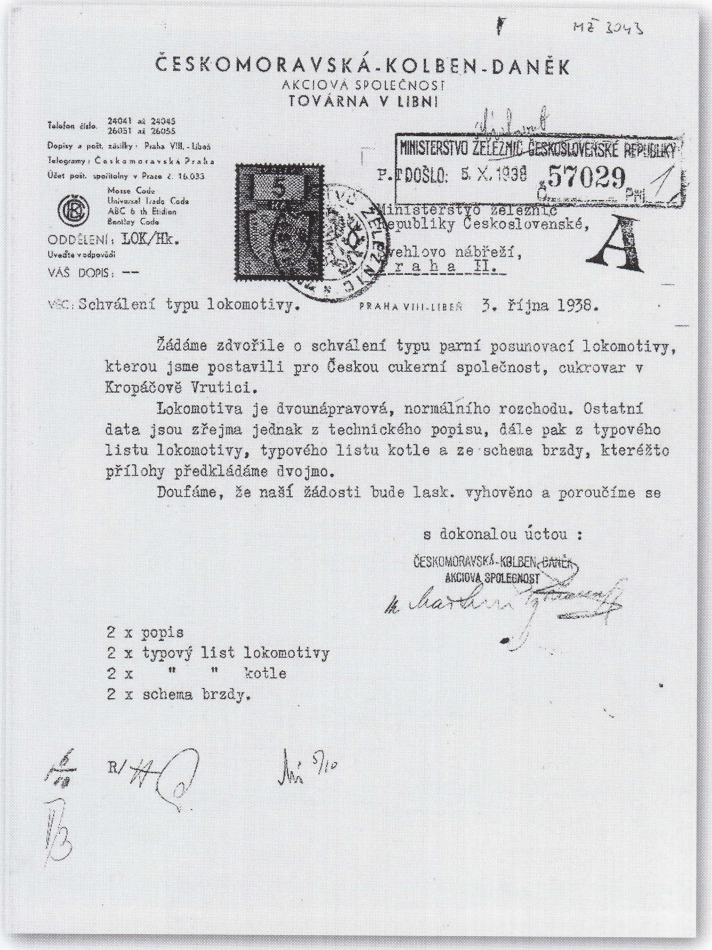
Vpravo nahoře/ S největší pravděpodobností do cukrovaru zapůjčená „třistadesítka" byla zvěčněna již v přejmenované stanici Kropáčova Vrutice. Snímek tedy vznikl nejdříve v létě 1924 a díky pánům v popředí se už asi celé číslo lokomotivy nikdy nedozvíme. (sbírka Radim Šnábl)

Vpravo dole/ Schválený typový list lokomotivy BN 180 podepsal 10. října Ing. Fasse. (NA Praha, sbírka Zdeněk Hrdina)

Parní stroj lokomotivy byl vybaven rozvodem Heusinger-Walschaert s jednostrannými kulisami a pístovými šoupátky, kotel lokomotivy měl ještě měděnou pec, byl opatřen dvěma pojistnými ventily Pop-Coale, dvěma sacími injektory Restarting, jedním vodoznakem a dvěma zkoušecími kohouty. Brzda byla pouze ruční vřetenová s klikou.

KROPAČOVA VRUTICE
O 02


2000
1570
2606
1166
3480
2314
1040
3880
2200
1040
2320
2856
1160
590
1950
2200
1060
980
590
7370
135
1360
135
1950
Čís. 57.029 – V/3 – 1938.
SCHVÁLENO.
V Praze dne 10. října 1938.
Z ministerstva železnic:
ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKCIOVÁ SPOLEČNOST



MŽ 3043

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKCIOVÁ SPOLEČNOST
TOVÁRNA V LIBNI

Telefon číslo: 24041 až 24045, 26051 až 26055
Dopisy a poštovní zásilky: Praha VIII.-Libeň
Telegramy: Českomoravská Praha
Účet poštovní spořitelny v Praze č. 16.033
Mosse Code, Universal Trade Code, ABC 6 th Edition, Bentley Code

ODDĚLENÍ: LOK/Hk.
Uvádějte v odpovědi
VÁŠ DOPIS: --

MINISTERSTVO ŽELEZNIC ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY
P. DOŠLO: 5. X. 1938 57029 Příl. 1

Ministerstvo železnic
Republiky Československé,
Nábřeží Kapitána Jaroše,
P r a h a II.

A

VĚC: Schválení typu lokomotivy.

PRAHA VIII-LIBEŇ 3. října 1938.

Žádáme zdvořile o schválení typu parní posunovací lokomotivy, kterou jsme postavili pro Českou cukerní společnost, cukrovar v Kropáčově Vrutici.

Lokomotiva je dvounápravová, normálního rozchodu. Ostatní data jsou zřejmá jednak z technického popisu, dále pak z typového listu lokomotivy, typového listu kotle a ze schema brzdy, kteréžto přílohy předkládáme dvojmo.

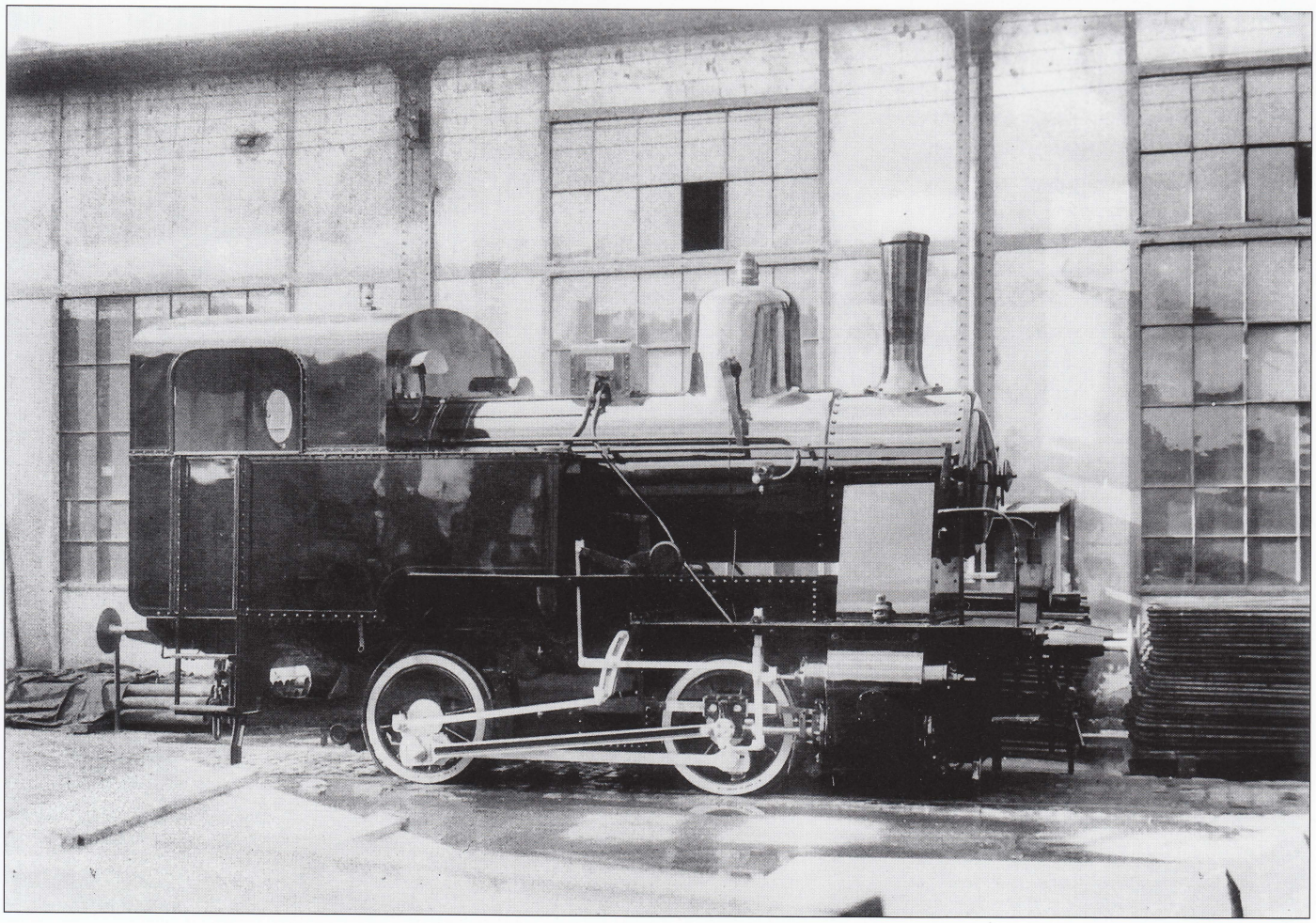
Doufáme, že naší žádosti bude lask. vyhověno a poroučíme se

s dokonalou úctou:

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKCIOVÁ SPOLEČNOST

2 x popis
2 x typový list lokomotivy
2 x " " kotle
2 x schema brzdy.

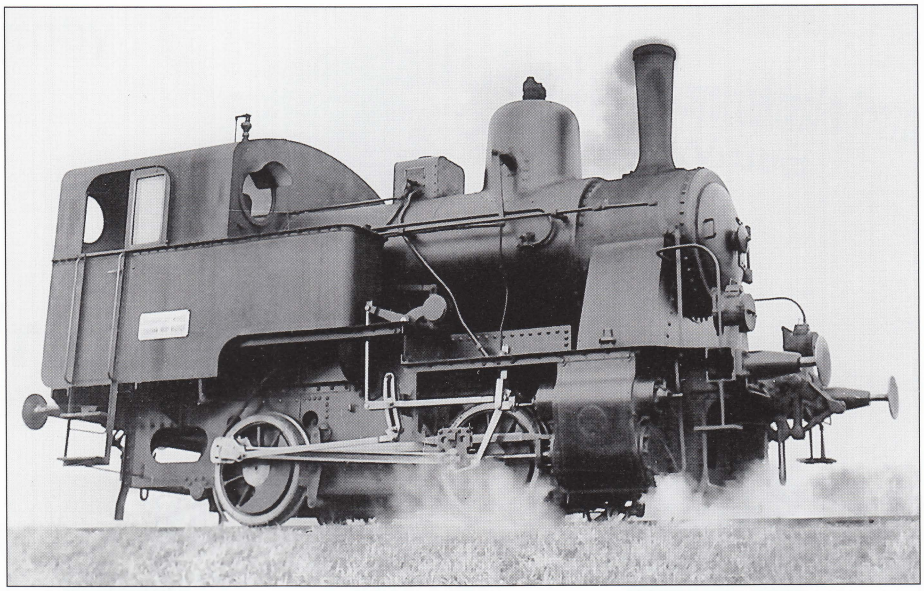
R/H

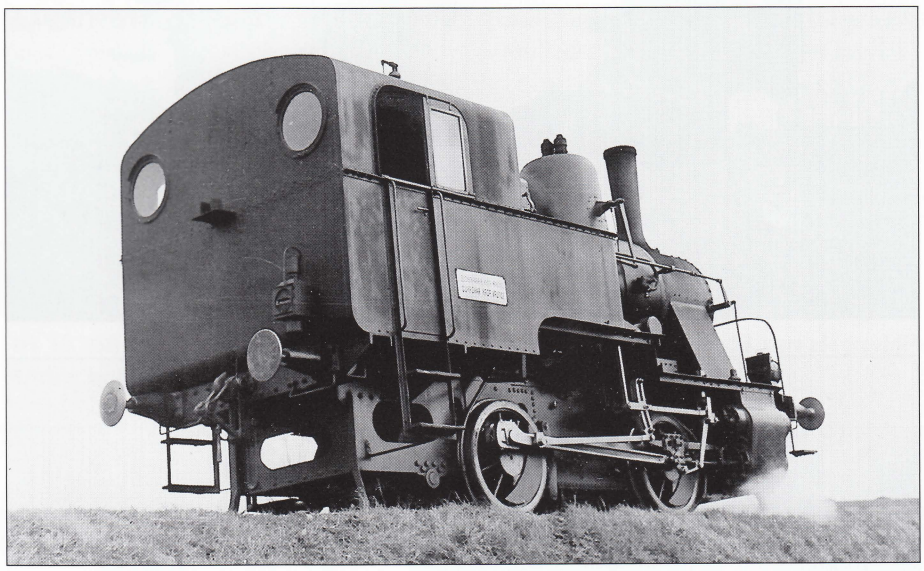


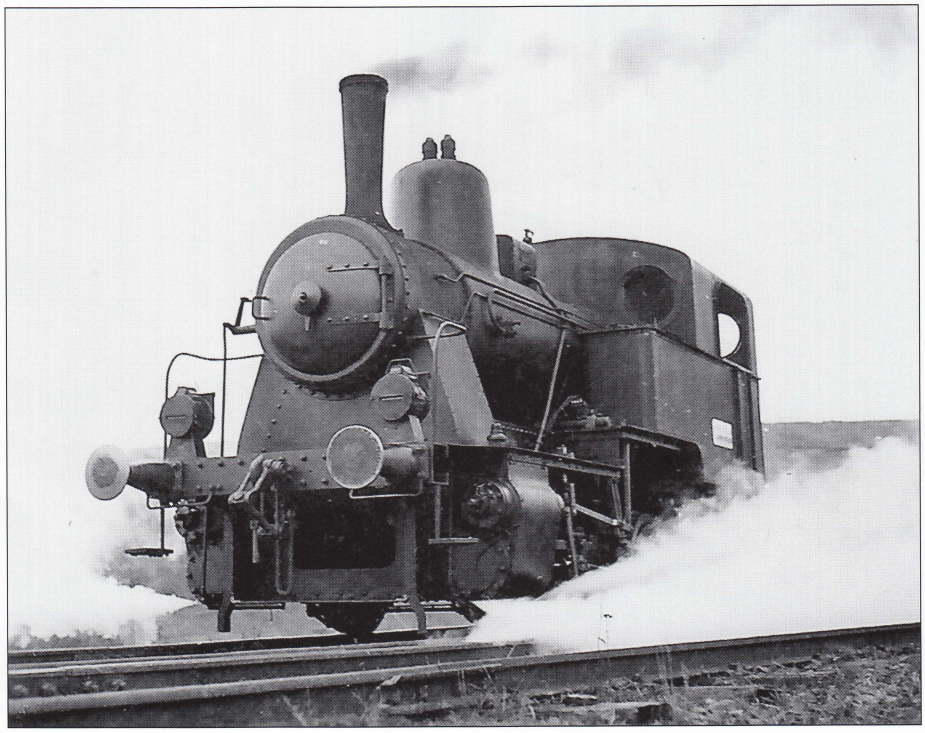
Předání u provozovatele, tedy v cukrovaru Kropáčova Vrutice, se konalo po provedené TPZ 12. října 1938, tedy přesně na začátek řepné kampaně. Ihned po dodání byly s lokomotivou zahájeny na vlečce trakční zkoušky, které Ing. Mizerovský sám osobně vedl a při nichž pořídil také fotografickou dokumentaci. Z té je také patrno, že lokomotiva byla označena smaltovanou tabulkou s dvoujazyčným názvem: *ZUCKERFABRIK KROP. WRUTITZ – CUKROVAR KROP. VRUTICE*. Lokomotiva se ihned plně zapojila do kampaňového provozu, ve kterém vystřídala původní „krausku" 3622.

Když 7. října 1942 navštívil před zahájením kampaně cukrovar kotelní komisař Ing. Jarolínek, aby zde vykonal roční prohlídku kotle č. 15930 této lokomotivy, zjistil, že cukrovar stále obsluhuje svoje lokomotivy jednomužně, což s okamžitou platností zakázal. Z jeho zápisu se dále dočítáme, že v ten samý den provedl ještě další roční prohlídku, a to u lokomotivy v. č. 6084 cukrovaru Mělník, která byla do Vrutice zapůjčena.

Na vlečce cukrovaru sloužila „kolbenka" 1788 až do roku 1959, kdy v březnu tohoto roku ještě absolvovala hlavní dílenskou opravu v České Lípě. Po příchodu lokomotivy BN 200, uvolněné ze zrušeného cukrovaru v Dolním Cetně, byla předána do cukrova-



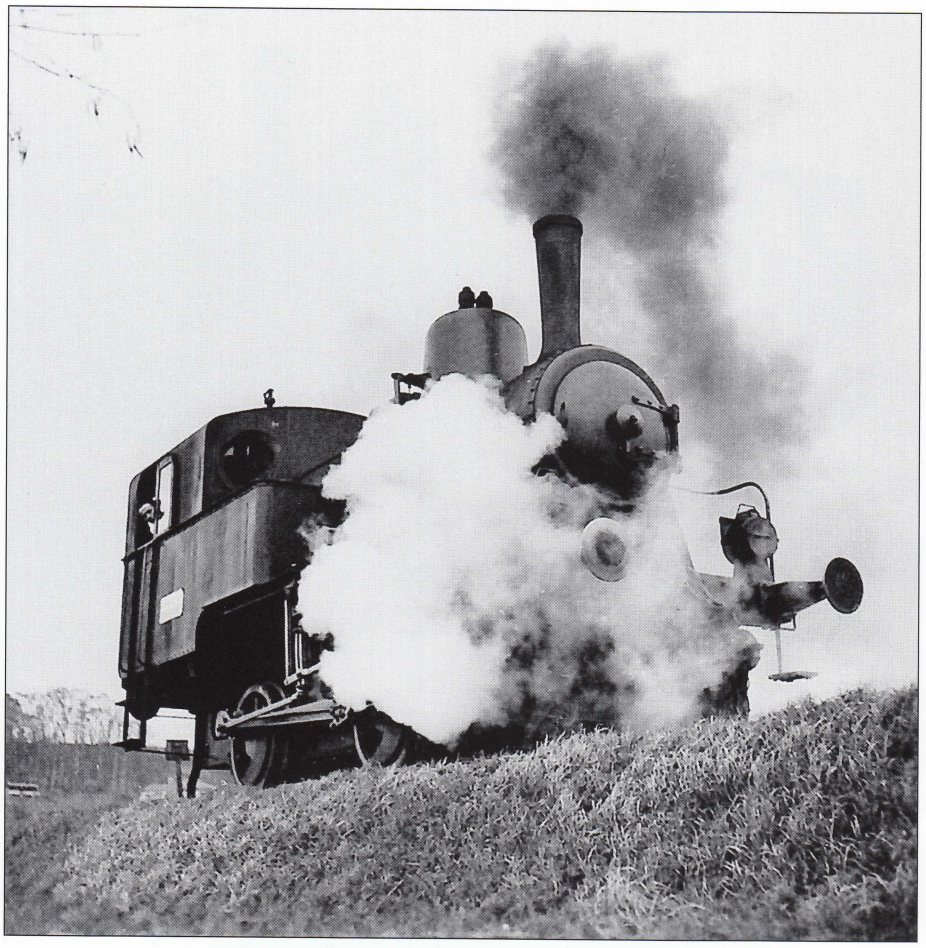




Úplně vlevo nahoře/ Žádost ČKD o schválení typu průmyslové lokomotivy BN 180 zaslaná na MŽ dne 3. října 1938. (NA Praha, sbírka Zdeněk Hrdina)

Vlevo nahoře a dole/ V roce 1938 zkonstruoval mladý začínající konstruktér lokomotivky ČKD Ing. Jiří Mizerovský tuto dvounápravovou průmyslovou tendrovku BN 180 určenou pro cukrovar ve Vrutici. (foto ČKD, sbírka Radim Šnábl)

Vpravo/ Sada fotografií, které pořídil Ing. Jiří Mizerovský během zkoušek lokomotivy BN 180 na vlečce cukrovaru Vrutice a vlečce vrutické cihelny v říjnu roku 1938. Lokomotiva byla na budce označena smaltovanou, již dvojjazyčnou tabulkou *ZUCKERFABRIK KROP. WRUTITZ – CUKROVAR KROP. VRUTICE*. (sbírka Pavel Strachota a Radim Šnábl)



ru Brodce nad Jizerou. Tady byla jako již třetí lokomotiva v pořadí označena jménem Brodce. Sloužila především při posunu uvnitř závodu, ale občas si také mohla vyjet po vlečné dráze až do Chotětova, protože již byla vybavena tlakovou brzdou. Zrušena byla s příchodem první motorové lokomotivy do Brodců (T 334.0954) v březnu roku 1974 a na zdejším továrním dvoře následně sešrotována.

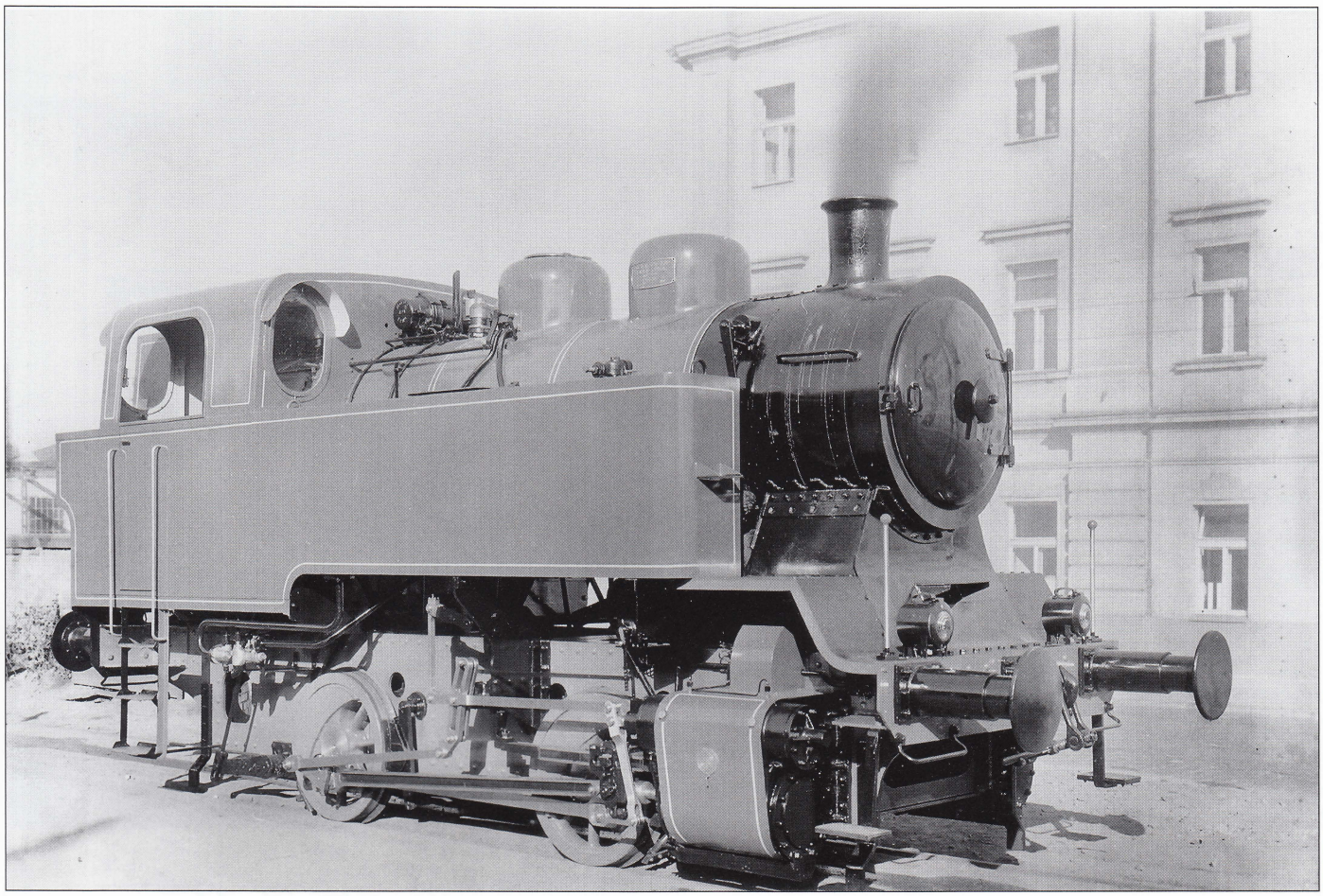
Lokomotiva ČKD BN 200 (BN 180) v. č. 2207

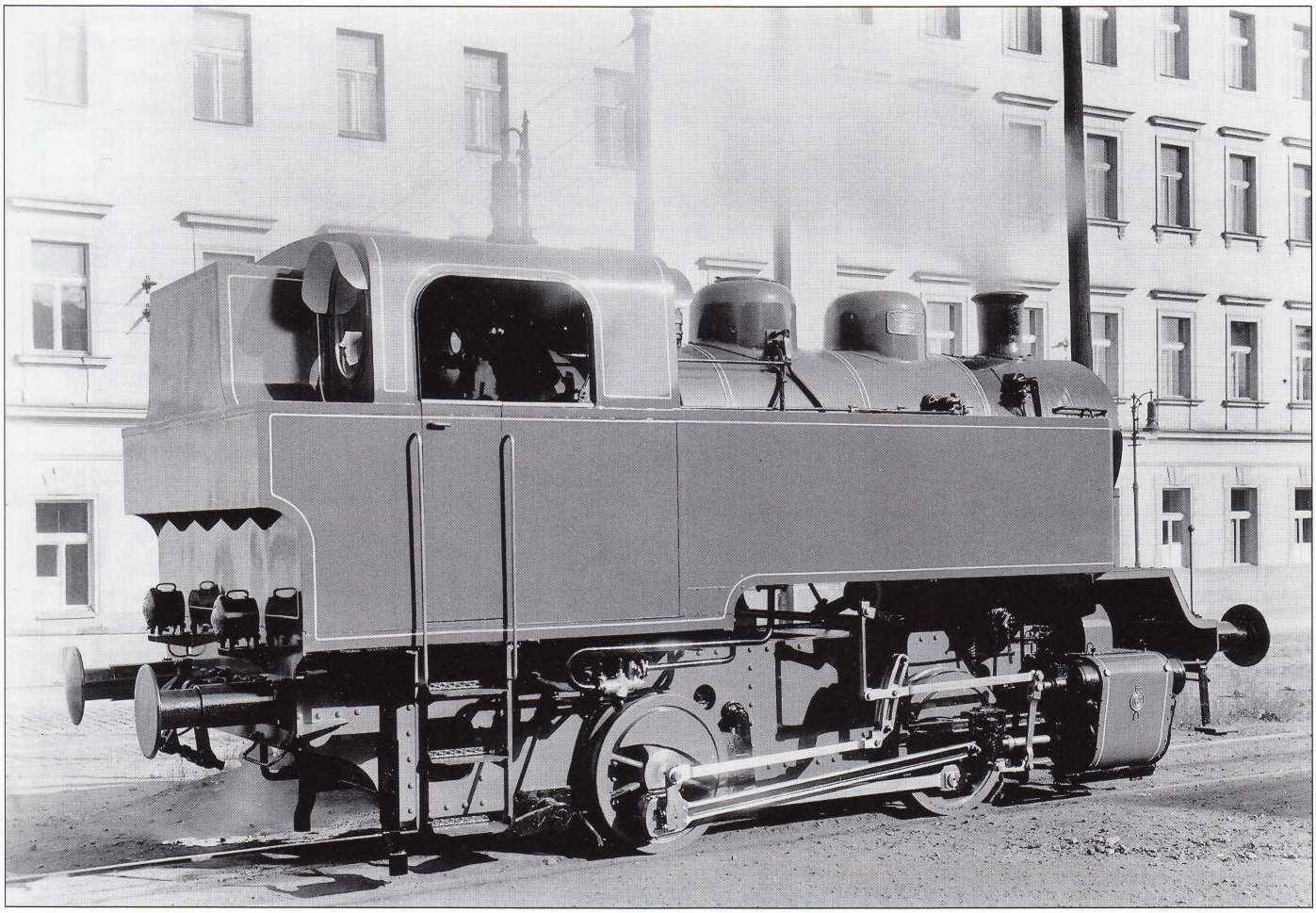
V návaznosti na předválečné snahy o zavedení typizované řady průmyslových lokomotiv si konstrukce lokomotivky ČKD dala již v roce 1945 za úkol vyvinout tuto ucelenou řadu lokomotiv, odpovídajících potřebám všech podniků znárodněného průmyslu od malých cukrovarů až po těžké důlní a hutní provozy.

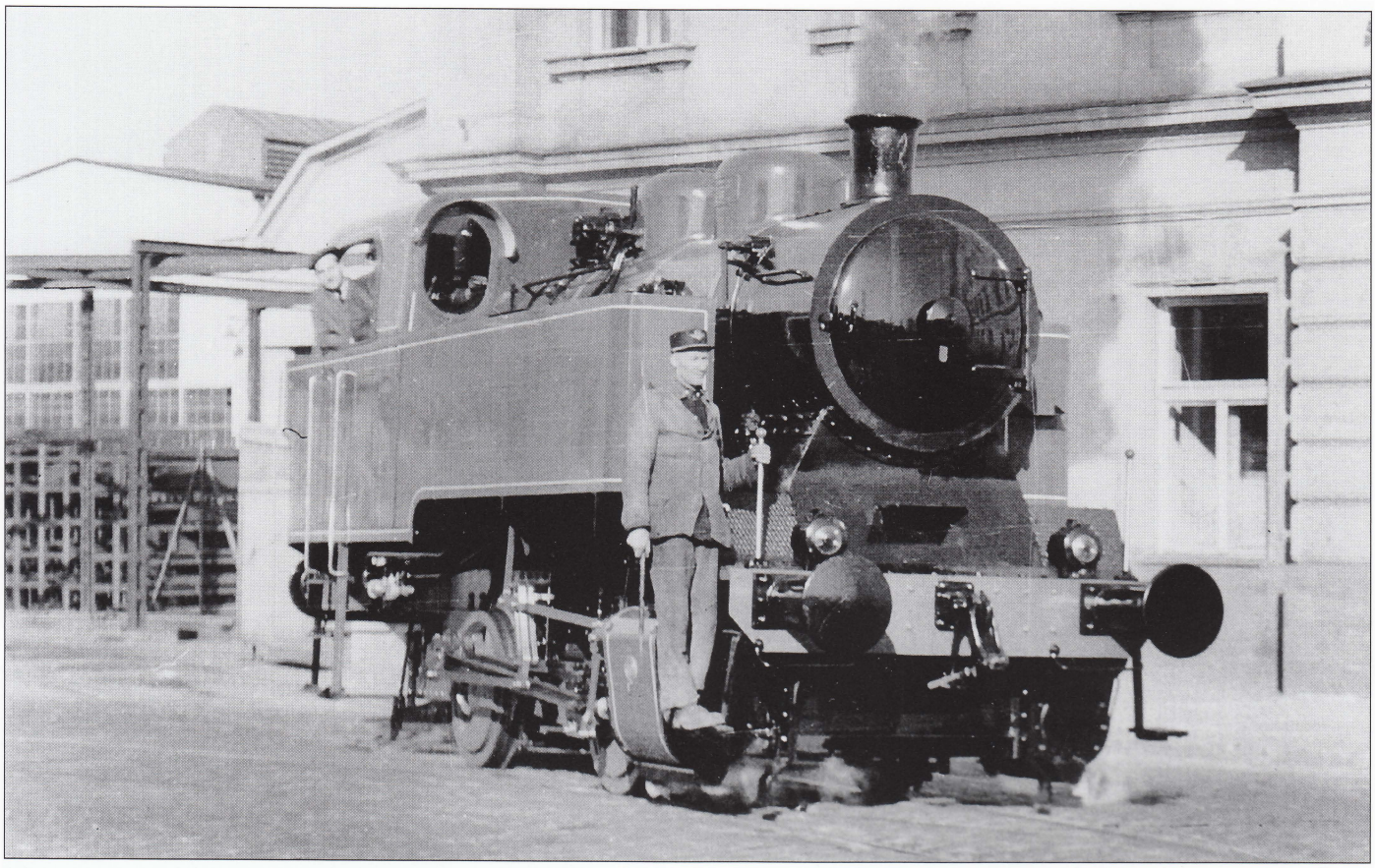
A to byl úkol jako šitý na míru právě pro Ing. Mizerovského, který se mezitím v roce 1946 stal šéfkonstruktérem a 21. července 1947 představil svůj návrh typizované řady průmyslovek. Ta tehdy sestávala z typů B-N-200, C-N-350, C-N-450, D-N-650 a E-N-800 (B = dvounápravová, N = normální rozchod, 200 = výkon v koních).

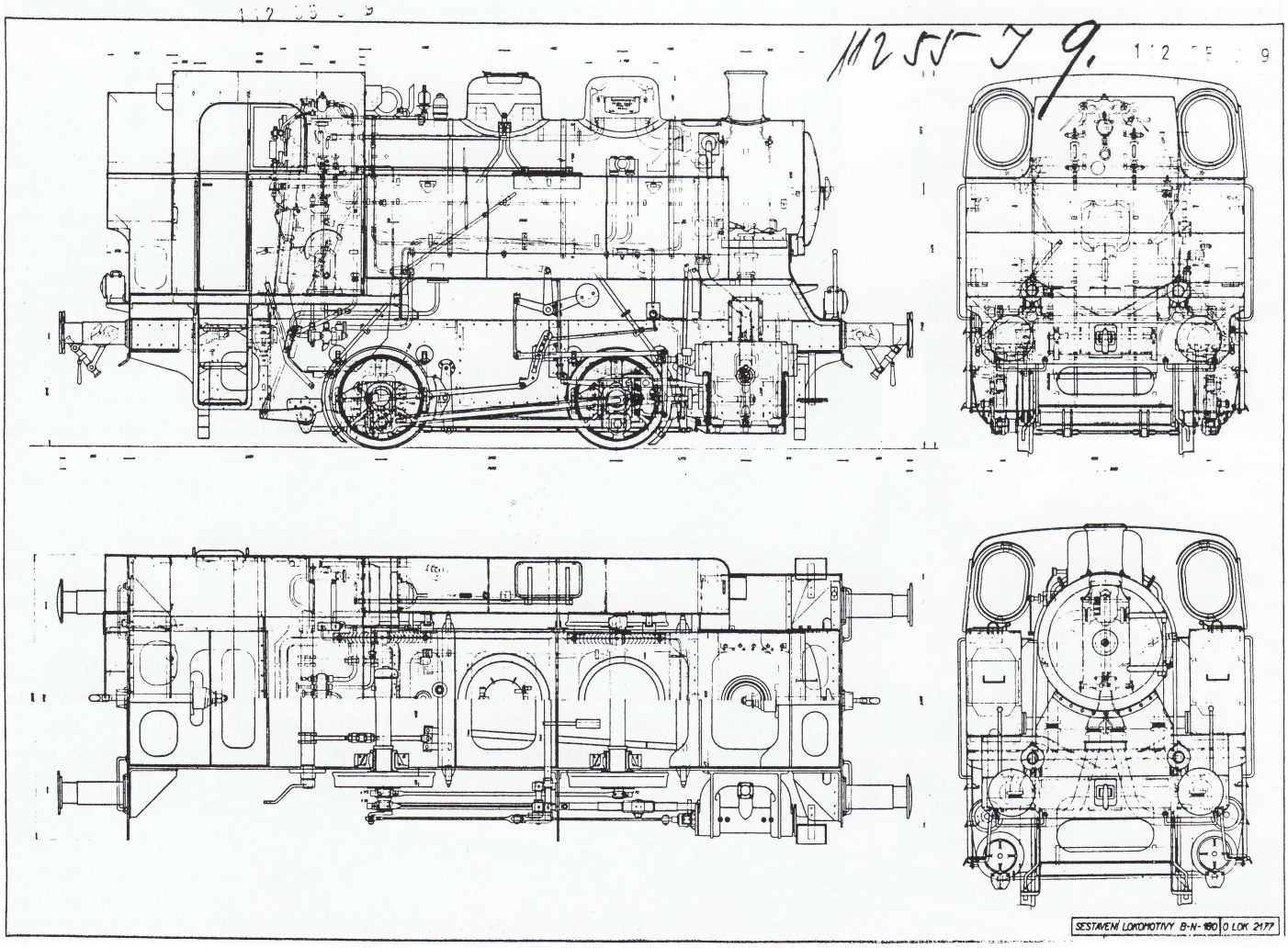
Vlevo/ Další ze sady fotografií, které pořídil Ing. Jiří Mizerovský během zkoušek lokomotivy BN 180 na vlečce cukrovaru Vrutice a vlečce vrutické cihelny v říjnu roku 1938. (sbírka Pavel Strachota a Radim Šnábl)

Vpravo/ Tovární fotografie průmyslové lokomotivy BN 200 (v. č. 2208), prvního typu typizované řady poválečných průmyslovek z konstrukční kanceláře Ing. Jiřího Mizerovského. (foto ČKD, sbírka Radim Šnábl)








SESTAVENÍ LOKOMOTIVY B-N-180 O LOK 2177

Nahoře/ Po uzavření vrutického cukrovaru vznikla na jeho pozemcích v roce 1967 filiální řepná skládka dobrovického cukrovaru. Cukrová řepa se odtud odvážela po vlečce do stanice Kropáčova Vrutice a odtud pokračovala dál do Dobrovice. Na snímku zdolává vlečková lokomotiva BN 200 se soupravou nákladních vozů Vtr, Ut a Vtp, ložených cukrovkou, 20‰ stoupání do úvratě, odkud pak vysunula vozy do stanice. Kde se nachází cukrovar, prozrazuje tovární komín v levé části snímku a dle již nového označení na voze Vtr se dá určit, že fotografie byla pořízena po roce 1968. (sbírka Radim Šnábl)

Vlevo nahoře/ Píše se říjen roku 1947 a sám Ing. Mizerovský vyváží z brány libeňské lokomotivky ČKD přes Českomoravskou ulici do libeňského nádraží svoji první poválečnou průmyslovku BN 200, zeleno-černou krasavici s červenými koly. (foto ČKD, sbírka Radim Šnábl)

Vlevo dole/ Sestavný výkres lokomotivy BN 200, opatřený ještě původním předpokládaným označením B-N-180. (archiv ČKD, sbírka Radim Šnábl)

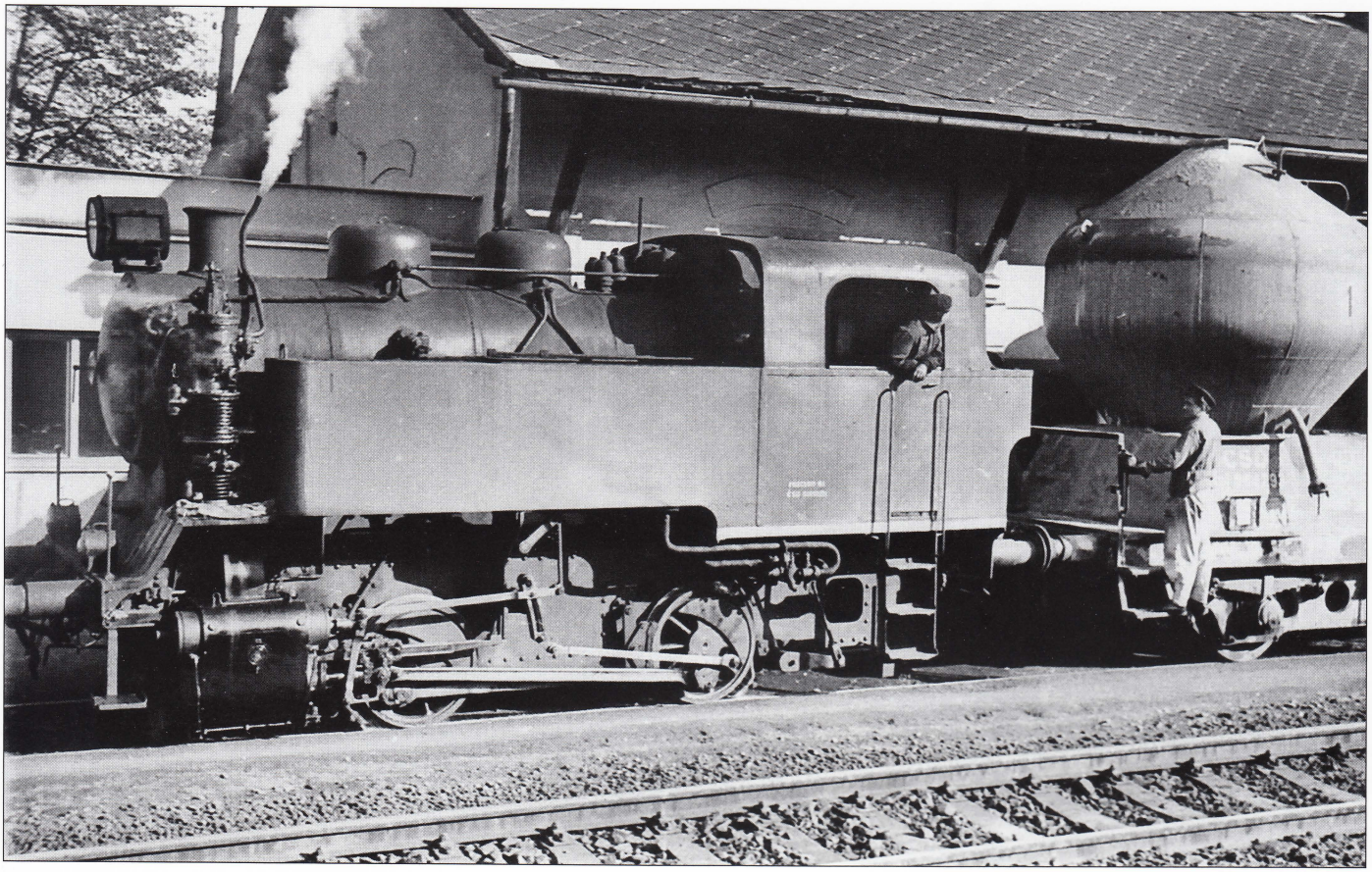
Úsporně navržené lokomotivy byly velmi moderně řešené, využívaly ve svém pojetí všechny nejnovější konstrukční prvky a poznatky doby s maximálním podílem svařování. Nýtování se u prvních typů těchto lokomotiv uplatnilo už pouze na skříňovém kotli a na rámu. Vysoko položený kotel, nízký komín a nástavby na kotli a nové barevné řešení, kdy budka, uhlák, vany a kotel byly zelené, dýmnice černá a rám a pojezd červený, dodaly lokomotivám velmi elegantní vzhled.

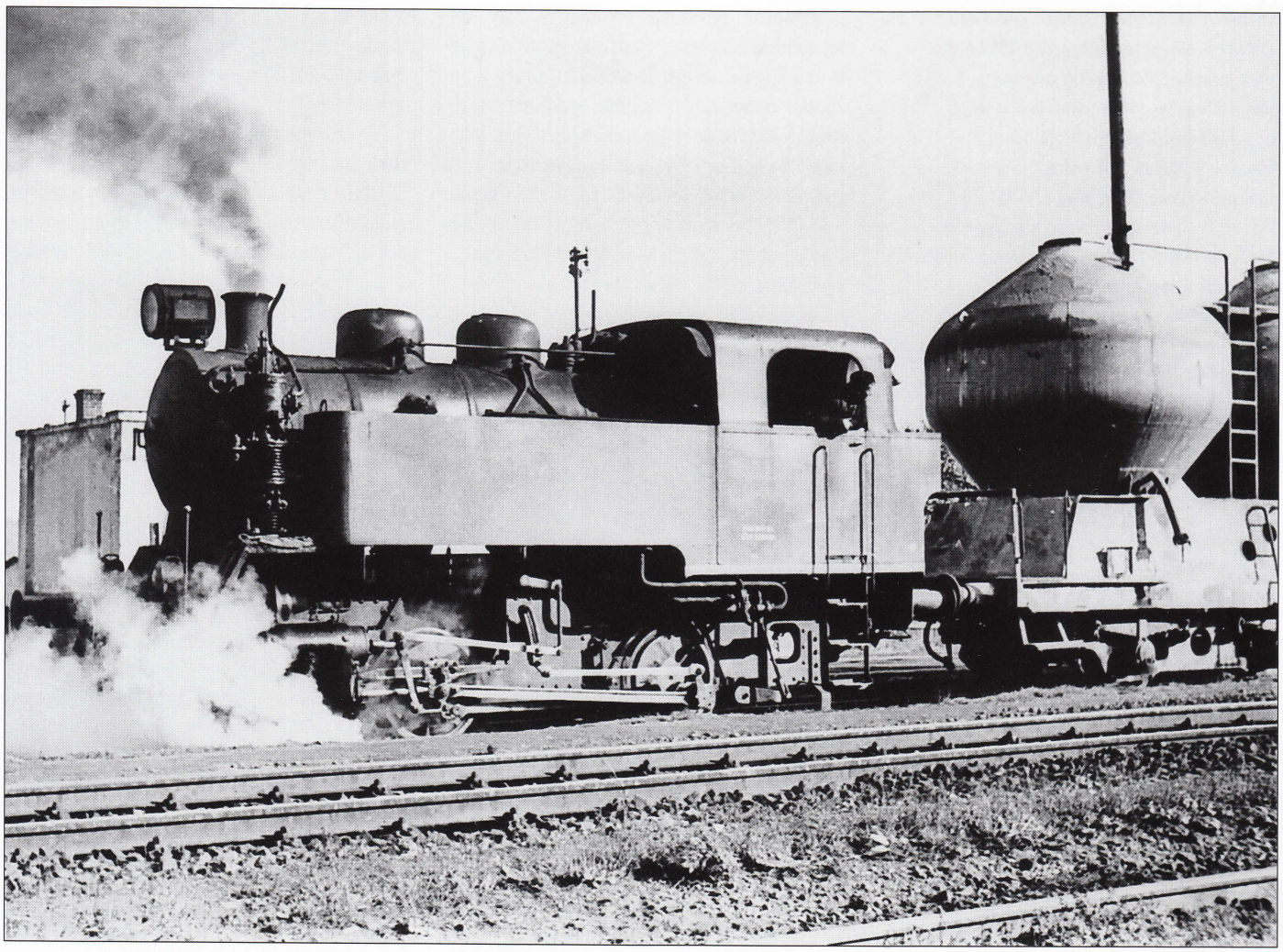
Prvním článkem této nové řady průmyslovek byly tři malé dvounápravové tendrovky na sytou páru o výkonu přibližně 180–200 koní objednané 4. dubna 1947. Heslo zakázky znělo *CUKROVARY CCP*, což znamenalo cukrovary Cetno, Cerhenice a Postoloprty, a do výroby byly zadány lokomotivy ještě označené jako typ B-N-180. Toto označení bylo uvedeno také na všech továrních výkresech. Všechny tři lokomotivy byly dodány v říjnu roku 1947 do cukrovarů Dolní Cetno (v. č. 2207), Cerhenice (v. č. 2208) a Postoloprty (v. č. 2213). Typový list těchto lokomotiv, podepsaný 18. září 1947 Ing. Mizerovským, již však nesl v razítku označení B-N-200. Na rozdíl od lokomotiv pro Cerhenice a Postoloprty, které byly v provedení A, tedy s ruční brzdou na pravé straně, byla lokomotiva pro Dolní Cetno v provedení B, s ruční brzdou na straně levé.

Dalších šest lokomotiv tohoto typu (heslo zakázky *ZÁVODY P – Ž. H*) mělo již typové označení BN 200 a poslední desetikusová série (heslo zakázky *CHEMOCUKR*) pak nové označení 1435 BS 200. Všechny tyto stroje již byly v provedení B.

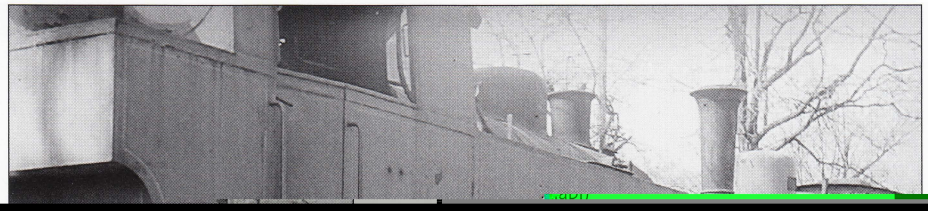
Typizovanou řadu průmyslových lokomotiv následně Ing. Mizerovský zúžil na typy BS 200, CS 400, CP 600 a EP 1000, které pak v praxi doplňoval ještě typ EP 800, odvozený od lokomotivy 423.0 poslední série, a typ CS 500, vyráběný ve Škodě Plzeň.

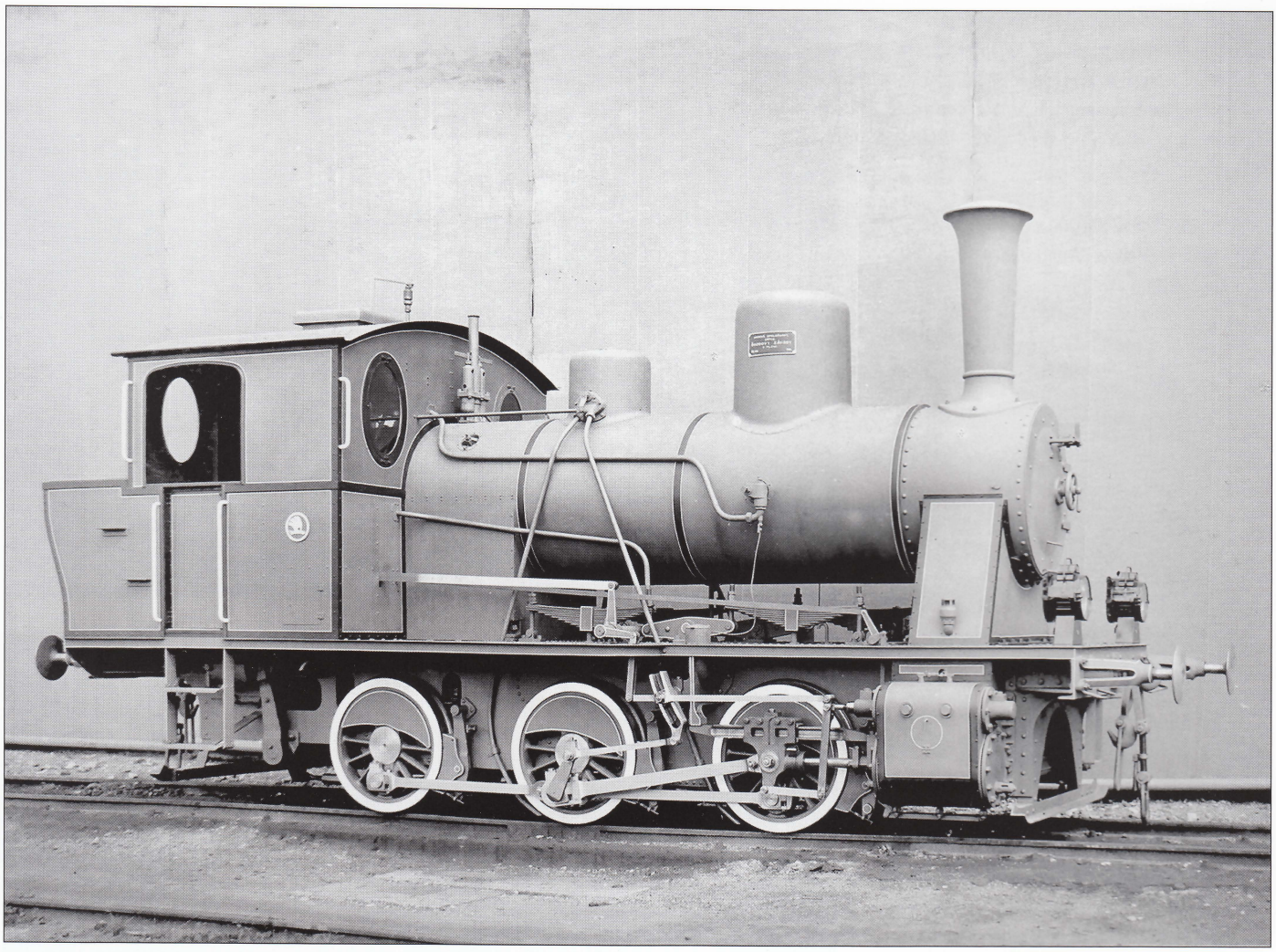
S ohledem na cukrovar ve Vrutici nás bude zajímat ta úplně první lokomotiva, v. č. 2207, původně dodaná do Dolního Cetna. Úřední tlakovou zkoušku absolvovala dohotovená lokomotiva 1. října 1947 (č. certifikátu 95/1947), poté byla převezena na vlečku cukrovaru Dolní Cetno. Po absolvování TPZ dne 29. října 1947 byla cukrovaru předána. Její pořizovací cena tehdy činila 936 710 Kč. Pod dohledem Ing. Mizerovského zde absolvovala nová lokomotiva řadu ověřovacích a zkušebních jízd, především na sklonově náročném traťovém úseku z Dolního Cetna do Strenic, kde se právě ukázalo, že její výkon skutečně odpovídá hodnotě 200 koní. Nadále se tedy i pro tyto první tři stroje vžilo označení BN 200. Lokomotivy měly již svařovaný kotel s ocelovým topeništěm, pouze nožní rám byl ještě nýtovaný, stejně jako rám lokomotivní. Kotel byl dále vybaven dvojicí pojišťovacích ventilů Pop-Coale, dvěma vodoznaky Cardo a dvěma nesacími napáječi Friedmann ASZ 7 „Thermoristo“. Parní





Vlevo/ Když bylo potřeba, obstarala vlečková lokomotiva i staniční posun. Vzhled lokomotivy BN 200 umocňoval veliký reflektor posazený na dýmnici před komínem. Dle označení na voze Raj vznikly tyto snímky ještě před rokem 1968. (sbírka Radim Šnábl)





motivu během opravy Ls v dílnách Nymburk dosazena tlaková brzda a elektrické osvětlení a v dílnách Česká Lípa bylo v roce 1959 při opravě Lg dosazeno ocelové topeniště. V Dobrovici vydržela lokomotiva v provozu až do června 1968, kdy na ní provedly dílny Louny poslední Lg. Poté byla zapůjčena do Kropáčovy Vrutice.

Na zdejší vlečce pak sloužily obě lokomotivy (BN 200 a Cs 10) společně až do roku 1972, kdy je na podzim nahradila zbrusu nová „rosnička", tedy lokomotiva T 334.0951, dodaná z výroby do cukrovaru Dobrovice a sem ihned převedená.

Obě parní lokomotivy byly z provozu vyřazeny, dlouhé roky pak postávaly na kusé koleji pod stanicí, kde zvolna podléhaly zubu času. V roce 1977 byly převezeny do lokomotivního depa Všetaty s určením pro zamýšlený skanzen v České Třebové. K realizaci tohoto záměru však nedošlo, obě lokomotivy dál rezivěly na dešti ve Všetatech. Začátkem 90. let došlo k jejich transportu do lokomotivního depa Meziměstí. Tady byly povrchově zrestaurovány a instalovány jako lokomotivní pomníky – BN 200 ve stanici a Cs 10 v pobočném lokomotivním depu.

V roce 1995 zakoupil „dvoustovku" tehdejší pražský Steam Club, v roce 1999 začala Společnost Výtopna Zlíchov s její opravou a dne 17. srpna 2005 se předvedla veřejnosti po třiatřiceti letech opět zatopená a v plné své síle a kráse. K příležitostným jízdám je používána dodnes.

Také na druhou lokomotivu se usmálo štěstí. Tu získalo v roce 1998 tehdejší železniční muzeum Zlonice, sídlící v tamní nepoužívané remíze, a v roce 2000 ji opravilo do vystavitelného stavu. Protože se však nestala součástí sbírkového fondu nově vzniklého ŽMZ Zlonice, byla 3. července 2009 převezena společně s dalšími exponáty ze Zlonic do Lovosic. Odtud byla převezena do Turnova a její nový majitel KPŽ Českého ráje pracuje intenzivně na její opravě a zprovoznění.

Základní známé technické údaje parních lokomotiv cukrovaru Vrutice pak ukazuje připojená tabulka.

Lokomotiva T 334.0951
TSM 413-00099/1972

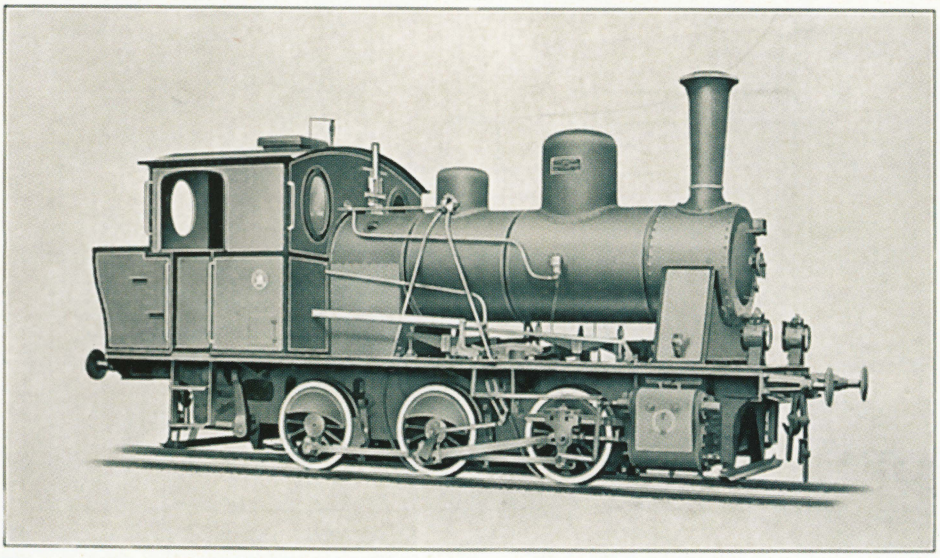
Výrobcem byla dodána 31. srpna 1972, technicko-bezpečnostní zkoušku absolvovala dne 5. září 1972 v traťovém úseku Martin – Príbovce a následně byla dodána do cukrovaru Dobrovice. Odtud byla ihned převedena do Kropáčovy Vrutice, kde vystřídala obě parní lokomotivy. Jak uvádí vrutická staniční kronika, na zdejším výkonu se tato lokomotiva dobře osvědčila. V provozu zde vydržela až do roku 1976, kdy bylo zdejší řepné nákladiště definitivně zrušeno. Lokomotiva se poté vrátila zpět

Vlevo/ Tovární fotografie lokomotivy Cs 10, poslední dílo někdejšího přednosty konstrukční kanceláře plzeňské lokomotivky Oskara Dolcha. (foto SOA Plzeň)

Vpravo/ Titul a typový list z české verze továrního prospektu lokomotivy Cs 10. (SOA Plzeň)

C-TENDROVÁ LOKOMOTIVA

PRO ZÁVODNÍ DRÁHY

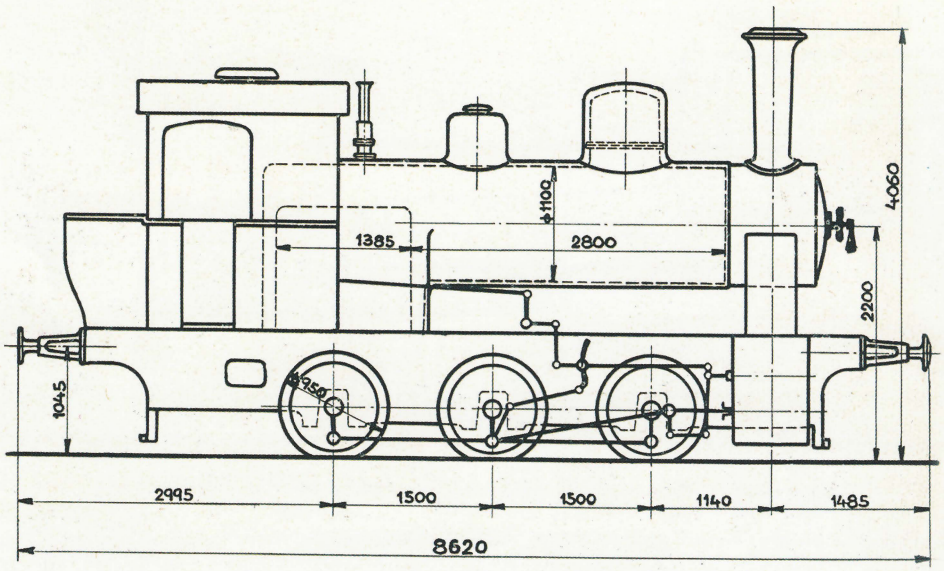


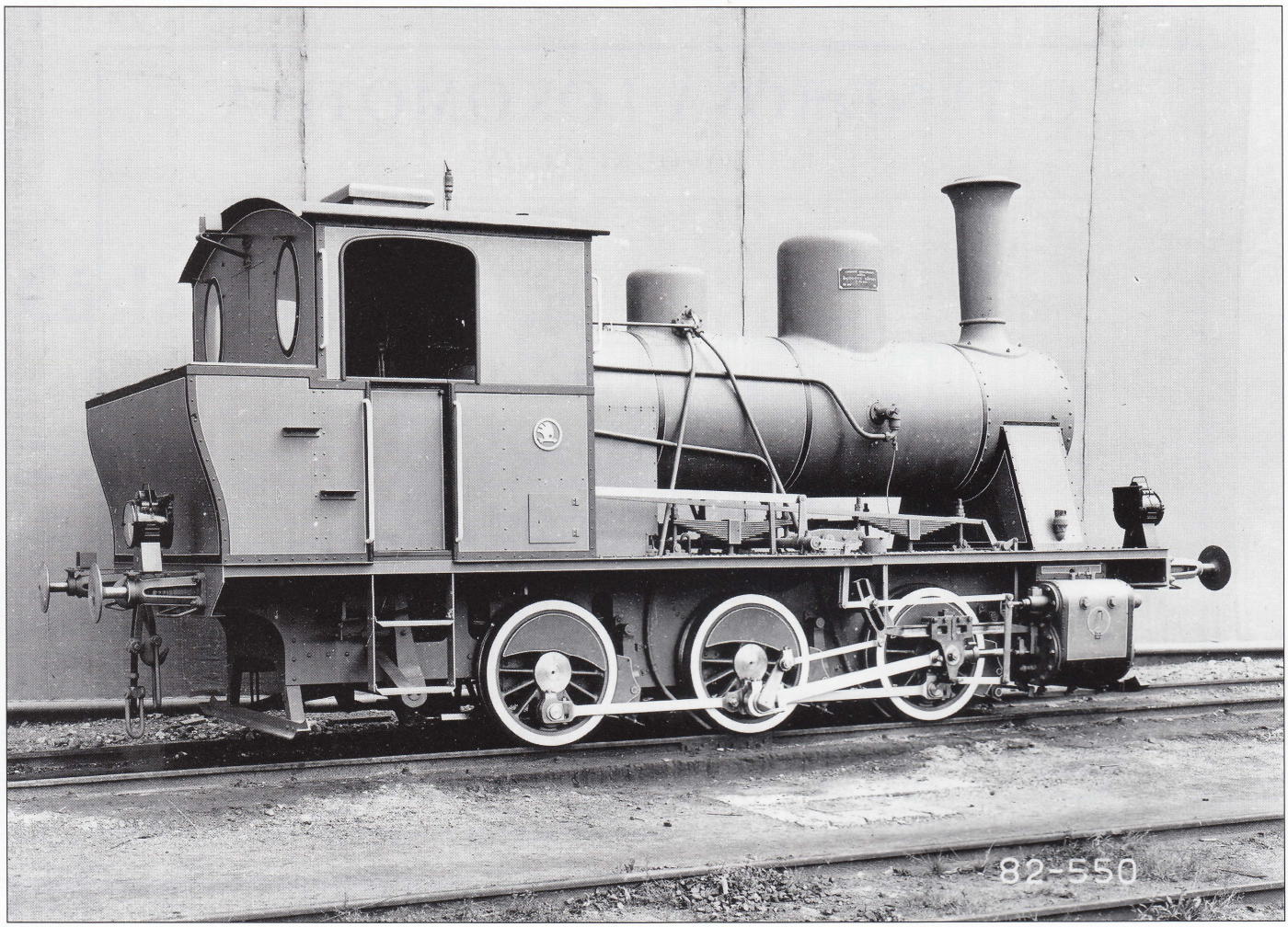
AKC. SPOL. DŘÍVE **ŠKODOVY ZÁVODY** V PLZNI

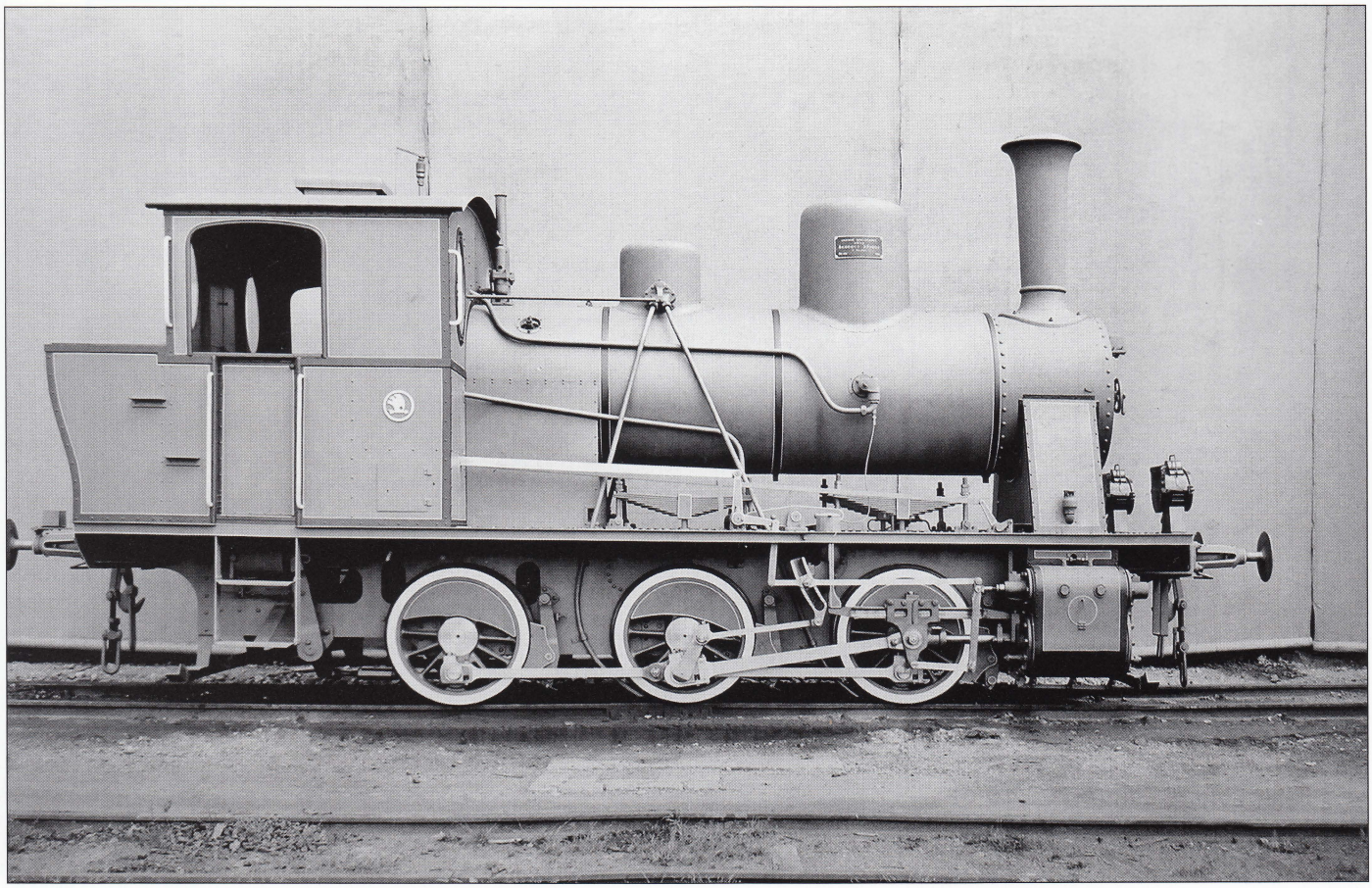
GENERÁLNÍ A OBCHODNÍ ŘIDITELSTVÍ V PRAZE

11-035-11-27-500

ROZMĚROVÁ SKIZZA.




82-550

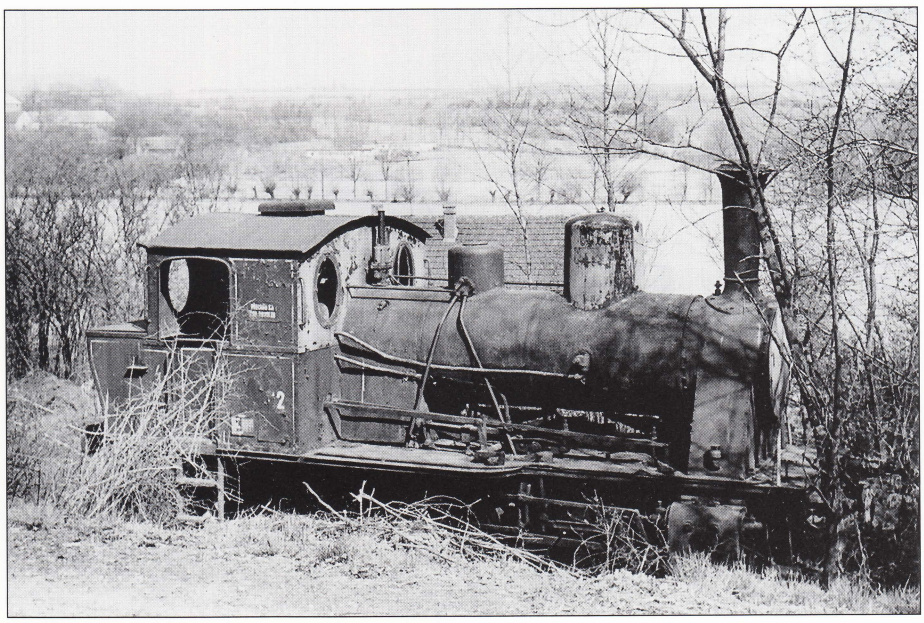


do cukrovaru v Dobrovici. Tady ještě mnoho let sloužila dál potřebám zdejší vlečky. V roce 1996 došlo k jejímu přeznačení na 710.451-6 a ve stavu byla vedena ještě v roce 2009. Dne 22. dubna 2010 byla předána kovošrotu k fyzické likvidaci a tím se definitivně uzavřela historie jejího lokomotivního života.

Zápůjčky lokomotiv

Během neschopností či dílenských oprav vlečkových lokomotiv docházelo občas k situacím, že cukrovar náhle potřeboval provozní stroj. Stávalo se tak především mimo kampaně, a to například během stavebních úprav a rekonstrukcí, kdy docházel po železnici potřebný stavební materiál a nové strojní zařízení. Cukrovary vlastnily většinou jen jednu lokomotivu, takže bylo potřeba si záložní stroj vypůjčit jinde. Výtopny ČSD v té době disponovaly množstvím malých parních lokomotiv sloužících již jen na posunu či jako zálohy. V případě zmíněné potřeby se pak mohly tyto lokomotivy cukrovarům půjčovat.

Z dochovaných pramenů se dozvídáme alespoň o některých z nich a víme tedy, že cukrovaru Kropáčova Vrutice takto vypomohla výtopna Nymburk např. v dubnu 1949 lokomotivou 310.041, v dubnu 1952 lokomotivou 310.058 a v únoru 1959 strojem 400.116. Doba zápůjčky pak závisela na potřebě cukrovaru. Například lokomotiva 310.058 sloužila na zdejší vlečce od 11. do 28. dubna 1952.



Vlevo/ Další tovární snímky lokomotivy Cs 10 v. č. 362 (tovární typ 11Lo1).
(foto SOA Plzeň)

Vpravo/ Vrutická Cs 10 rezivěla v roští pod vrutickou železniční stanicí. Na čele budky, parodómu a dýmničních dvířkách jsou ještě znatelné zbytky hnědého nátěru, kterým lokomotivu opatřili v roce 1971 filmaři. Fotografie pocházejí z ledna a dubna 1976.
(foto Jan Zubák)

Úplný závěr

Závěrem bych se rád omluvil všem čtenářům Světa železnice, které moje pojednání o cukrovarech a jejich mašinkách zaujalo a oslovilo, že museli na další pokračování čekat tak dlouho. V případě vrutického cukrovaru dalo opravdu poněkud více práce dohledat všechny podklady, ze kterých bylo čerpáno, vyčíst z nich to podstatné a zajímavé a sesumírovat vše v tento článek. Osobně si myslím, že se ale vyplatilo nějaký ten rok počkat. Pro pořádek ještě připomenu, že jsem již takto zpracoval a popsal cukrovary Brodce nad Jizerou (SŽ č. 1 (17)/2006), Mratín a Líbeznice (SŽ č. 1 (21)/2007), Dolní Cetno (SŽ č. 4 (24)/2007), Kostelec nad Labem (SŽ č. 4 (28)/2008), Benátky nad Jizerou (SŽ č. 4 (32)/2009), Čakovice (SŽ č. 1 (41)/2012) a dnes tedy ještě Kropáčovu Vrutici, poslední cukrovar z oblasti mého zájmu.

Nahoře a uprostřed/ Z Kropáčovy Vrutice byly vrutické lokomotivy Cs 10 a BN 200 převezeny do Všetat, kde nějaký čas postávaly ve společnosti další cukrovarské lokomotivy, „krausky" 6084 původem z cukrovaru Mělník, která také krátký čas působila ve Vrutici. (2x foto Bohumil Pokorný, červen 1978)

Dole/ Již odstavená lokomotiva Cs 10 362 byla z Kropáčovy Vrutice převezena v roce 1971 do žst. Dobřichovice. Tady si ji vzali do parády filmaři a vznikla z ní lokomotiva 902, která účinkovala ve filmu Touha Sherlocka Holmese režiséra Štěpána Skalského. Překližkovou boční vanu a elegantní nátěr měla však pouze z jedné strany, otočené ke kameře. Snímek zachycuje lokomotivu již po natáčení, připravenou k transportu zpět do Vrutice. (sbírka Radim Šnábl)

Vpravo/ Na podzim roku 1972 byla na vrutickou vlečku nasazena zbrusu nová „rosnička" T 334.0951, která zde na další čtyři roky nahradila dosluhující parní BN 200. Vzácný snímek této nové lokomotivy, vjíždějící se soupravou ložených vozů na úvraťovou výhybku, pořídil 9. listopadu 1974 Vladislav Borek.

Věřte, že bych byl velice rád, kdyby na *Hořkém osudu sladké výroby* někdo dál pokračoval.

Radim Šnábl

Úplným závěrem pak musím ještě jednou poděkovat pánům Zdeňkovi Hrdinovi a Janu Polákovi za nezištnou pomoc při dohledávání archivních materiálů a dále pak Janu Zubákovi, Ing. Liboru Franckovi, Bc. Ladislavu Kurzveilovi a Bohuslavu Zemanovi za jejich cenné informace, rady a konzultace, kterými rovněž přispěli k napsání tohoto článku, a Ing. Janu Hniličkovi za překlad z němčiny.

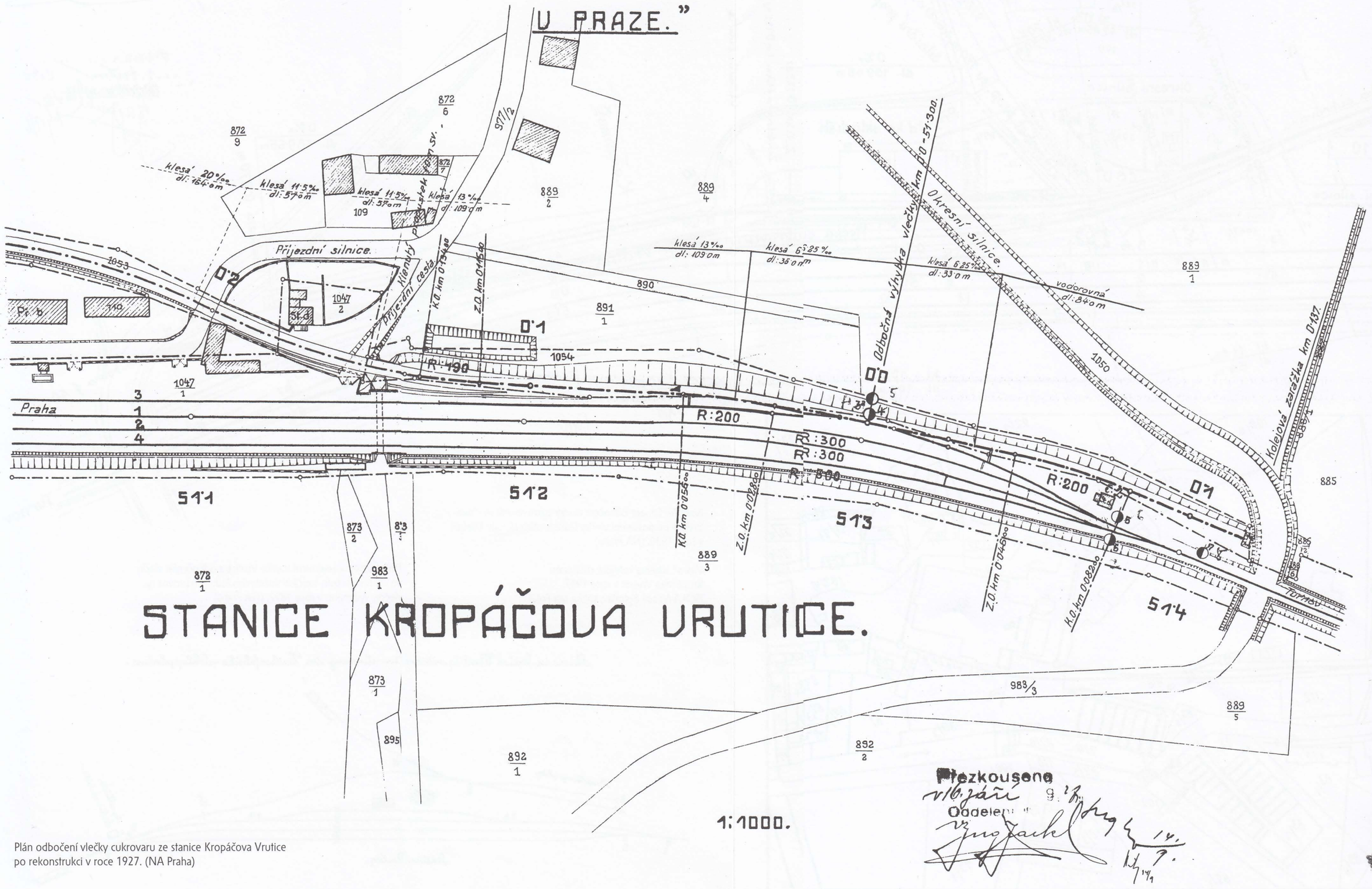
Za zapůjčené fotografie děkuji pánům Martinu Žabovi, Janu Zubákovi, Bc. Ladislavu Kurzveilovi, Vladislavu Borkovi, Romanu Kučerovi a Pavlu Strachotovi.

Parní lokomotivy cukrovaru Kropáčova Vrutice

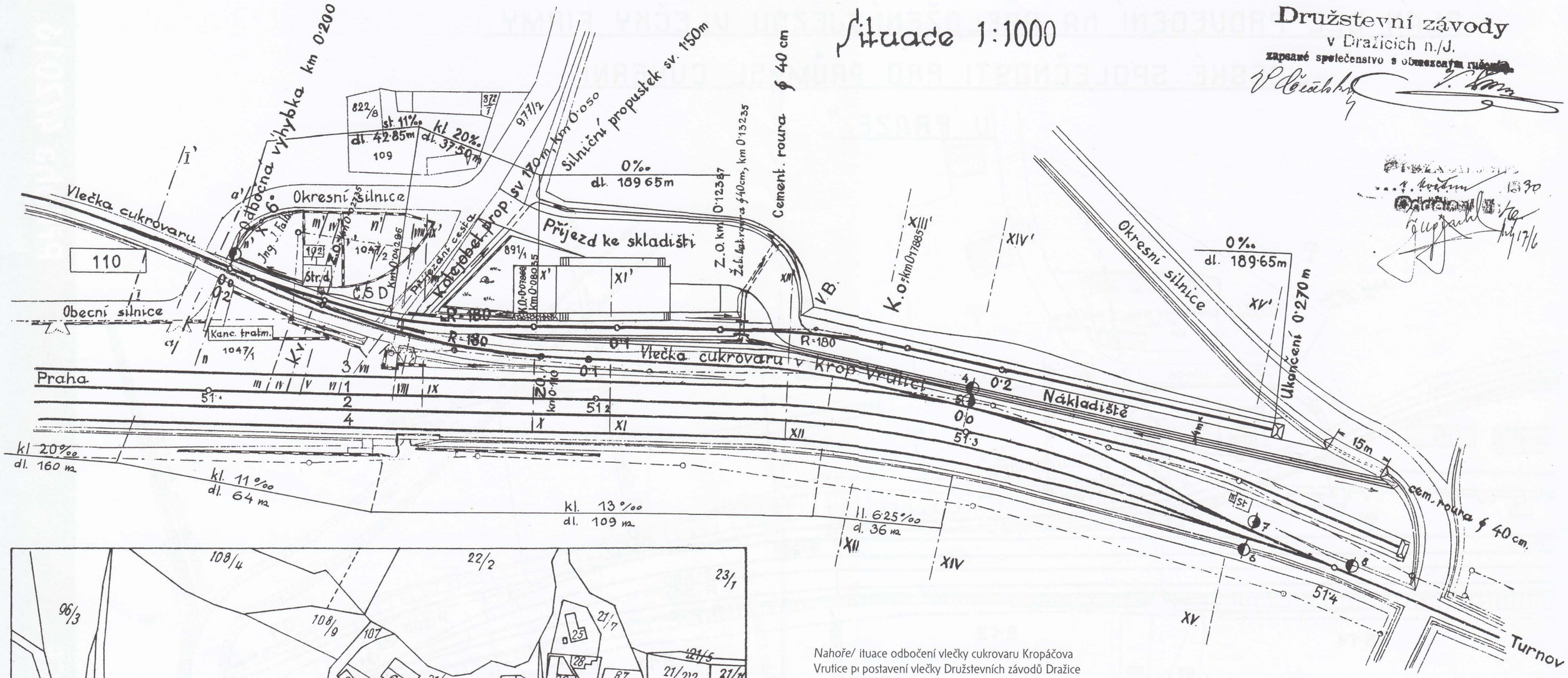
výrobce		Krauss & Co. München	Krauss & Co. München	ČKD Praha	ČKD Praha	Škoda Plzeň
výr. č. / rok výr.		3622/1897	1371/1883	1788/1938	2207/1947	362/1926
tovární typ		XXXVoo	XVIIIo	BN-180	BN-200	Cs 10
charakteristika		B m2t	B m2t	B m2t	B m2t	C m2t
počet válců		2	2	2	2	2
průměr válců	mm	260	225	330	330	360
zdvih pístů	mm	400	400	450	450	500
průměr kol	mm	800	800	920	920	950
rozvor	mm	1800	1700	2200	2200	3000
výhřevná plocha	m^2	35,2	25,7	52	52,6	64
přetlak páry	atm.	12	12	12	13	13
váha ve službě	t	16,5	13,7	24,64	24,7	30
max. rychlost	km/hod.	20		35	35	35
výkon	k			160–180	200	270
zásoba uhlí	m^3	1		1,2	1,02	1,6
zásoba vody	m^3	2,3		3	3	3,4

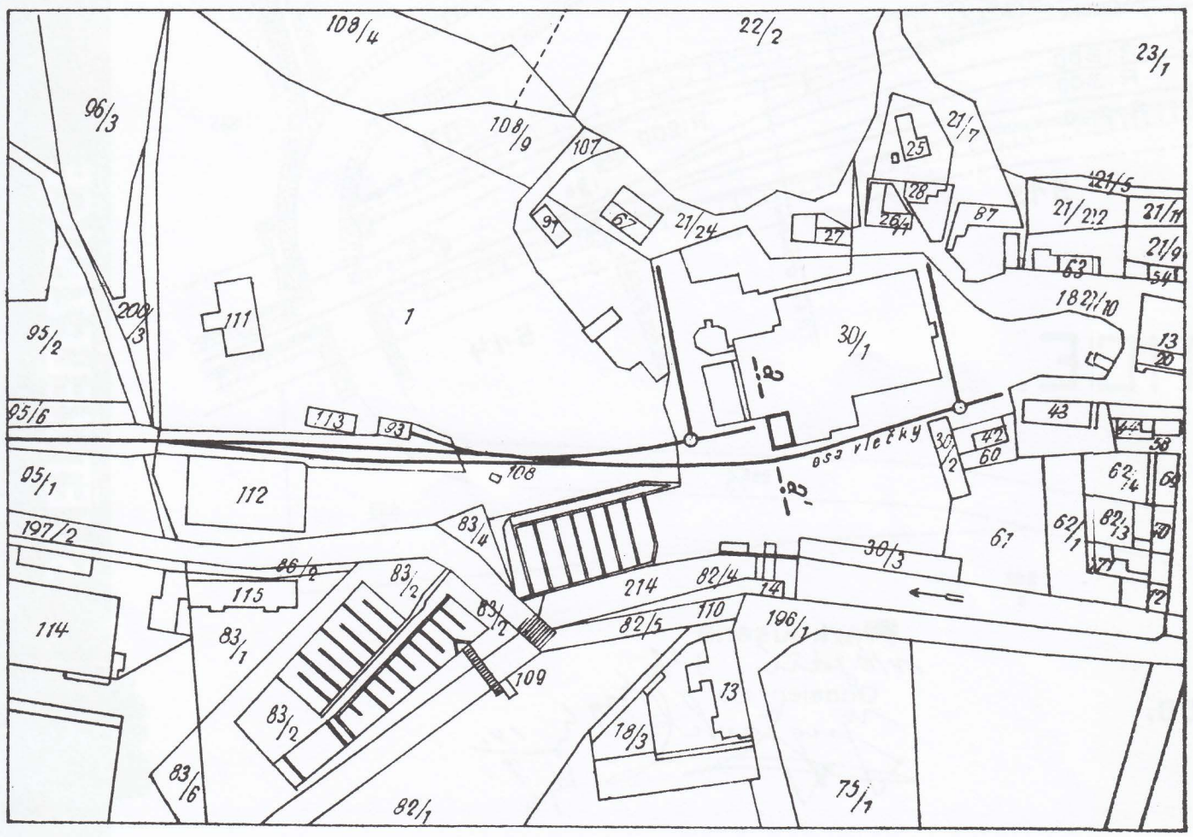
Prameny

NA Praha – fondy ČM, GIR, MŽ, ASPC
SOkA Mladá Boleslav – fond cukrovar Kropáčova Vrutice
OÚ Kropáčova Vrutice – obecní archiv
Kronika obce Vrutice
P. Mašek, Modrá krev: minulost a přítomnost 445 šlechtických rodů v českých zemích, Praha 2003
K. Zeithammer, Česká stavba parních lokomotiv 1–3, Praha 2012–2015
Soukromé sbírky – Bc. L. Kurzveil a J. Zubák



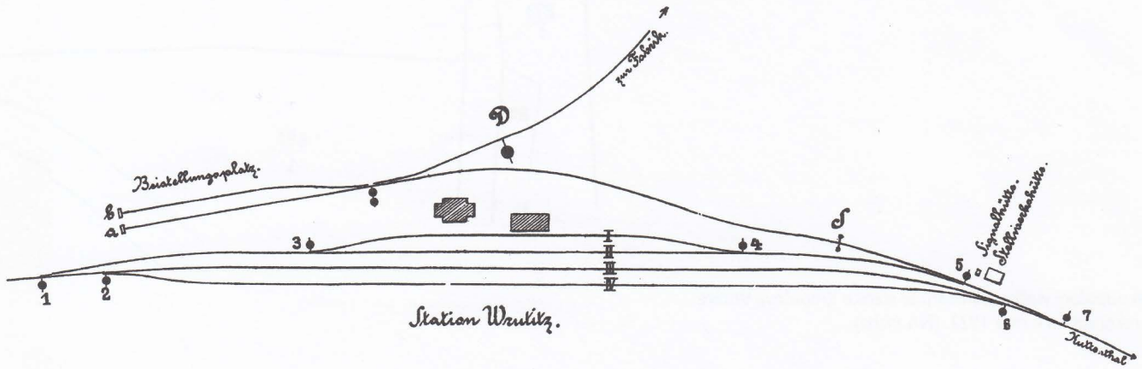
Plán odbočení vlečky cukrovaru ze stanice Kropáčova Vrutice po rekonstrukci v roce 1927. (NA Praha)





Nahoře/ situace odbočení vlečky cukrovaru Kropáčova Vrutice při postavení vlečky Družstevních závodů Dražice v roce 1910. (NA Praha)

Vlevo/ Schéma kolejiště cukrovaru Kropáčova Vrutice v roce 1947. (SOkA Mladá Boleslav, sbírka Jan Polák)

Dole/ Schéma železniční stanice Vrutice s odbočením vlečky do cukrovaru bylo součástí služebního řádu pro provoz na vlečce, vydaného v roce 1897. (NA Praha)

Skizze der Station Wrutitz mit der Einmündung der Zuckerfabriks-Schleppbahn.