

Historie místní dráhy v Dobrovicích a jak s tím vším souvisí

Konrád Gudlich:

„Trávou zarůstající koleje vedoucí z Dobrovice na Ledce jsou připomínkou jedné etapy železniční dopravy na Mladoboleslavsku. Pamětníky a možná i Vás bude zajímat historie této místní dráhy Dobrovice-Dětenice. Koncem šedesátých let devatenáctého století začala probíhat jednání o stavbě železnice z Nymburka do Mladé Boleslavi. Tehdejší majitel cukrovaru v Dobrovici, kníže Hugo Thurn Taxis usiloval o to, aby se trať přiblížila těsně k městu a tím k cukrovaru. S uskutečněním tohoto záměru městští radní nesouhlasili. Obávali se, že klid a bezpečí města by mohly narušovat četné vojenské transporty. V živé paměti totiž ještě měli zkušenosti z Prusko - rakouské války. Rozpor vyřešila dohoda, podle které byla trať postavena na pozemcích Thurn-Taxise, ale ve vzdálenosti větší než 2 km. Vlastní stavba železnice byla zahájena v roce 1869 a do provozu byla uvedena již 29. října 1870. Ještě v téže roce byla postavena téměř 3 km dlouhá vlečka, která spojovala nové nádraží s cukrovarem. Koňská spřežení tahající nákladní vagóny nahradila lokomotiva o osm let později.

Příznivé podmínky pro stavbu druhé dobrovické dráhy vznikly při budování sítě obchodních drah v oblasti středních a východních Čech a zejména tratě Bakov n. Jizerou - Kopidlno. Zasluhou Hugo Thurn-Taxise k této dráze se připojila nově postavená trať z Dobrovice. Nákladíště byla upravena v Ujkovicích, v Žerčicích a Semčicích. Konečná stanice v Dobrovici dostala název po majiteli dráhy - Taxis Dobrovice. Na stavbě této dráhy, ale i ostatních pracovali převážně italscí dělníci. Stěhovali se za prací často i s rodinami. Pro jejich děti byla otevřena i italská škola. Spolu s Italy se na stavbách železnice podílelo i mnoho dělníků z jižních Čech. Provoz na soukromé obchodní dráze (tzv. komerciálce) byl zahájen 26. srpna 1883. Je samozřejmé, že nádraží spojovala krátká vlečka s cukrovarem. Po dvě desetiletí jezdily na této dráze jen nákladní vlaky. Osobní doprava byla povolena teprve v roce 1903. Po zestátnění o pět let později se počet denně vypravovaných osobních vlaků zvýšil na čtyři. Dráhu spravovala Společnost Státní dráhy ve Vídni, v roce 1918 se stala součástí sítě tratí ČSD, nádraží dostalo název Dobrovice-město v roce 1924.

Bohužel vytrvale opakované žádosti o propojení obou dobrovických nádraží zůstávaly nevyřízeny. Na spojení neměl zájem především cukrovar. Jeho majitelé a správci se obávali, že vlečku by převzala do své správy státní dráha a její vlaky by narušovaly a zdražily nákladní dopravu závodu. Za zmínku stojí, že v roce 1913 se začala vyměřovat nová trať ze stanice Taxis Dobrovice přes Dobrovici a Brodce n.J. do Lysé nad Labem. Přípravné práce přerušila první světová válka.

K částečnému propojení obou nádraží došlo v době okupace. Na přejezdu u silnice vedoucí do Kosořic byl upraven nevelký nástupní prostor s malou dřevěnou čekárnou. Odtud jezdily motorové vozy dopravující převážně dělníky zaměstnané v automobilce v Mladé Boleslavi. Na nádraží byly tyto vozy připojovány k osobním vlakům a z hlavního nádraží v Mladé Boleslavi zájžděly až na nádraží u automobilky.

V souvislosti s rozvojem automobilové osobní dopravy i nákladní dopravy význam dráhy Dobrovice - Dětenice neustále klesal. Provoz byl ztrátový a z toho důvodu došlo v roce 1950 ke zrušení stanice Dobrovice -město. Účetně i administrativně byla přičleněna k Dětenicím. V létech 1951-1958 byly vypravovány podle požadavků cukrovaru zvláštní řepné vlaky, ale od poloviny šedesátých let se již

cukrovka přepravovala auty a traktory. V roce 1970 byla osobní doprava zcela zastavena a nákladní omezena na jeden vlak denně. Správa ČSD provoz tratě oficiálně zrušila ke dni 31. prosince 1973. Poslední vlak odvezla bez jakékoliv pozornosti veřejnosti lokomotiva číslo 433 043. Část tratě převzaly do vlastnictví Uhelné sklady a využívaly ji pro dopravu uhlí na složiště v Semčicích. Zbývajících úsek do Žerčic využívala mladoboleslavská automobilka pro odstavení svých vagónů. Ruch na bývalém nádraží Taxis-Dobrovice obnovilo železniční vojsko, které si tam zřídilo montážní základnu. Vojáci také postavili pro své potřeby spojkou obou dobrovických nádraží, o kterou marně usilovali obyvatelé obcí v okolí dráhy po celou dobu její existence. Po zrušení útvaru železničního vojska v Dobrovici koncem osmdesátých let, přestala železnice sloužit nadobro. Nádražní budova byla prodána. Okolní pozemky koupila firma Mosolf pro své podnikání. Automobilka po nutných úpravách kolejíště opět využívá k odstávce svých vagónů.

Snad ještě nezmizela úplně z paměti lidí, kteří si vzpomenou na vláček s malou dýmající lokomotivou, jehož personál dokázal počkat na opozdilce nebo v houbavském období zastavit v lese.“

Toliko romantika a historie dobrovicko-dětenické dráhy (převzato z <http://www.dobrovice.cz/dobrovicke-drahy/d-15345>)

Ale to není všechno...

V historických análech dětenického pivovaru <http://www.pivovardetenice.cz/> se dočteme, že:

„Úplně první zmínku o vaření piva v dětenickém panství nacházíme roku 1307 z dob panování Beneše z Dětenic a Valdštejna.

Legendární pověst vypráví o loupeživém rytíři Arturovi, který se svou skupinou přepadal vsi v okolí Staré Boleslavi a pobíjel každého, kdo se mu dostal do cesty, krom mladých panen. V každé vesnici se zdržel vždy do té doby, dokud z ní nevyjedl veškeré zásoby. Nebohé panny musely být jemu i jeho chátře vždy zcela po vůli. Doslova se staly jejich otrokyněmi. Vždy při svitu úplňku vyžadoval Artur od jedné z panen uvaření piva podle jeho přísně tajného receptu. Jednalo se o jeho magické pivo lásky. Aby recept zůstal naprosto utajen, nechal nevinné panny vždy uříznout jazyk. Zázračné pivo údajně dodávalo nadlidskou chuť na hříšné neřesti a zvyšovalo pud pro páčání všech násilností.

Rytíř Artur se svými krutými společníky se dostal až do oblasti Dětenického panství. Psal se právě rok páně 1307, kdy byl Artur poprvé poražen. Svůj meč neúspěšně zkřížil s Benešem z Dětenic a Valdštejna, který krvavě zraněného Artura po jeho porážce uvrhl do dětenické hladomorny. Celá Arturova bídná družina byla ubita.

Beneš z Dětenic byl mocný muž. O Arturově kouzelném nápoji dobře věděl. To byl též jediný důvod, proč srdce tohoto ničemy stále bilo. Beneš toužil vlastnit recept na zázračné pivo lásky, proto nechal Artura ukrutně mučit, dokud loupeživý rytíř své tajemství neprozradil. Tím ovšem Arturův trest za všechna provinění neskončil. Mocný pán Dětenic ho nechal zaživa zakopat pod zem.

Krásná panenská dcera pána Beneše uvažila za úplňku před hradbami dětenického sídla pivo dle originální tajné receptury a každý, kdo ho vypil, pocítil silný sexuální pud, proto bylo od té doby užíváno vždy jako lektvar na zvýšení potence.

V roce 1790 byla hrabětem Clam-Gallasem postavena vedle starého sklepa budova varny s ležáckými sklepy, spilkou a ledárnou, což způsobilo nárůst výroby piva na 1000 hl ročně. Roku 1822 nechal baron Wessenberg přistavět sladovnu. V roce 1866 v dobách pruské války, když vojsko táhlo přes Dětenice, vjel pruský generál do zámecké síně a žadonil se otevření pivovarnických sklepů pro sebe a své vojáky, protože slyšel o vyhlášené síle dětenického piva. Baron Wessenberg mu vyhověl. Válečný generál podlehl síle piva lásky natolik, že se po celý týden nehnul z pivovaru, válka - neválka. Poslední stavební úpravy, a to převážně na sladovně, proběhly koncem 19. století za maltézských rytířů. V této době byla výroba piva zvýšena na neuvěřitelných 8000 hl ročně. Velkopřevor maltézských rytířů kníže Othénio Lichnovský z Werdenbergu a Voštic dodával dětenické pivo na stůl samotnému císaři Františku Josefovi.

Jeho nástupce, hrabě z Hardeka, posílal pivo až do Španělska pro španělskou královnu Sofii, která se do dětenického piva zamilovala při svých pobytech na zámku v Dětenicích. Pivo ze zámeckého pivovaru v Dětenicích mělo v té době pověst šlehačky na dortu. A dokonce ještě dnes je mezi sběrateli pivních lahví nejceněnější láhev s maltézským křížem z místního pivovaru.“

Jak se dozvídáme ze životopisu šlechtického osvícence

<http://www.historickaslechta.cz/sto-ctyricet-let-vlady-thurn-taxisu-v-loucen%20i-id2009100062-19>, princ Hugo Maxmilián Thurn-Taxis (* 3. července 1817, + 28. listopadu 1889) se ujal dobrovického panství v roce 1857. Byl nejvyšším komorníkem císaře Františka Josefa I., členem dvorské rodinné rady, poslancem na Zemském sněmu českém a v Říšské radě. V roce 1860 se stal členem Panské sněmovny za konzervativní stranu. Prosazoval program tzv. historické šlechty. V mnohých obcích na Nymbursku byl jmenován čestným občanem.

Od patriarchy jeruzalémského obdržel rytířský řád sv. Kříže první třídy. V hospodářské činnosti navázal na svého otce. Rozvíjel cukrovarnictví, začal budovat úzkokolejnou cukrovarskou drážku z Ronova (dnes Oskořínek) do Vlkavy, později rozšířenou o další trati do Mcel, Studeček a k Sovenicím. Významně se přičinil o budování železničních tratí Kolín - Mladá Boleslav (stál v čele konsorcia), Nymburk - Děčín s odbočkou Lysá nad Labem - Praha a Nymburk - Jičín. Postavil cihelnu v Dobrovici, parní mlýn ve Mcelích, parní pilu v Jabkenicích, založil ovocné školky ve Mcelích (jsou dodnes vyhlášeným producentem ovocných stromků), rozšířil jabkenickou oboru, na polích prováděl meliorační úpravy, v Nymburce nechal na náměstí vystavět reprezentační hotel Na Knížecí. Jak už víme, z dobrovického cukrovaru postavil soukromou vlečku s připojením na železniční trať Nymburk - Mladá Boleslav.

Protože měl veliké společenské výdaje, zaznamenal citelnou finanční ztrátu při krachu vídeňské burzy v roce 1873 a jeho podnikatelské aktivity byly závislé na velkých bankovních úvěrech. Se svou ženou hraběnkou Almerií Belcredi měl Hugo Maxmilián dva syny a dvě dcery.

Naproti tomu v životopise jeho mladšího bratra

<http://www.historickaslechta.cz/zapomenuty-slechtic-rudolf-princ-thurn-taxis%20i-id2009080026-19>

se dočteme že „princ Rudolf Hugo Maxmilián Thurn-Taxis (1833-1904) v mládí vystudoval pražskou právnickou fakultu a v té době přilnul k českému prostředí více než jiní členové rodiny. Rudolf se necítil být Čechem pouze v zemském slova smyslu jako velká část aristokracie v Čechách té doby, ale chápal své češství i jazykově. Svou roli v politické a národnostní orientaci mladého prince snad sehrál i jeho vychovatel Karel Schneider. Za pražských červnových bouří v roce 1848 jej údajně jako patnáctiletého mladíka učil střílet z okna na císařské vojáky. Rudolf si velmi oblíbil českou literaturu a na počátku 60. let vydával spolu s Karlem Jaromírem Erbenem a Janem Jeřábkem časopis Právník. V tomto časopise se věnoval zvláště filozofii práva a některým problémům z oblasti trestního práva. Spolupracoval také s redakcí Riegerova naučného slovníku, přispíval i do Národních listů a demokraticky orientovaného Boleslavana. Jako vyhlášený „čechofil“ založil pěvecký spolek Hlahol a stal se jeho prvním předsedou. Podle tohoto vzoru vznikaly pak v Čechách mnohé další spolky. Účastnil se také zakládání Sokola a vzhledem k zaneprázdnění mnoha jinými funkcemi v národním hnutí odmítl nabízenou funkci prvního starosty a přenechal ji Jindřichu Fügnerovi.

Neustále se snažil proniknout na politickou scénu, nikoliv však jako aristokrat, což by pro člověka jeho rodu nebyl velký problém, ale jako „horlivý obhájce práv národa českého“.

Byl představitelem radikálního křídla české demokratické opozice. Spolu s bratry Grégrovými a dalšími radikály se pokoušel založit novou politickou stranu a požadoval zavedení všeobecného hlasovacího práva. Ostatní čeští politici se ale jeho snad až příliš radikálního a demokratického programu zalekli a založení strany bylo odsunuto na neurčito.

Rudolf Thurn-Taxis však ve své aktivitě neustal. Velmi ostře vystupoval proti politice státního ministra Antona Schmerlinga. Po několik let pobuřoval vládu, až nakonec v roce 1863 státní orgány usoudily, že je čas odbojného prince potrestat. Vzдорující aristokrat byl postaven před soud, odsouzen za výrok, který vůbec nikdy nepronесl, a vsazen do žaláře. Zároveň začalo pronásledování všech spolků i jiných institucí, do kterých byl nějak zapojen.

Po propuštění se chtěl Rudolf Thurn-Taxis věnovat alespoň činnosti na právnické fakultě, ale podle očekávání nebyla jeho habilitace ministrem vyučování potvrzena. Rudolf Thurn-Taxis pochopil, že všechny cesty vzhůru si uzavřel, že se lidé ve společnosti obávají s ním stýkat, a proto odjel na své statky poblíž Mladé Boleslavi. Hospodářství však nebylo jeho silnou stránkou a v polovině 70. let se dostal do úpadku.“

„Po Hugově smrti roku 1889 zdědil panství jeho druhý syn Alexander Jan Vincent, jehož zde navštěvovaly významné kulturní osobnosti jeho doby - zaznamenány jsou návštěvy Elišky Krásnohorské, F.X.Šaldy. Po smrti knížete Alexandra Jana roku 1939 se jeho potomci přihlásili k německé národnosti a proto byl roku 1945 jejich majetek zkonfiskován.“

Víme my, co dělal Konrád mezi nedatovaným vařením patoků v Americe a močením na růže v zahrádce mladoboleslavské putyky v roce 1893?

Jak přišel na nápad stavby železnice pro zvýšení pivního odbytu?

A proč hrabě Hugo Thurn-Taxis mající od roku 1870 tříkilometrové spojení svého cukrovaru a lihovaru s hlavní tratí Mladá Boleslav - Nymburk stavěl v roce 1883 čtrnáctikilometrovou trať na místní dráhu Bakov nad Jizerou - Kopidlno?

A proč trať oficiálně nekončila v Rokytňanech, kde se napojuje na kopidlnskou trať, ale až v o 3,5 kilometru vzdálenějších Dětenicích? Pořád Vám to nedochází?

Přátelé, je to tak jednoduché.

Vraťme se do roku 1866. Konrád v řadách vítězné C.K. armády si užívá ukořistěných sudů trutnovského patoku a dětenického piva lásky, které si v hojném množství k bitvě dovezl pruský generál. Jak se silný sexuální pud projevil v hordách nadšených vojáků, když veškeré civilní obyvatelstvo ženského pohlaví před bitvou prchlo do bezpečné vzdálenosti, ponechme raději stranou. Mohla to být ovšem zdařilá průprava pro bratrovy experimenty s analsonden v pozdějších letech. V každém případě, zakopané zásoby dětenického speciálu v trutnovských lesích musely přežít válku a byly v pravou chvíli vykopány, jak o tom svědčí kolegy vypátrané informace o trampolínech. Vykopané sudy jistě nejvíce ocenila Olga Hallová.

Co ale přivedlo našeho sládka z daleké Ameriky zpět do Čech? Je to jednoduché. Zkuste se pár let koukat na americké slečny a pochopíte. A tak zanechal americký Budweiser Budweisrem ve stavu, v jakém je dodnes, a vrátil se zpět do svých rodných Böhmen. A nemohl si nevzpomenout na pivo spojené s nejslastnějšími chvílemi svého starého života. Ano, v sutaně a s křížem na krku ho nalézáme v dětenickém pivovaru, kopajícího ve sklepení a exhumujícího nebožého Artura, když od převora kláštera tajemství moku nevyzvěděl. Ani zde ale nebyl úspěšný, Artur mu nic neprozradil. Jako nejlepší způsob, jak se dostat ke speciálnímu moku, jevílo se mu využít svých pivováreckých zkušeností a usadit se v pivovaru na pozici sládka. Tak podnikavý člověk se pochopitelně nemohl minout s dalším osvícencem doby, vlastním sousední panství. Princ Hugo Maxmilián již přicházel do let, kdy mu bylo třeba povzbuzení určitých tělesných funkcí. A tak byl v dětenickém pivovaru častým zákazníkem a se světaznalým a osvěceným sládkem v zámeckých sklepeních často proklábosili celé noci. Často s sebou brávil i svého synka Alexandra. Ptáte se, jak jsem to všechno zjistil? V archivech rodiny Thun-Taxisů jsem o tom našel nezvratný důkaz. Fotografii Alexandra z pozdějších let v maltézské uniformě, kterou mu Konrád ráno po jednom večerním posezení daroval... Naleznete ji v příloze.

Nicméně, stále jsme se nedostali k dobrovicko-dětenické trati. Spíše by se slušelo napsat dětenicko-dobrovické... Jak víme ze životopisu, princ Hugo byl vášnivý železničář. Ale přesto - co ho vedlo k tomu, vystavět po krachu vídeňské burzy v roce 1873, který ho, jak víme, finančně velmi poznamenal, čtrnáctikilometrovou dráhu z Dobrušky do Dětenic? Cukrová řepa to jistě nebyla. Ta jezdila už třináct let po tříkilometrové vlečce k Nymburku a Boleslavi. Přátelé, bylo to pivo. Hraběte už unavovalo kodrcat se v kočáru

večer čtrnáct kilometrů tam a ráno, obtěžkán plnými sudy, zase zpátky. A tak měl od roku 1883 cestu usnadněnou.

Bohužel, stárnoucí Hugo začínal ke konci života stále více popřávat sluchu svému výrazně mladšímu zkrachovalému bratrovi Rudolfovi, který nakazil i jeho syna Alexandra nadšením pro český živel, a český Němec Konrád byl vyštván z hraběcí přízně. Skončily tak nejen hraběcí cesty kolejkou do pivovarských sklepů, ale i Konrádovy cesty do hraběcího lihovaru, kde si tak rád připomínal mladické návštěvy u strýce v Prostějově. Zahořklý Konrád se tak opět vůči Čechům zařekl, opustil Dětenice a jal se vyrábět vlastní pivo podle dříve osvědčených receptů. Naposledy se svezl hraběcí drážkou, z vlaku vystopil v Mladé Boleslavi a další historii už znáte. Po smrti knížete Alexandra v roce 1939 se jeho potomci přihlásili k německé národnosti, ale to už našemu Konrádovi bylo houby platné. Cukr a líh z Dobrovic nesou dodnes značku TTD - Thurn-Taxis Dobrowitz <http://www.ttd.cz/> a pivo-lihová drážka zarůstá travou...

Gudlicholog Bedla

