



Bakalářská práce

Adolfek – příběh jedné lokomotivy v Technickém muzeu Liberec

Studijní program:

B0114A300071 Dějepis se zaměřením na vzdělávání

Studijní obory:

Dějepis se zaměřením na vzdělávání
Základy společenských věd se zaměřením na vzdělávání

Autor práce:

Lukáš Zeman

Vedoucí práce:

PhDr. Pavel Smrž, PhD.
Katedra historie

Liberec 2024



Zadání bakalářské práce

Adolfek – příběh jedné lokomotivy v Technickém muzeu Liberec

| | |
|--------------------------|--|
| <i>Jméno a příjmení:</i> | Lukáš Zeman |
| <i>Osobní číslo:</i> | P21000311 |
| <i>Studijní program:</i> | B0114A300071 Dějepis se zaměřením na vzdělávání |
| <i>Specializace:</i> | Dějepis se zaměřením na vzdělávání Základy společenských věd se zaměřením na vzdělávání |
| <i>Zadávací katedra:</i> | Katedra historie |
| <i>Akademický rok:</i> | 2022/2023 |

Zásady pro vypracování:

Bakalářská práce pojednává o příběhu lokomotivy Adolfek, která jezdila na vlečce k cukrovaru v Odoleně Vodě a později v Úžicích. Práce bude zpracována na základě narativních pramenů typu obecních kronik, dobových dokumentů uložených v SOA Praha, SOKA Praha-venkov a v archivu ČKD, dosud nepublikovaných soukromých archiválií, jako jsou dokumenty a fotografie, a současně bude využívat i monografie, zaměřené na téma úzkokolejných drah a lokomotiv, které v této době jezdily na českém území. Zároveň bude použit rozhovor s bývalým majitelem lokomotivy Adolfek. Cílem Práce bude zmapovat příběh lokomotivy v době od jejího působení v obou cukrovarch přes období, kdy nebyla využívána, až po chvíli, kdy byla vykoupena a restaurována v Liberci.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování práce:

tištěná/elektronická

Jazyk práce:

čeština

Seznam odborné literatury:

Bernhard Schmeiser: Krauss-Lokomotiven. Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1977, ISBN 3-900134-36-7.

HANUŠ, Oldřich Pavel. *Odolena Voda*. Praha, 1969.

Liberecký deník: Lokomotiva Adolf zdobí Masaryčku. [online] Liberec, 2017. [cit. 16.5.2023]

Lokomotivfabrik Krauss & Comp. AG. In: Kraft-und Dampfmaschinen. [online] Albert Gieseler, abgerufen am 29. [cit. 16.5.2023].

Lokomotivfabrik Krauss & Comp. Linz a. D.. 1. vyd. Praha: Corona, 2010.

ISBN 978-80-86116-48-8.

MALEC, Miroslav a Michal MARTINEK. *Naše lokomotivy*. Fot. aut. 1. vyd. Praha: Albatros, 1984.

Přehled provozovaných lokomotiv na trati Frýdlant v Čechách – Heřmanice [online]. Praha: Spolek přátel železnic [cit. 16.5.2023].

ROH, Michal, ŠNÁBL, Radim. *Cukrovarnictví a železnice*. Praha, 2012. ISBN 978-80-8747-22-4.

VEJVODA, František. *Náš domov Vodolka*. Odolena Voda: město Odolena Voda, 2017. ISBN 978-80-270-2338-7.

WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec, in: Svět železnic č. 2, 2002.

Vedoucí práce:

PhDr. Pavel Smrž, PhD.

Katedra historie

Datum zadání práce:

27. června 2023

Předpokládaný termín odevzdání: 4. června 2024

L.S.

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

doc. PhDr. Milan Svoboda, Ph.D.
garant studijního programu

V Liberci dne 1. října 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

Poděkování

Tímto způsobem bych chtěl upřímně poděkovat panu PhDr. Pavlu Smržovi za vedení mé bakalářské práce. Vaše vedení a cenné rady pro mě byly velmi přínosné a důležité při zpracování této práce. Dále bych chtěl poděkovat panu Pavlu Vurstovi za poskytnutí nejdůležitějších materiálů a sdílení jeho osobních vzpomínek. Na závěr bych chtěl poděkovat i nadaci Okřídlené kolo, Technickému muzeu v Liberci a městu Odolena Voda a jmenovitě Romanu Strakovi za pomoc a správné nasměrování při hledání pramenů a informací.

Anotace

Tato práce se zabývá příběhem lokomotivy Adolfek, která sloužila jako tažná lokomotiva na vlečných drahách u cukrovarů v Odoleně Vodě a Úžicích. Lokomotiva byla po ukončení své služby převezena do Liberce a dodnes slouží jako památník parního provozu. Práce se zaměří i na firmu Krauss, která lokomotivu vyrobila.

Klíčová slova

lokomotiva, Adolfek, vlečná dráha, cukrovar, firma Krauss, památník

Annotation

This bachelor thesis deals with the story of locomotive Adolfek, which served as a traction locomotive on the towpaths at the sugar factories in Odolena Voda and Úžice. After the end of its service, the locomotive was transported to Liberec and still serves as a monument to steam traffic. The thesis will also focus on the Krauss Company, which produced the locomotive.

Key words

locomotive, Adolfek, towpath, sugar factory, Krauss Company, monument

Obsah

| | |
|--|----|
| Úvod | 11 |
| 1. Kritika pramenů a literatury..... | 12 |
| 2. Továrna na lokomotivy Krauss & Comp..... | 14 |
| 2.1. Hlavní továrna v Mnichově | 14 |
| 2.2. Pobočka v Linci | 15 |
| 3. Česká severní dráha (BNB) | 16 |
| 4. Vlečné dráhy v Odoleně Vodě a Úžicích | 18 |
| 4.1. Cukrovarnictví a vlečky | 18 |
| 4.2. Adolf von Riese Stallburg | 19 |
| 4.3. Vlečná dráha Wodolka | 20 |
| 4.4. Vlečná dráha Úžice..... | 22 |
| 5. Lokomotiva Adolfek..... | 24 |
| 5.1. Technické parametry | 24 |
| 5.2. Začátky provozu | 25 |
| 5.3. Cukrovar Úžice..... | 25 |
| 5.4. Výměna kotle v ČKD | 25 |
| 5.5. Poválečná doba | 26 |
| 5.6. Vznik náhradní kotelní knihy | 27 |
| 5.7. Generální opravy roku 1966 | 28 |
| 5.8. Poslední roky lokomotivy | 29 |
| 5.9. Poslední zápisy o stavu lokomotivy | 31 |
| 5.10. Běžný provoz lokomotivy Adolfek | 32 |
| 6. Adolfek po vyřazení z provozu..... | 34 |
| 6.1. Snaha nalézt lokomotivu | 34 |
| 6.2. Odkup lokomotivy a vznik pomníku | 35 |
| 6.3. Adolfek jako pomník | 36 |
| 6.4. Nadace Okřídlené kolo | 37 |

| | |
|--|----|
| Závěr | 40 |
| Seznam použitých zdrojů a literatury | 45 |
| Seznam literatury | 45 |
| Seznam pramenů..... | 45 |

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| Obrázek 1: Lokomotiva Adolfek při práci v Cukrovaru Úžice v roce 1968 | 41 |
| Obrázek 2: Lokomotiva Adolfek táhnoucí náklad od cukrovaru v Úžicích roku 1968..... | 41 |
| Obrázek 3: Lokomotiva Adolfek při práci v Úžicích roku 1968..... | 42 |
| Obrázek 4: Adolfek v libereckém depu při opravách roku 1983..... | 42 |
| Obrázek 5: Převoz lokomotivy na podstavec před lokomotivním depem v Liberci v roce 1983 ... | 43 |
| Obrázek 6: Lokomotiva Adolfek na podstavci před lokomotivním depem roku 1986 | 43 |
| Obrázek 7: Lokomotiva Adolfek při přesunu před muzeum v roce 2017, Dostupné online: https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/lokomotiva-adolf-zdobi-masarycku-20170909.html | 44 |

Úvod

Jako téma své bakalářské práce jsem si vybral téma lokomotivy Adolfek, což je stará, již nepojízdná, parní lokomotiva, která nyní stojí před Technickým muzeem v Liberci. Mým hlavním cílem bude zjistit, pokud možno, co nejvíce informací ohledně jejího životního příběhu, hlavně poté období v Odoleně Vodě a v Úžicích, dále její převoz do Liberce a zrestaurování do dnešní podoby památníku parní dopravy na železnicích u nás.

Největší motivací pro zvolení tohoto tématu byla snaha přiblížit příběh pomníku, kolem kterého denně projde mnoho lidí i já sám jsem kolem Adolfka několikrát prošel a nevěděl jsem, proč tam vlastně stojí. Další motivací mi zajisté byl i první z rozhovorů s jedním z bývalých majitelů lokomotivy, díky kterému jsem se dozvěděl mnoho zajímavých detailů o životě lokomotivy a chtěl jsem dále zjišťovat, jak se sem do Liberce vlastně dostala.

Nejčastěji bude práce využívat prameny archivního typu, některé ještě nezveřejněné v soukromém vlastnictví, jiné zase uložené v oficiálních archivech, kterými budou například Národní archiv v Praze nebo Státní oblastní archivy. Zbytek zdrojů budou tvořit některé monografie zaměřené na vlečné dráhy, popřípadě spojení železnice a cukrovarnictví, na závěr bude využito i osobních vzpomínek bývalého majitele lokomotivy a ředitele nadace, která nyní Adolfka vlastní.

Práce bude postupně obsahovat kapitoly o firmě Krauss, v níž byla lokomotiva na zakázku vyrobena, poté kapitolu o české severní dráze, pod kterou spadaly cukrovary, ve kterých Adolfek jezdil. Následovat budou části práce o cukrovarnictví, Adolfovi von Riese Stallburgovi, což byl první majitel lokomotivy, dále podkapitoly o vlečných drahách v Odoleně Vodě a Úžicích. Hlavní částí práce bude celistvý příběh o samotné mašině, od její výroby až do dnešního dne. Na konci bude uvedena kritika pramenů a literatury, ze kterých jsem čerpal.

1. Kritika pramenů a literatury

Většinu zdrojů pro tuto práci tvořily archivní materiály, ať už ty uložené v oficiálních archivech, nebo ty nezveřejněné, držené v soukromém vlastnictví. Co se týče těch archiválií uložených přímo v archivech, tak nejvíce se jich nacházelo v Národním archivu.

Mezi jednotlivé instituce, které jsem postupně navštívil patřil například Národní archiv v Praze, dále Státní oblastní archiv, u kterého jsem zavítal do dvou poboček, a to v Praze a v Mělníku. Dále jsem dohledával zdroje například v knihovně Národního technického muzea v Praze.

K tématu železniční vlečky v Odoleně Vodě a v Úžicích se nejvíce písemností nachází ve fondech Českého místodržitelství, které sdružují archivní materiály s důrazem na vznik vlečných drah na našem území. Pokud jde o Odolenu Vodu, tak se jednalo o opravdu rozsáhlý fond, dokumenty byly důkladně seřazené podle časového sledu stavby i vyvlastňovacích akcí, jež byly ještě o doplněny seznamy vyvlastněných osob. V těchto seznamech se můžeme dočíst o všech osobách, jak fyzických, tak právnických, které se musely vzdát svého pozemku výměnou za finanční odškodné.

Úplným opakem bylo bádání kolem vlečky v Úžicích, ke které bylo ve fondu českého místodržitelství opravdu málo informací. Několik podstatných dokumentů se zde sice nachází, ale jejich množství je velmi omezené. K tomuto tématu tedy bylo zapotřebí ještě využít fond Generální inspekce rakouských drah, který zase navazoval zdroji z dob desátých a dvacátých let 20. století, včetně plánovaného rozšíření do obce Klíčany.

Státní oblastní archiv v Praze mi dal možnost nahlédnout do kartónu o České severní dráze jakožto součást fondu Českých drah. Z těchto zdrojů se daly dobře čerpat informace pro celou tuto problematiku, navíc se na internetových stránkách archivu nachází inventární spis k tomuto kartónu, který obsahuje soupis všech podstatných informací o BNB, a je tudíž mnohem jednodušší se v souhrnu dat vyznat.

Posledním archivem, který jsem navštívil, byl Státní oblastní archiv Mělník, kde jsem měl možnost nahlédnout do archivního fondu o železnicích na území okresu Mělník. Tento fond sliboval i materiály ohledně BNB nebo vlečných drah na území katastru, bohužel šlo ale o velké zklamání, jelikož tyto informace archiv v zásadě nenabídl, proto z něho byly použity pouze drobné doplňující informace pro některé podkapitoly.

Zbytek archivního materiálu tvořily již prameny soukromé, které se mi podařilo vypůjčit od bývalého majitele Adolfa, pana Vursty. Tento zdroj tvořil naprostou většinu informací, které jsem využil pro sepsání hlavního příběhu samotné lokomotivy, hlavně v období, kdy jezdila na vlečné dráze v Úžicích. Většinou šlo o zápisky z kotelní knihy a poté další zprávy, které pochází z korespondence

mezi cukrovarem a jednotlivými lokomotivními depy, ve kterých byla lokomotiva opravována. Veškeré tyto informace byly zachovány jenom díky odkupu lokomotivy do Liberce.

Pokud jde o knižní literaturu, tak o tu jsem se opíral hlavně v případě tématu firmy Krauss. Jediná kniha o této firmě se u nás nachází v knihovně Národního technického muzea, bohužel po nahlédnutí do ní jsem zjistil, že historie firmy a nějaká zajímavá čísla se nacházejí pouze na pár stránkách, zatímco zbytek knihy byl spíše jakýsi katalog vyrobených strojů v průběhu času. Dohledat tedy nějaké důležité věci bylo potřeba také s pomocí internetových stránek, které shrnují historii firmy a velmi se shodují s informacemi uvedenými v knize. Česká verze knihy je poté pouze souhrnný katalog, tudíž z ní není možné získat jakoukoliv informaci.

Z dalších knižních titulů jsem čerpal v oblasti obecného cukrovarnictví a využití vlečných drah k pomoci tohoto odvětví, ale jinak je obecně potřeba poznamenat, že většina literatury, kterou jsem měl v plánu využít, nebylo možno zakomponovat do mé práce, jelikož jednoduše neobsahují takové poznatky, které by tuto práci obohatily na jejím hlavním tématu, kterým je lokomotiva Adolfek.

Celkově jsem se hodně často potkával s problémem, že tematika samotné lokomotivy není v pramenech skoro vůbec zmiňována. Pokud jde o vlečky, českou severní dráhu, firmu Krauss a další, tak se dá nalézt opravdu mnoho materiálů, které by možná vydaly na úplně jiné plnohodnotné práce. Pokud jde ale o lokomotivu s názvem Adolfek, tak o ní se v pramenech mluví opravdu málo. Pokud jde o nedávné časy, tak se objevuje několik zdrojů o lokomotivě, ale například o začátcích její služby skoro žádné. Pouhé úryvky máme také o každodenním fungování Adolfska.

Velkou částí zdrojů využitých při psaní této práce byly také informace získané přímo od pana Vursty z jeho vyprávění. U hodně momentů v životě Adolfska sám byl přítomen, dokonce jakožto jeho bývalý majitel věděl i některé věci, které by se jinak nedaly dohledat. Důležité ale bylo také to, že s jeho pomocí se mi povedlo kontaktovat Nadaci okřídlené kolo, nebo že mě pomohl navést na ta správná místa, kde bylo možné dále vyhledávat informace.

2. Továrna na lokomotivy Krauss & Comp

V roce 1882 byla na zakázku vyrobena parní lokomotiva Adolfek, a to právě u této německé firmy, která měla své hlavní sídlo v Mnichově. Jednalo se o továrnu, v níž vznikaly převážně parní lokomotivy, později také přímo specializované pro vlečkový provoz, dále parní kotle, ale i jiné parní stroje, jako například parní válce. Továrna zaměstnávala přes 2 000 zaměstnanců a během své šedesáti čtyřleté existence dokázala vyprodukovat přes 8 000 lokomotiv, mezi kterými se objevil i Adolfek jakožto výrobní typ XLV (45a).¹ Místem jejího vzniku však nebyl Mnichov, ale menší pobočka založená v Linci v roce 1880.²

2.1. Hlavní továrna v Mnichově

Samotná existence firmy začíná 17. července roku 1866, kdy ji zakládá Georg Krauss, který pro ni získal pozemek o rozloze přibližně čtyř hektarů a vstupní kapitál 300 000 zlatých, které inkasoval od akcionářů z Augsburgu. První továrna vznikla v Marsfeldu, bývalém vojenském výcvikovém prostoru, díky čemuž byla okamžitě napojena na železniční trať. V roce 1867 poslal Krauss svoji první lokomotivu na světovou výstavu do Paříže, na které byla oceněna zlatou medailí, aby následně 15. března stejného roku uvedl do veřejného prostoru první vyrobenou lokomotivu „Landwührden“ pro státní dráhu Oldenburg.

Již v roce 1872 byl položen základní kámen další továrny na sídlišti Sendling v Mnichově. Ve stejném roce se výkonným ředitelem stal Anton Hurler, a to zároveň v době, kdy se firma přeměnila na akciovou společnost. Na světové výstavě o rok později získávají ocenění Medaile za pokrok, největší úspěch však přišel v roce 1877, kdy továrna poprvé dodávala tramvajové lokomotivy do Berlína, nebo například do Itálie. Prvotní krize se dostavila na přelomu 70. a 80. let, a to hlavně kvůli velkému vývozu na území Rakouska-Uherska, které podléhalo proclení. Z tohoto důvodu je také rozhodnuto o výstavbě nové pobočky v Linci, na území Rakouska, pro lepší obslužnost poptávky na tomto území. V této pobočce krátce na to bude vyrobena i naše lokomotiva Adolf.³

V roce 1882 byla vyrobena tisíce lokomotiva a jen o 12 let později toto číslo stoupl na 3 000. Objevily se nové technologie, jako například nové podvozky. Výroba se rozšířila o lokomotivy pro rychlíky nebo ozubnicové lokomotivy. Ke dvěma důležitým okamžikům dochází shodně v roce 1900. Nejdříve byl zadán největší tender v historii továrny, kdy bylo potřeba vyrobit sto sedmdesát dva

1. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 1

2. Bernhard Schmeiser: Krauss-Lokomotiven. Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1977, s. 5-7.

3. Certifikát: lokomotivní kotel lokomotivy ADOLF. Praha, 1888.

lokomotiv, které budou sloužit na vlečkách k cukrovarům. Na konci roku ještě firma odkupuje původní lokomotivu „Landwührden,“ kterou po najetí přibližně 800 000 kilometrů věnovali nově vznikajícímu Německému muzeu s tematikou parních strojů. Sám Georg Krauss podpořil muzeum darem 100 000 marek, které sloužily jako počáteční kapitál muzea. Georg Krauss umírá pár let na to, přesněji v roce 1906.

Ještě v roce 1905 byla vyrobena pětitisíc lokomotiva, mezi roky 1907 a 1912 se ale vzestupný vývoj zpomalil z důvodu silné deprese. Objevily se problémy s dodávkami oceli pro firmu, a proto bylo rozhodnuto o vybudování nové slévárny, ve které bude firma Krauss držet 50 % podíl. Ještě před první světovou válkou byla na zakázku vyrobena první elektrická lokomotiva, ale během války se již změnila výroba v továrně podle válečných potřeb, začal se tedy klást důraz na výrobu strojů na obrábění kovů, krátce po válce byla však tato výroba ukončena. V roce 1921 převzal Krauss zbylé akcie slévárny a došlo ke sloučení těchto dvou firem. Na pár let získala továrna také práva na výrobu nákladních automobilů, ale netrvalo to déle než pět let. 1. ledna 1931 došlo ke sloučení dvou firem na výrobu lokomotiv, a to Lokomotivfabrik Krauss & Comp. a JA Maffei AG. Vznikla tak jednotná firma "Lokomotivfabrik Krauss & Comp. - JA Maffei AG", která přešla pod vedení druhé zmiňované firmy, čímž Krauss jako takový neoficiálně zanikl.

Samotný podnik vlastnil postupně tři různé patenty na parní kotle a jeden patent na výrobu lokomotiv. Za celou dobu bylo vyrobeno 8 512 lokomotiv, z nichž některé byly vytvořené speciálně pro vlečkový provoz. Nejúspěšnějším rokem se podle obrátu stal rok 1911, v němž bylo zkonstruováno 271 lokomotiv v celkové hodnotě 8 087 704 marek.⁴

2.2. Pobočka v Linci

Pobočka v Linci byla založena roku 1880 svojí mateřskou továrnou v Mnichově a byla vytvořena hlavně z důvodu uspokojení rakouského trhu. První lokomotiva byla uvedena do provozu v roce 1882, což je shodou okolností i rok výroby Adolfka. Zajímavostí je, že pobočka byla roku 1918 odkoupena do soukromé rakouské železniční firmy, která ale ponechala fabrice původní název a dále tak vyráběla a dodávala lokomotivy pod jménem Krauss. Továrna zaniká roku 1930, přičemž byla prodána městu Linc a byl v ní ukončen provoz. Za dobu své existence zde vzniklo 1 521 lokomotiv.⁵

4. Bernhard Schmeiser: Krauss-Lokomotiven. Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1977, s. 5-7.

5. GIESELER, Albert. Lokomotivfabrik Krauss & Comp. AG. Mannheim. 2009. Dostupné online. [cit. 3.1.2024] Dostupné online: http://www.albert-gieseler.de/dampf_de/firmen0/firmadet487.shtml

3. Česká severní dráha (BNB)

Česká severní dráha vznikla spojením dvou sesterských železničních společností v roce 1882, šlo o původní Severní dráhu a Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Již v roce 1856 se sešli zástupci průmyslových závodů a měst, aby projednali vizi spojení mezi průmyslovým Libereckem a buštěhradsko-kladenským uhelným revírem. V následujícím roce bylo rozhodnuto o vybudování trati z Turnova do Kralup a byl zadán detailní plán. Jelikož zakázku na výstavbu odmítla nejedna železniční společnost, museli se výstavby ujmout samotní továrníci a velkostatkáři. Pro daný projekt byla založena akciová společnost, která měla při stavbě pracovat s rozpočtem sedmi milionů zlatých. První zkušební vlak se po trati projel 1. října 1865 a pár dní na to byla trať slavnostně otevřena a byl zahájen běžný provoz. Délka trati byla 85,5 kilometrů a bylo na ní vytvořeno dvanáct staničních objektů, pět významnějších mostových konstrukcí a jen za první rok provozu dokázalo být přepraveno bezmála 150 000 osob.

Zajímavostí určitě zůstává to, že dráhy postavené pod správou BNB byly často budovány z vlastních finančních prostředků, pouze malá podpora mohla dorazit ze státních úřadů. I přes to, že se tak dráhy financovaly skoro samy, bylo běžné, že ještě platily určitou daň okresním úřadům za provozování těchto drah. Například na Mělnicku to bylo zpravidla 5 % veškerých ročních výdělků.⁶

Jako první bylo v plánu prodloužit svoji síť až do hlavního města Prahy. Tato trať měla být dlouhá 25 kilometrů a bylo potřeba investovat další čtyři miliony zlatých. Po problémech s trasováním bylo rozhodnuto, že odbočka z Neratovic povede nejdříve do Čakovic a až poté do Prahy. Začali dokonce vznikat první plány na propojení českých železnic s těmi německými.

Kromě úseku k veřejné dopravě vznikaly i tratě, které byly určeny pro nákladní dopravu. Šlo převážně o vlečky, a to jak při lesním hospodářství, tak i při cukrovarech, jako byly v Odoleně Vodě nebo v Úzicích. Asi největší se stala vlečka do labského přístaviště v Děčíně, která zahájila svůj provoz 24. dubna 1869. Celkem na tratích BNB fungovalo v této době přibližně čtyři sta sedmdesát nákladních vozů.

Na základě rozhodnutí vlády bylo po dlouhém uvažování provedeno zestátnění některých soukromých drah. Takto byla zestátněna i firma BNB na základě zákona z roku 1908. Další změna nastala po vzniku samostatného Československa, kdy byla podle nařízení ministerstva železnic v Praze provedena reorganizace železničních tratí na našem území. Stalo se tak v roce 1919 a došlo například ke

6. Státní oblastní archiv Mělník, fond Okresní zastupitelstvo Mělník, kartón 204.

zřízení nového ředitelství státních drah v Hradci Králové, které převzalo provoz na většině tratí bývalé České severní dráhy. Původní ředitelství bylo zrušeno výnosem z 6. března roku 1919 a na tomto základě přestalo označení BNB plně existovat.⁷

7. Státní oblastní archiv v Praze, fond České dráhy, Česká severní dráha (BNB).

4. Vlečné dráhy v Odoleně Vodě a Úžicích

Celou dobu své existence působila lokomotiva Adolfek na těchto dvou vlečkách, které byly napojeny na cukrovary v daných obcích. Již v roce 1882, kdy byla lokomotiva dána do provozu, byla umístěna na vlečnou dráhu v obci Odolena Voda, dříve Wodolka, kde působila až do roku 1909, kdy byl cukrovar uzavřen, následně byla přesunuta na druhou vlečnou dráhu k cukrovaru v Úžicích, kde působila až do ukončení své služby.⁸

4.1. Cukrovarnictví a vlečky

S výrobou řepného cukru se na našem území začíná přibližně na začátku 19. století. Nejdříve se jednalo pouze o pár cukrovarů, ale jejich obliba a potřeba stoukala, až začalo docházet k velkému rozvoji celkového počtu cukrovarů v Čechách kolem 30. let 19. století. V polovině století došlo cukrovarnictví u nás do takového bodu, ve kterém se stalo nejvýnosnějším zemědělským odvětvím u nás. V období průmyslové modernizace začaly převládat pouze velké podniky na výrobu cukru, které byly často financovány velkostatkáři, kteří měli velké zisky ze zrušení poddanství.⁹

Na konci 19. století již měla většina cukrovarů zajištěnou železniční dopravu do svého podniku a pro dovoz dalších surovin, jako bylo například uhlí. Důvod byl jednoduchý, železnice byla mnohem jednodušším způsobem dopravy než materiál přepravovat pomocí povozu, a to hlavně kvůli nekvalitě pozemních komunikací. Například na dráhu TKPE bylo napojeno mnoho vleček k jednotlivým cukrovarům.

Co se týče obsluhy cukrovarů, tak některé závody měly zajištěnou dopravu materiálů ze svých vlastních zdrojů, to znamená, že vlastnily lokomotivy a vše potřebné k jejich údržbě, jinde se zase spoléhaly na pomoc oficiálních drah. Ani s napojením na železniční síť to nebylo tak jednoduché. Některé továrny byly hned u kolejí, tudíž je stačilo pouze napojit, jako v případě úžického cukrovaru, jinde se zase muselo zainvestovat do vlečné dráhy z vlastní iniciativy a peněz, jako v případě cukrovaru Odolena Voda. Některé cukrovary využívaly na vlečkách již vyřazené lokomotivy ze sektoru osobní přepravy.

8. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

9. JADLOVSKÝ, Filip. Vývoj cukrovarů v České republice, jejich historický vývoj a současný stav, Brno, 2020. Masarykova univerzita, přírodovědná fakulta. [cit. 14.3.2024]. Dostupné online: https://is.muni.cz/th/zcs51/Filip_JADLOVSKY_DP.pdf

Některé lokomotivy po ukončení služeb končily svoji pouť v samotné továrně, kde byly postupně sešrotovány, jinde zase byly odstaveny a čekalo se, co se s nimi vymyslí, jelikož zatím nepřekážely. To byl právě i případ Lokomotivy Adolfeka.¹⁰

4.2. Adolf von Riese Stallburg

Toto jméno je v historii Adolfeka velmi důležité, jelikož se jedná o vůbec prvního majitele této lokomotivy, ale zároveň i o majitele velkostatku Odolena Voda, včetně zdejšího cukrovaru právě v době, kdy zde lokomotiva jezdila. Adolf von Riese Stallburg se narodil 7. ledna 1822 ve Vídni jakožto syn velmi úspěšného českého rytíře, který vlastnil tyto statky před ním.¹¹

Jeho otec Matthias Friedrich von Riese dokonce získal roku 1846 status svobodného pána a obdržel šlechtický diplom od rakouského císaře Ferdinanda I. Jeho otec zemřel v roce 1864 a rozdělil své dědictví mezi své tři syny. Do správy Adolfa tak přešly panství Odolena Voda, Chvatěruby a Panenské Břežany, které byly již dříve všechny dohromady spojeny v jeden velkostatek.

Zajímavostí je také určitě to, že Adolf von Riese Stallburg byl aktivní na politické scéně. Poprvé se na politickou pozici dostal v roce 1868, bylo to v doplňovacích volbách do českého zemského sněmu za velkostatkářskou kurii. Do sněmu se poté vrátil ještě dvakrát, a to v letech 1872 a 1878. Po celou svoji politickou kariéru byl členem Strany ústavověrného velkostatku, která byla provídeňsky a centralisticky orientovaná.¹²

Adolf se později stal také majitelem nově vzniklého cukrovaru v Odoleně Vodě, pro který nechal vybudovat vlečnou dráhu, a nakonec zde pořídil na objednávku lokomotivu, která získala jméno podle svého prvního majitele, jak bylo kdysi zvykem, tedy Adolf. Svobodný pán von Riese Stallburg umírá 18. prosince roku 1899 v Berlíně.¹³ Finanční problémy na konci jeho života ale zapříčinily, že jeho statky se po jeho smrti začaly rozprodávat, aby se mohly uhradit nadělané dluhy.¹⁴

10. ROH, Michal, ŠNÁBL, Radim. Cukrovarnictví a železnice. Praha, 2012. ISBN 978-80-8747-22-4.

11. LIŠKOVÁ, Marie. Slovník představitelů zemské samosprávy v Čechách 1861–1913. Praha, 1994. ISBN 8085475138.

12. KOBLASA, Pavel: Svobodní páni Riese-Stallburg v Českém království. Dostupné online. [cit. 14.3.2024]. Dostupné online: https://rodopisna-revue-online.tode.cz/2012-3/05-06_koblasa-stallburg.pdf

13. LIŠKOVÁ, Marie. Slovník představitelů zemské samosprávy v Čechách 1861–1913. Praha, 1994. ISBN 8085475138.

14. KOBLASA, Pavel: Svobodní páni Riese-Stallburg v Českém království. Dostupné online. [cit. 14.3.2024]. Dostupné online: https://rodopisna-revue-online.tode.cz/2012-3/05-06_koblasa-stallburg.pdf

4.3. Vlečná dráha Wodolka

Přestože cukrovar v Odoleně Vodě vznikl již v roce 1844, tak pomocná vlečná dráha byla vystavěna až v roce 1882, tedy ve stejném roce, kdy byla vyrobena a dodána lokomotiva Adolf. První plány vznikly v roce 1881, kdy bylo navrženo, kudy by dráha měla být vedena. Jednalo se o odbočku ze stanice Úžice, která ležela na dráze Kralupy-Neratovice. Odtud měla být napojena na cukrovar v obci Wodolka, částečně měla vést přes územní plán obce Postřižín. Vlečná dráha končila u cukrovaru, později byla ještě rozšířena.¹⁵

Již v roce 1881 započalo vykupování pozemků za účelem stavby dráhy, na mnoha místech to probíhalo bez komplikací, ale někteří majitelé se nechtěli svého majetku vzdát, a to ani za náležitou finanční kompenzaci. Proto muselo zasáhnout až samotné ministerstvo obchodu, které rozhodlo o prospěšnosti stavby a nařídilo vyvlastnit pozemky určené pro stavbu železnice. Svým způsobem tak nakázali občanům prodat své pozemky.¹⁶ 18. dubna 1882 požadovalo ministerstvo obchodu seznam všech vyvlastněných pozemků, včetně jména prodávajícího, jeho trvalého bydliště a výměry dané plochy, aby mohl být spuštěn provoz vlečné dráhy do cukrovaru, který vlastnil právě již zmíněný svobodný pán Adolf von Riese Stallburg.¹⁷

Poslední problémy, které bylo potřeba vyřešit, byly pozemky na území Úžic, které se stále nedařilo získat, a edikt ministerstva obchodu tuto obec nezahrnoval. 4. května roku 1882 byla tedy podána žádost na okresní hejtmanství o pomoc při vyvlastnění pozemků na území katastru obce Úžice v plném rozsahu.¹⁸ O dva dny později přišla kladná odpověď, a tak bylo rozhodnuto, že 14. května bude provedena politická obchůzka, která rozhodne o povinnosti prodeje majetku na trase této plánované dráhy. Po politické obchůzce bylo celkem přesvědčivě rozhodnuto o nutnosti výkupu těchto pozemků a dokončení vlečné dráhy k cukrovaru v Odoleně Vodě. V protokole z 19. května bylo rozhodnuto o navázání na původní dokument ministerstva obchodu o vyvlastnění pozemků na území obce Wodolka a jeho rozšíření na území obce Úžice.¹⁹

Veškeré pozemky se nakonec podařilo odkoupit, dráha byla dostavěna v celé délce a 19. června 1882 na ní byl zahájen provoz. 31. června byla úspěšně začleněna pod rakouské dráhy jakožto součást

15. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, kartografický plán vlečné dráhy Wodolka.

16. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, výnos ministerstva obchodu.

17. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, edikt o vyvlastnění pozemků ve Wodolce.

18. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, žádost na okresní hejtmanství.

19. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, rozhodnutí okresního hejtmanství v Karlíně.

České severní dráhy, jelikož vlečka vycházela ze stanice Úžice postavené v roce 1865. Poslední rozpor vyvolala dráha kvůli svému přemostění okresní silnice, které způsobilo obavy na okresním výboru v Karlíně, kde se obávali nedostatečné bezpečnosti tohoto mostu. Veškeré bezpečnostní podmínky staveb vlečných drah a mostních konstrukcí byly popsány v dokumentu z roku 1860.²⁰ 19. července tedy poslal tento výbor dopis o bezpečnostních podmínkách, které musí most splňovat, jinak by mohl být provoz na dráze zastaven. Jednalo se hlavně o zdokonalení a vyztužení zábradlí na samotném mostě, dále vyhotovení odvodových kanálů, aby voda z konstrukce nezpůsobovala škody na okresní silnici a tím nesnižovala její bezpečnost. Všechny problémy byly vyřešeny vyhověním těmto námitkám a nic již nebránilo provozu na této dráze.²¹

Velmi zajímavé jsou ale i informace o samotných vyvlastněných pozemcích. Díky pečlivému vedení a úschově dokumentů se můžeme dostat ke všem vyvlastněným pozemkům při stavbě této vlečky. Tyto knihy začaly vznikat již v roce 1881 a měly za úkol sepsat veškerý majetek, který je potřeba získat jak ve Wodolce, tak v Úžicích, a nakonec i Postřizíně. V knihách bylo vedeno číslo pozemku, původní majitel, potřebná výměra a trvalé bydliště majitele. Nejmenší potíže byly s obcí Postřizín, kde se jednalo pouze o dva pozemky, které navíc vlastnila sama obec a ta je dobrovolně prodala. V obci Wodolka se muselo vyvlastnit nejvíce pozemků, ale nikdo přímo nevzdoroval, tudíž šlo pouze o správné vedení zápisu a vyplacení peněz. Nejdlejší část trati vedla přes pozemek pana Panyrka, a to o délce celkem 115 metrů. Další majetek patřil obci Wodolka, nebo dokonce cukrovaru, tudíž nešlo o žádný problém. Největší potíže, jak bylo zmíněno výše, nastaly v obci Úžice. Celkem sedm pozemků muselo být vyvlastněno a všechny měly stejného majitele. Byl jím Rudolf hrabě Lhotek, který se svého majetku nechtěl vzdát a učinil tak až po rozhodnutí okresního hejtmanství v Karlíně. Většina těchto knih byla poté dlouhou dobu uchována na okresním soudu Velvary.²²

Cukrovar v Odoleně Vodě fungoval až do roku 1909. V té době se naplno projevil finanční problém svobodného pána Adolfa von Riese Stallburg, jelikož po jeho smrti (1899) byl veškerý jeho majetek zabaven a postupně rozprodáván. Novým majitelem cukrovaru se stal v roce 1909 David Bloch, který rozhodl o zrušení tohoto podniku. Lokomotiva Adolfek se tak musela stěhovat do nedalekých Úžic, kde začala jezdit na vlečce ke zdejšímu cukrovaru. Tento přesun nebyl náhodný, jelikož

20. Státní oblastní archiv Mělník, fond Okresní zastupitelstvo Mělník, kartón 204.

21. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, dopis z obecného výboru v Karlíně.

22. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, knihy vyvlastněného majetku.

v době zrušení původního podniku v Odoleně vodě byly majiteli úžického cukrovaru Ludvík a Rudolf Bloch. Jednalo se tedy celkem o tři bratry, kteří podnikali ve stejném odvětví.²³

4.4. Vlečná dráha Úžice

Cukrovar v Úžicích vznikl o několik let později než ten v Odoleně Vodě, a to roku 1856. I přesto, že jeho vlečná dráha byla postavena o dost dříve. První plány na položení kolejí vznikají již v roce 1865 a první oficiální nákresy se objevily v říjnu stejného roku v Praze. Na těchto plánech můžeme vidět, že bylo v plánu vyhotovit odbočku ze stanice Úžice, přičemž mělo jít pouze o jednu kolej, která se v cukrovaru větvila na několik stanovišť.²⁴ Obecně můžeme předpokládat, že stavba vlečky souvisela se samotnou stavbou železniční stanice. Ta v Úžicích byla dokončena 15. října 1865, tudíž návrhy vznikaly v návaznosti na tuto událost. Vlečka byla při svém vzniku začleněna pod TKPE neboli Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhu.²⁵

Oproti pozemkovým problémům v Odoleně Vodě, zde v Úžicích patřil veškerý prostor pro budoucí vlečnou dráhu pouze samotnému cukrovaru, tudíž šlo pouze o stavební povolení a vše mohlo začít. To znamenalo, že od vzniku plánů až k samotné výstavbě neutekla moc dlouhá doba. První práce začali již 14. listopadu 1865 a po novém roce se blížily cíli.²⁶ Vlečka byla nakonec dokončena a bylo potřeba ji oficiálně otevřít, k tomuto slavnostnímu aktu došlo 24. března 1866 a otevření povolil okresní soud ve Velvarech.²⁷

Poslední krokem byla potřeba potvrzení o bezpečnosti dráhy a veškerých ostatních náležitostí, které s provozem vlečky souvisely, od samotného ministerstva železnice. Tato prohlídka byla naplánována na 20. května 1866. Úředník, který se dostavil na revizi, neměl žádné námítky a úředně tak schválil poslední krok k plnohodnotnému fungování vlečné dráhy k cukrovaru v Úžicích.²⁸ V roce 1882 poté došlo k převedení trati pod Českou severní dráhu neboli BNB, která se s původní TKPE sloučila.

V roce 1909 přišel další velký projekt, při kterém bylo v plánu opravit a rozšířit vlečnou dráhu v Úžicích. Po zrušení cukrovaru v Odoleně vodě se očekával větší nápor na této trati, a tak muselo dojít ke změnám. Nákresy pro stavbu vznikly v červnu 1909 v Praze a můžeme na nich vidět veškeré

23. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2.

24. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2121, plán stavby vlečné dráhy.

25. Národní archiv, fond Generální inspekce rakouských drah, kartón 741, stanice Úžice.

26. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2121, stavební povolení.

27. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2121, dokument o otevření vlečky.

28. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2121, záznam o revizi z ministerstva.

plánované úpravy. Původní vlečka měla být zrenovována a měla být dokonce dostavěna druhá kolej, tedy druhá odbočka z hlavní železniční trati. Obě se poté měly potkat v areálu firmy. Uvnitř areálu mělo také vzniknout nové depo na opravu a revizi vlečkových lokomotiv.²⁹ Kvůli zachování provozu na vlečce se práce značně protáhly a k úplnému otevření zrekonstruované dráhy došlo až v květnu následujícího roku 1910.³⁰

Poslední zajímavý projekt v této době byl v plánu v roce 1913. Šlo o prodloužení původní vlečné dráhy do Odoleny Vody, tentokrát až do obce Klíčany. Nákrasy prodloužení kolejí ukazují, že tato dráha vedla přes území obcí Dolínek a Panenské Břežany.³¹ Pro stavbu se rozhodl majitel úžického cukrovaru David Bloch z čistě ekonomických důvodů, jelikož z Klíčan se do cukrovaru dovážela řepa, která tak musela cestovat po silnici, což bylo časově i finančně náročnější.

17. března roku 1913 tak započaly vyvlastňovací práce, na žádost úřadů se postupovalo stejně jako při stavbě původní vlečky. Všichni vyvlastnění museli být evidováni, uveden jejich pozemek, výměra a trvalé bydliště. Většina pozemků patřila obcím, pouze pár bylo v soukromých rukách.³² Našlo se pouze pár případů, ve kterých někdo protestoval proti této stavbě. Byl to například pan Opatrný, který vlastnil některé pozemky v obci Klíčany. Podle něho byl problém v tom, že dráha měla být soukromá, navíc využívaná pouze v době největšího vytížení cukrovaru mezi říjnem a prosincem, tudíž neshledával stavbu jako veřejně prospěšnou. Postupně se k jeho námitce přidala i samotná obec Klíčany. 24. dubna ale byly poslední námitky po domluvě s firmou staženy a měly započít přípravy na výstavbu prodloužení vlečné dráhy.

Zajímavostí ale zůstává to, že k výstavbě tohoto projektu nakonec vůbec nedošlo. Nemáme žádné oficiální informace o tom, proč tomu tak bylo, ale nabízí se několik důvodů, které to mohly zapříčinit. Prvním je určitě to, že nejspíše došly finanční prostředky, na což rozhodně navazoval začátek světové války, která veškeré takové projekty jednoduše postavila na druhou kolej. Po válce navíc následovala všeobecná chudoba a světová krize, navíc podpořená postupným rozvojem automobilismu. Zajímavý projekt tedy ani nezačal a zůstal již navždy pouze na papíře.³³

29. Národní archiv, fond Generální inspekce rakouských drah, kartón 743, Plány rekonstrukce vlečky.

30. Národní archiv, fond Generální inspekce rakouských drah, kartón 743, zápis z otevření vlečky po rekonstrukci.

31. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, topografická mapa plánu stavby.

32. Národní archiv, fond Českého místodržitelství, kartón 2127, knihy vyvlastněného majetku.

33. MAREK, Jiří. Zapomenutá historie prodloužení železniční vlečky z Vodolky do Klíčan. Odolen, 1989, roč. 2014, č. 11, s. 19.

5. Lokomotiva Adolfek

Samotná lokomotiva má za sebou již velmi dlouhý příběh, který začal jejím vyrobením již v roce 1882 v Linci. Celou dobu svého používání strávila na vlečkách k cukrovarům, nejdříve v Odoleně Vodě a později v Úžicích, aby byla následně vyřazena z provozu, dále zachráněna před likvidací, převezena do Liberce, zrestaurována a umístěná nejdříve před nádražní depo a později před technické muzeum v Liberci.

5.1. Technické parametry

Lokomotiva byla na zakázku vyrobena firmou Krauss v roce 1882 pod výrobním číslem 1004. Byla zhotovena jako parní lokomotiva průmyslová – vlečková, což bylo také nakonec její celoživotní využití. Lokomotiva tohoto typu byla účelně konstruovaná třínápravová tendrovka, kdy byla poháněna třetí hnací nápravou. Parní stroj těchto lokomotiv měl válce o průměru 300 milimetrů a zdvih 500 milimetrů. Pojezd lokomotivy měl dvojkolí o průměru 925 milimetrů a rozvor byl 2 250 milimetrů. Nejzajímavější částí je určitě samotný parní kotel lokomotivy. Na lokomotivě Adolf se jednalo o ležatý lokomotivní kotel s topeništěm a 110 žárnicemi z železných a měděných plátů. Jednotlivé žárnice měly průměr přibližně čtyři centimetry. Roštová plocha tvořila 0,85 metrů čtvereční, výhřevní plocha topeniště poté něco přes čtyři metry čtvereční. Tloušťka plechů u celého kotle byla 11 milimetrů, zatímco u topeniště to bylo méně. Celý kotel měl poté výhřevní plochu 54 metrů čtverečních a maximální povolený tlak byl 12 barů. Kotel měl dva pojistné ventily o průměru 42 milimetrů. Jako zásobník na vodu sloužil samotný rám lokomotivy, který dokázal pojmout až 3,2 metrů krychlových vody. Kotel byl samozřejmě poháněn uhlím a celková hmotnost paliva, kterou mohla lokomotiva pojmout, činila 1 300 kilogramů. Plně vystrojená lokomotiva, tedy včetně vody a uhlí, vážila dohromady 22,5 tuny. Výrobce udával výkon stroje jako 150 koní, tedy přibližně 110 kilowatt. Technicko-policejní zkouška kotle byla provedena 17. srpna roku 1882 a tento původní kotel, jelikož byl později vyměněn, podléhal státně opravářskému spolku pro zkoušení a prohlížení parních kotlů pro království české. První tlaková zkouška kotle ale proběhla až o několik let později. Jednalo se o zkoušku vodním tlakem provedenou v samotném cukrovaru Wodolka, při které nedošlo k žádným problémům. Zkouška proběhla 16. června roku 1888 a certifikát o jejím provedení byl vyhotoven 18. července téhož roku v Praze a podepsán zástupcem spolku pro zkoušení a dozor nad parními kotly v Čechách.³⁴

34. Certifikát: lokomotivní kotel lokomotivy ADOLF. Praha, 1888; WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 1, 2

5.2. Začátky provozu

Lokomotiva byla zkonstruována na žádost svobodného pána Adolfa z Riese Staltburgu, který v té době nechal vystavět vlečnou dráhu k cukrovaru v Odoleně Vodě a potřeboval tedy tažné vlečkové lokomotivy na obsluhu této dráhy a samotného podniku. Na tomto místě sloužil Adolfek necelých 30 let, přesněji 27. V roce 1909 se totiž udály důležité věci, které vedly až k přesunu lokomotivy na jinou vlečnou dráhu. Svobodný pán Adolf, po kterém byla naše lokomotiva pojmenována, v tomto roce umírá a po složitém dědickém procesu bylo rozhodnuto o prodeji tohoto majetku z důvodu velkého zadlužení. Novým majitelem se stává již zmíněný David Bloch, který nechal cukrovar zavřít, vlečnou dráhu vyřadit z provozu a Adolfka přesunout na novou lokaci, a to o pár kilometrů dále, na vlečnou dráhu k dalšímu cukrovaru, tentokrát v Úžicích. Důvod byl prostý, jelikož tento úžický podnik byl jakási rodinná firma, kterou v té době vlastnili jeho dva bratři, byla jim lokomotiva jednoduše věnována do provozu.³⁵

5.3. Cukrovar Úžice

Od roku 1909 tedy začala lokomotiva pod novým majitelem sloužit i v novém cukrovaru. První větší úprava nastala o tři roky později, tedy v roce 1912, kdy došlo ke změně majitele Adolfka, který přešel z osobního vlastnictví pana Blocha do rukou Neštěmické rafinérie cukru, surovárny v Úžici, okres Kralupy nad Vltavou. Lokomotiva tak byla již trvale umístěna v tomto podniku a zde také vydržela již po celý zbytek svého pracovního života. Adolfek v této době jezdil po nově zrekonstruované vlečné dráze, která byla opravena a zdokonalena právě v roce 1909. Je potřeba zmínit, že k této rekonstrukci došlo hlavně z důvodu navýšení vytižení této vlečky, kvůli nárůstu výroby a koupi nových lokomotiv, mezi kterými byl i Adolfek.³⁶

5.4. Výměna kotle v ČKD

K další velké změně muselo dojít v roce 1928, kdy bylo potřeba vyměnit parní kotel u lokomotivy. Ten původní byl již ve velmi špatném stavu, a tak nebyla jiná možnost, než nechat vyrobit nový a ten starý nahradit. Na výměnu kotle byla lokomotiva poslána do Prahy, kde se výroby a výměny nového kotle ujala Pražská ČKD, která provedla i několik menších oprav při této generální opravě. Nový kotel byl převážně ocelový, pouze topeniště bylo měděné. Jednalo se o kotel se 110 žárnicemi a celkovou výhřevní plochou 50,3 metrů čtverečných. Povolný přetlak v kotli byl stanoven na 12 barů a

35. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

36. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

takto to zůstalo až do roku 1966. První tlaková zkouška byla provedena 13. září roku 1928 a po ní již byla lokomotiva Adolfek úspěšně navracena do provozu. Zajímavostí ale zůstává to, že se změnilo úřední číslo lokomotivy, pod kterým vystupovala, jelikož toto číslo se odvíjí od výrobního čísla parního kotle. Původní kotel měl výrobní číslo 1004 udané ještě v továrně v Linci, zatímco nový kotel dostal výrobní číslo v továrnách pražské ČKD a toto číslo mělo hodnotu 15229/1928. Pod tímto úředním číslem Adolfek figuroval v záznamech až do vyřazení ze služby.³⁷

5.5. Poválečná doba

V období po druhé světové válce existují mnohem pečlivější zápisy o aktuálním stavu lokomotivy, jejím provozu a aktuálním umístění, které bývalo spojené s opravami a pravidelnými servis. V roce 1948 dochází k prvnímu zaznamenanému předání lokomotivy, které se týkalo její pravidelné kontroly, hlavně tedy parního kotle. Ve zprávě bylo uvedeno, že došlo na zostřenou tlakovou zkoušku provedenou vodním tlakem. Dopis dále informoval o navrácení lokomotivního a kotelního certifikátu zpátky do cukrovaru, který zde byl označován jako národní podnik v Úžicích. Dopis byl odeslán z dílen Československých drah v Ústí nad Labem 9. srpna roku 1948 a jeho přílohou byly již zmíněné dokumenty.³⁸

Ke větším opravám a vylepšením se majitelé lokomotivy rozhodli sáhnout v roce 1953. V té době byl Adolfek odeslán do depa v České Lípě, kde se měl podrobit generální kontrole a drobným úpravám. I přesto, že se jednalo o toto depo, tak samotnou kontrolu oficiálně prováděl vyslanec ministerstva železnic. Kontrola se zaměřila především na technický stav samotné konstrukce mašinky. Stav kotle byl totiž označen jako dobrý, ale jiné části už na tom tak dobře nebyly. Jednalo se hlavně o ložiska a ložiskové schránky, které prošly opravou, dále tendr nebo vodojem. Revizí byly podrobeny jako při každé kontrole i brzdy a následně byl zkontrolován i samotný kotel, ale nebyl nalezen žádný problém. Zpráva o stavu lokomotivy a kotle byla vystavena v České Lípě 27. dubna roku 1953.³⁹ Lokomotiva byla převzata zpátky do cukrovaru na začátku května téhož roku a několik dní poté byla doručena i zpráva o opravě lokomotivy. V přidruženém dopise bylo zmíněno, že se spolu s Adolfkem navrací i certifikát kotle, kotelní kniha a zápis o postavení šoupátek.⁴⁰ Šoupátka jsou zařízení, která slouží k regulaci oběhu páry v parním stroji, v tomto případě parním kotli. K jejich testu právě došlo

37. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2; Náhradní certifikát parního kotle. Praha, 1966.

38. Služební dopis ČSD. Ústí nad Labem, 1948.

39. Zápis o stavu lokomotivy ministerstva železnic. Česká Lípa, 1953.

40. Dopis o převzetí lokomotivy a dokladů. Česká Lípa, 1953.

při této kontrole a bylo pečlivě zapsáno, jak dopadly. Testovala se jízda vpřed i jízda vzad, otevřenost různých kanálů v milimetrech a stav rozestavení šoupátek. Všechny testy dopadly dobře a nebylo potřeba žádných oprav na kotli.⁴¹

5.6. Vznik náhradní kotelní knihy

Od roku 1959 máme také dochované zprávy z kotelní knihy, která byla vedená, aby mohly být prováděny zápisy o stavu kotle, jeho kontrolách a případně úpravách. Původní kotelní kniha nebyla dochována, a proto můžeme zjistit, že tento dokument již nese označení jako náhradní. Můžeme se tedy pouze domnívat, co se s původním dokumentem stalo.

K pravidelným kontrolám parního kotle docházelo i bez toho, aniž by na něm vznikla nějaká závada. K takové kontrole došlo například v roce 1959, kdy byla lokomotiva odeslána znovu do depa dílen Československých drah v České Lípě, kde mělo dojít k revizní prohlídce kotle. Celkový stav kotle byl stále dobrý, i když si můžeme všimnout, že mu již byly vytknuty některé nedostatky. Topeniště bylo podle všeho v pořádku, ale samotný kotel již nadržel úplně tvar, například bočnice byly prohnuté směrem dovnitř. Co se týče jednotlivých ventilů, tak některé netěsnily, tak jak by měly, a tak muselo dojít k jejich úpravě. Tato prohlídka byla navíc zostřená, což znamená, že dochází ke kompletní prohlídce a opravám, ale na druhou stranu se provádí pouze jednou za několik let, zatímco běžná prohlídka by měla probíhat každý rok. Všechny nedostatky byly odstraněny, plechy narovnány a další zostřená prohlídka byla naplánována na rok 1965.⁴²

V tomto roce tedy došlo k další celkové kontrole parního kotle a tentokrát již nebyly výsledky dobré. Kotel byl již ve velmi špatném stavu, bočnice byly znovu vyboulené, dokonce na některých místech docházelo k odtrhování plechů, které byly dříve spojeny. Ventily netěsnily, žárnice také nebyly v nejlepším stavu, kotel byl připravený na velké opravy. I přes všechny tyto závady byl kotel shledán použitelným bez nutnosti okamžité generální opravy. Byla provedena tlaková zkuška vodním tlakem o síle 17 barů, která se vydařila, a nebyly při ní objeveny další problémy na zařízení. Ale i přesto bylo rozhodnuto, že další zostřená prohlídka, která tentokrát bude sloužit k celkové opravě kotle, bude provedena hned v následujícím roce.⁴³

41. Zápis o postavení šoupátek. Česká Lípa, 1953.

42. Kniha prohlídek kotle. Česká Lípa, 1959.

43. Kniha prohlídek kotle. Libčice, 1965.

5.7. Generální opravy roku 1966

Právě tento rok se zdá být nejjobsáhlejším v historii Adolfa, co se týče dochovaných záznamů. Jeho dlouhá služba se již nejspíše začala projevovat a bylo potřeba lokomotivu pořádně opravit, aby mohla ještě nějaký čas fungovat. V červnu 1966 bylo již rozhodnuto o jeho přesunu do depa na generální opravu. Mělo jít znovu o město Česká Lípa, kde měl Adolfek strávit následující tři měsíce. 23. června 1966 bylo požádáno o možnost přesunout lokomotivu ze stanice Úžice do České Lípy. Prohlídku lokomotivy provedl Václav Koucký, který zastupoval lokomotivní depo Československých drah v Kralupech nad Vltavou. Do zápisu uvedl veškeré parametry lokomotivy a dal povolení pro její přepravu po běžných tratích do železničních dílen.⁴⁴

Při prohlídkách bylo zjištěno mnoho závad a problémů. Trubkovic pece byla silně zvlněná a se značně zvětšenými otvory žárnic, navíc byla již silně spálená, a proto byla požadována její obnova. Postranice kotle byly také ve špatném stavu, byly prohnuté, byl snížen jejich rozptyl a bylo potřeba je navrátit do původního stavu. U dveřnic je uvedeno, že byly objeveny netěsnící nýty u nosného rámu a je potřeba dále odstranit a vyměnit 23 nýtů za účelem vyčistění kotle. V neposlední řadě bylo zjištěno, že šev mezi dveřnicí a postranicemi netěsní. Strop pece byl označen jako zatím zachovalý, což se jeví jako jedno z mála pozitivních míst na kotli. Skříňový kotel byl osazen ztuhlým bahnem, vznikla poznámka, že je nejspíše věnována až moc malá pozornost pravidelnému vymývání kotle, což způsobilo hluboké a husté koroze na všech stěnách kotle, kam zasahuje voda. Nožní rám je veden jako vysoce opotřebovaný. Spodní rozpěry byly zeslabeny korozí, mnoho nýtových hlav bylo silnou korozí zmenšeno. Podélný kotel byl zkorodovaný po celé své délce, v některých místech až do hloubky 6,5 milimetrů, bylo tedy potřeba ocel prosekát a zavařit. Pro všechny tyto nedostatky tak bylo rozhodnuto o snížení provozního tlaku kotle ze 12 atmosfér na 10 a s tím provést i všechna potřebná opatření.⁴⁵

Důležité práce tak nakonec probíhaly necelé tři měsíce, ale všechny nedostatky byly odstraněny. Zjištěná netěsnící místa byla opravena, byly vyměněny ventily a záplaty a byly provedeny svářecí práce, kterých se ujali pánové Kučera a Přeslička. 16. září 1966 byla provedena tlaková zkouška vodou, tentokrát již pouze na 15 atmosfér kvůli sníženému provoznímu tlaku kotle.⁴⁶

Když se blížily všechny potřebné opravy ke svému konci, bylo potřeba lokomotivu vyzvednout zpět a také dohlédnout na to, že vše bylo vyhotoveno správně. Národní cukrovar v Úžicích tak vydal

44. Zápis sepsaný za účelem přepravy lokomotivy. Úžice, 1966.

45. Kniha prohlídek kotle. Česká Lípa, 1966.

46. Kniha prohlídek kotle. Česká Lípa, 1966.

zmocnění o převzetí lokomotivy, kterým ustanovil svého zástupce, který měl lokomotivu vyzvednout a zhodnotit její stav po opravách. Touto osobou byl vybrán strojmáster Josef Zrubecký, který měl vše zařídit.⁴⁷ Josef Zrubecký se rozhodl již druhého dne, tedy 20. září 1966 vyrazit do České Lípy a zkontrolovat, jak postupují poslední úpravy na lokomotivě. Probíhaly zrovna montážní práce, hlavně rozvody a napáječe. Při zběžné kontrole nebyly objeveny žádné nedostatky a zástupce se odebral zpátky do cukrovaru. Bylo dohodnuto, že po skončení prací budou v Úžicích co nejdříve vyrozuměni telegramem o možnosti převzetí Adolfa.⁴⁸

Telegram dorazil hned 22. září tohoto roku a bylo oznámeno, že vyzvednutí lokomotivy bude možné o dva dny později.⁴⁹ Za cukrovar Úžice se tedy dostavil Josef Zrubecký, za československé dílny předával lokomotivu inženýr Arnošt Kovalčík. Na lokomotivě byly objeveny a nutně sepsány některé nedostatky. Šlo například o prodyšnost některých částí lokomotivy, slabě podcházel regulátor nebo chyběl držák na svítilnu a dýmnici. Se všemi nedostatky ale byl zástupce cukrovaru srozuměn a věděl o nich. Šlo totiž o to, že lokomotiva byla mimo provoz již moc dlouho a bylo potřeba, aby se již vrátila do služby. Nejednalo se však o závažné problémy. Jediným takovým byl netěsnící nýt na levé straně nožního rámu, který se nalézal na nepřipustném místě. V tomto bodě bylo dohodnuto, že náhradní nýt bude vyhotoven dodatečně a odeslán do Úžic. Kotlové doklady byly předány a lokomotiva se vrátila zpátky na vlečnou dráhu do cukrovaru.⁵⁰

5.8. Poslední roky lokomotivy

Po náročném roce 1966 se již bohužel pomalu blížil den, kdy lokomotiva Adolf bude vyřazena z provozu, nejspíše hlavně kvůli své již velmi dlouhé službě a větší náchylnosti k závadám. Další prohlídka kotle proběhla již 3. října roku 1968, jednalo se o pravidelnou prohlídku, kterou lze tedy provést i přímo v Úžicích, aniž by se musela lokomotiva kamkoliv přesouvat. Z kotelní knihy se můžeme dozvědět, že po roce od generálních oprav došlo k dalším významným deformacím na kotli. Na mnoha místech šlo znovu o netěsnost, kotel se loupal, jednotlivé části byly znovu prohnuté a deformované. Znovu se technický dozor zmiňuje o zanedbání správného vymývání kotle. Na mnoha místech se také projevila opotřebenost zařízení v tom, že místo rzi, která byla minulý rok většinou odstraněna, se objevují propálená místa, nejspíše od častého a dlouhodobého užívání. Dále bylo dozorem vyčteno, že parní kotel pomalu přestává splňovat některá moderní bezpečnostní opatření, jako

47. Zmocnění k převzetí lokomotivy. Úžice, 1966.

48. Zápis o prohlídce lokomotivy. Česká Lípa, 1966.

49. Telegram o vyzvednutí lokomotivy. Česká Lípa 1966.

50. Zápis o předání lokomotivy. Česká Lípa, 1966.

například umístění pojistných ventilů, což naznačovalo, že by při příštích kontrolách již nemusel být shledán provozuschopným. Nakonec byl však parní kotel lokomotivy Adolfek po čistících pracích schválen, byla provedena zkouška vodním tlakem a lokomotiva se mohla vrátit do provozu, alespoň ještě na pár let.⁵¹

Po pravidelných kontrolách, které následovaly každý rok, měla přijít na řadu opět zostřená prohlídka kotle, která probíhala vždy jednou za pět let, tudíž měla vyjít na rok 1971. Lze ale velmi dobře vyčíst, že majitelé začali posouvat datum této prohlídky, co nejvíce to šlo, aby oddálili nutnost jejího vyřazení. K žádné zostřené kontrole tedy v daném roce nedošlo, jelikož byla možnost navýšit prodlení mezi nimi až na šest let, ale v roce 1972 již bylo potřeba posunout kontrolu oficiálně. V tomto roce tedy došlo pouze k běžné prohlídce kotle, ta však byla již velmi neuspokojivá. K pravidelné roční kontrole tedy došlo 14. srpna 1972, a to v lokomotivním depu v Kralupech nad Vltavou. Bylo uvedeno, že trubkovnice i topeniště jsou lehce vybočené, ale jinak těsné. Postranice i strop kotle již klasicky ohnuté, lehce deformované, dveřnice dokonce natolik, že musela být narovnána a utěsněna. Uvnitř kotle byla nalezena silná vrstva kotelního kamene, až tři milimetry silná. Opraveny byly zběžně také všechny rozpěrky a kotlové trubky. Zajímavostí je opět to, že technik upozorňuje na zanedbávání správného vymývání kotle, jako již při každé prohlídce předtím. Kotel byl nakonec jako vždy podroben kontrolou vodním tlakem a bylo rozhodnuto o jeho navrácení do provozu. I přes to však bylo nakázáno, že musí proběhnout zostřená prohlídka kotle nejpozději do 14. února roku 1973, jinak nebude uznán provozuschopným.⁵²

Dalším důležitým okamžikem se stává právě rok 1973. Jako nejpozdější datum pro provedení zostřené prohlídky kotle bylo stanoveno datum 14. února tohoto roku, ale k tomuto datu nebyla k této kontrole lokomotiva nikam dopravena. Stalo se tak až o půl roku později, a tak nastala situace, kdy lokomotiva Adolfek byla vyřazena z provozu. Jednoduše to bylo kvůli tomu, že její parní kotel neměl oprávnění k fungování. Lokomotiva se tedy stala na půl roku nečinnou.⁵³

Ke všem větším opravám byl Adolfek dopraven do lokomotivního depa v Kladně, kde se měl podrobit všem potřebným kontrolám a opravám. K prohlídce parního kotle tedy došlo až 20. srpna roku 1973 a byly zjištěny závady všech druhů. Trubkovnice byla silně vyboulena dovnitř pece, jinak však byla těsná. Pravá postranice byla vyboulena směrem dovnitř kotle, a to přibližně o pět milimetrů,

51. Kniha prohlídek kotle. Úžice, 1968.

52. Kniha prohlídek kotle. Kralupy nad Vltavou, 1972.

53. Kniha prohlídek kotle. Kladno, 1973.

výměnu potřebovaly i nýtové spoje. Uprostřed této stěny byla také nalezena trhlinka, asi dva centimetry dlouhá, kterou bylo nutné vysekat a zavařit. Levá postranice byla lehce deformována u nožního rámu, a to směrem dovnitř, bylo tedy potřeba přetěsnit dvě rozpěrky ve druhé řadě od trubkovnice, jinak byla stěna označená jako těsná. Dveřnice byla součástí již minulých oprav, a tudíž nebyla v až tak špatném stavu. Byla jen lehce deformovaná, jinak vcelku rovná, a tak bylo rozhodnuto o jejím zachování bez potřeby oprav. Pouze kolem topného otvoru bylo potřeba utěsnit celkem tři nýty, dále u nožního rámu v levém rohu utěsnit další čtyři nýty, aby byla zachována celková těsnost dveřnice. Strop pece se jevil jako záhadné místo, které zatím při všech opravách nepotřebovalo žádnou speciální péči. Vždy se jednalo o součást kotle, která vydržela bez větších poškození i po všech letech a kontrolách. Jinak tomu nebylo ani v tomto případě, ve kterém byl strop označen za pevný, těsný a celkem zachovalý. Pouze v dýmovnici byl nalezen zkorodovaný plech okolo přítokových rour a bylo tedy potřeba tento úsek osadit záplatami. Co se týče kotelního kamene, tak ten se znovu objevil ve velkém množství. V knize je zapsáno, že se jedná o nesouvislou vrstvu kamene, která je ovšem na některých místech dosti silná, a to hlavně okolo rozpěrek. Tyto místa bylo potřeba vyčistit mechanicky a následně kotel poctivě vymýt. Všechny závady byly během několika dnů odstraněny a opraveny, kotel byl vyčištěn a vymyt, ale nemohl se ještě vrátit do klasického provozu, jelikož bylo po opravách potřeba vyzkoušet jejich funkčnost. Všechny potřebné práce na parním kotli byly dokončeny 30. srpna roku 1973.⁵⁴

5.9. Poslední zápisy o stavu lokomotivy

Po dalších větších opravách se majitelé rozhodli využít toho, že lokomotiva již byla v montážním depu v Kladně, a proto byla provedena také kontrola zbytku lokomotivy, nejen parního kotle využívaného na její pohon. Z výsledné zprávy se můžeme dozvědět například to, že lokomotiva je vedena pod svým původním jménem Adolf, ale bez jakéhokoliv jiného čísla. Stav dvojkolí byl dobrý, stejně tak stav pružnic nebo narážecího ústrojí. V pořádku byla i ložiska, o brzdě se můžeme dozvědět, že byla ruční a její stav byl také dobrý. Ve zprávě jsou dále uvedené hlavně parametry lokomotivy nebo například to, že je doporučeno snížit maximální povolenou rychlost ze 40 kilometrů za hodinu na pouhých 30. Po vykonání technické prohlídky byla lokomotiva shledána provozuschopná na tratích Československých drah v plném rozsahu. Lokomotiva byla schopná cestovat pouze samostatnou jízdou. To vše je uvedeno ve zprávě, která z této prohlídky vzešla 3. září roku 1973.⁵⁵

54. Kniha prohlídek kotle. Kladno, 1973.

55. Zápis o technické prohlídce lokomotivy. Kladno, 1973.

Po všech větších kontrolách a opravách se lokomotiva konečně vrátila zpátky do Úžic na vlečnou dráhu k cukrovaru. Zde ovšem musela podstoupit ještě jednu proceduru, aby mohla být navracena do provozu. Přimo v Úžicích byla provedena tlaková zkouška kotle vodním tlakem, která proběhla 24. září 1973, po níž byl kotel shledán naprosto těsným ve všech tlakových částech. Na základě této zkoušky bylo rozhodnuto o jeho schopnosti, avšak pouze na dobu šesti měsíců. Provoz tak byl povolen pouze do 24. března roku 1974, kdy byla také naplánována další pravidelná kontrola.⁵⁶

Poté už žádný další záznam o jakékoliv kontrole, nebo opravě parního kotle nemáme, jelikož na přelomu let 1973 a 1974 byl Adolfek vyřazen z provozu a již pouze stál odstaven u lokomotivního depa v cukrovaru v Úžicích, kde jeho provozní životnost vypršela a Adolfek již pouze čekal na svůj osud.

5.10. Běžný provoz lokomotivy Adolfek

Pokud se odpoutáme od historie lokomotivy a zaměříme se pouze na každodenní úkoly Adolfa, tak nás podle všeho čeká obrázek klasické parní lokomotivy, která v této době sloužila na vlečné dráze. Tyto lokomotivy byly často využívány na všechny práce související s převozem materiálu, v cukrovarech pak samozřejmě cukrové řepy, ale i například uhlí, nebo šrotu pro zvířata.

Adolfek první roky strávil v Odoleně Vodě, kde podle dostupných informací fungoval jako lokomotiva samostatně. To znamená, že veškeré práce obstarávala jediná lokomotiva. Jelikož zde Adolfek strávil 27 let, tak můžeme říct, že muselo jít o náročné období, kdy byl využíván skoro neustále, nejspíše i vícekrát za den.⁵⁷

Po přesunu do cukrovaru v Úžicích nemáme přesně popsané, kolik lokomotiv zde fungovalo, ale s určitou jistotou můžeme říct, že jich bylo více. Šlo přece jen o jakési sloučení dvou cukrovarů, postupně došlo k rekonstrukci a rozšíření vlečné dráhy, což nejspíše znamená i větší provoz. V době, kdy sem byl Adolfek převezen, byl cukrovar již nějakou dobu v provozu, což také naznačuje, že zde nějaká lokomotiva jezdila ještě před ním.

Pokud jde přímo o suroviny, které Adolfek převážel, tak šlo samozřejmě o cukrovou řepu, která byla hlavní surovinou při výrobě cukru. Hlavním zdrojem na pohon samotného cukrovaru bylo většinou uhlí, tudíž i to se muselo dovážet v poměrně velkém množství. Při výrobě cukru navíc vznikal vedlejší produkt, kterým byly tzv. řízky, které se později používaly jako potrava pro hospodářská

56. Kniha prohlídek kotle. Úžice, 1973.

57. MAREK, Jiří. Ohlédnutí do nedávné minulosti. Odolen, 1989, roč. 2008, č. 2, s. 10-11.

zvířata. Po získání potřebného cukru zbyly z cukrové řepy právě jenom nasekané plátky, které připomínaly řízky a díky tomu získaly toto lidové označení. I toto krmivo pro zvířata musela převážet naše lokomotiva.⁵⁸

Pokud se zaměříme na roční dobu, ve které byl potřeba největší provoz, tak jde o období, kdy se cukrová řepa sklízí, a tudíž se musí i zpracovat. Jedná se hlavně o měsíce říjen, listopad a prosinec. V těchto měsících tak měla naše lokomotiva logicky nejvíce práce. Po zbytek roku šlo spíše o práce spojené s údržbou cukrovaru nebo jiné důležité práce.⁵⁹

Ještě se zaměříme na obsluhu lokomotivy, kterou většinu času tvořily dvě osoby, a to strojvůdce a topič. Bohužel dnes již neznáme tyto osoby ani jejich jména, ale i tak na ně existují určité vzpomínky. Podle některých pamětníků se jednalo o dva usměvavé starší pány, kteří jezdili s Adolfkem a měli na sobě montérky a na hlavě měli rádiovky. Jeden z nich měl dokonce kouřit fajfku, ale to je bohužel vše, co víme.⁶⁰

58. MAREK, Jiří. Ohlédnutí do nedávné minulosti. Odolen, 1989, roč. 2008, č. 2, s. 10-11.

59. JADLOVSKÝ, Filip. Vývoj cukrovarů v České republice, jejich historický vývoj a současný stav, Brno, 2020. Masarykova univerzita, přírodovědná fakulta.

60. MAREK, Jiří. Ohlédnutí do nedávné minulosti. Odolen, 1989, roč. 2008, č. 2, s. 10-11.

6. Adolfek po vyřazení z provozu

Dá se obecně hodně spekulovat nad tím, jaký přesný důvod stál za tím, že Adolfek byl postupně odstaven a nebyl již nadále využíván. Samozřejmě je potřeba se bavit o jeho dlouhověkosti, při které byl již minimálně dvakrát podroben větším opravám, jednoduše už nemusel být ve stavu, kdy by se neustále dokola vyplatily jeho opravy. Dále se také s určitostí objevovaly modernější kusy techniky, které navíc určitě splňovaly moderní předpisy, hlavně ty bezpečnostní, což se u parního kotle, který poháněl naši lokomotivu, již rozhodně tvrdit nedalo. Tohle všechno nejspíše způsobilo to, že Adolfek už nebyl tolik využíván jako dříve, až byl nakonec vyřazen z provozu a přestal být podrobován pravidelným prohlídkám. Naštěstí pro lokomotivu to nebyl úplný konec příběhu, i přesto, že to tak dlouho působilo.

6.1. Snaha nalézt lokomotivu

Samotná lokomotiva již pozbyla práce, ale to ještě nebyl úplný konec Adolfska, jelikož jeho parní kotel byl ještě pár let po jeho odstavení používán jako vytápěcí kotel, nejspíše v lokomotivním depu v úžickém cukrovaru. To ovšem také nevydrželo dlouho a celý stroj byl nakonec odložen vedle dílen, kde pouze čekal na svůj osud, a to i několik let po ukončení provozu.⁶¹

Dalším významným rokem byl rok 1982, kdy sílila snaha lokomotivního depa v Liberci získat do svého vlastnictví nějakou parní lokomotivu, která měla v budoucnosti sloužit jako výstavní kus pro veřejnost, aby neupadlo dědictví parní železnice v zapomnění. Pracovníci tohoto depa nakonec po rozsáhlém pátrání objevili v Úžicích právě lokomotivu Adolfek, která již několik let pouze stála venku a chátrala bez jakéhokoliv využití. Pro účel památníku byla nejdříve hledána přímo parní lokomotiva, která sloužila běžnému provozu, zatímco Adolfek byl lokomotivou průmyslovou. Velkou výhodou bylo to, že měl stejně rozměry kol, jako bylo potřeba na Československých dráhách, což bylo již mnohokrát využito při jeho přesunu na opravy, a proto úřady povolily jeho převoz. Dále bylo potřeba přihlédnout určitě k historické ceně lokomotivy, která byla obrovská, přece jen šlo o přesně 100 let starý stroj s velkou historickou hodnotou. Všechny tyto věci byly zhodnoceny a bylo rozhodnuto o pokusu získat Adolfska a následně ho převést do Liberce.⁶²

61. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

62. Základní technické údaje historické lokomotivy. Liberec, 1983.

6.2. Odkup lokomotivy a vznik pomníku

První problém nastal právě při odkupu lokomotivy. V Úžicích měli totiž nejspíše představu, že lokomotiva již nemá žádnou větší cenu a byla připravená na sešrotování, za které měl cukrovar inkasovat peníze vyměřené podle váhy kovu, který přijde do sběru právě z tohoto stroje. Podmínky pro odkup Adolfa tak byly velmi speciální, jelikož šlo o naprosto bizarní případ, kdy cukrovar požadoval přesně tolik tun železného šrotu, kolik vážila lokomotiva, aby vyinkasoval stejné peníze. Šlo tedy spíše o výměnu než o koupi, v rámci které si majitelé lokomotivy mysleli, že jednoduše vymění šrot za šrot, ale nejspíše neměli představu, jakého drahocenného kusu se zbavují. Pracovníci lokomotivního depa v Liberci nakonec sehnali přesně 22,6 tun železného šrotu, tedy váhu plně využití lokomotivy, a získali tak Adolfa do svého vlastnictví.⁶³

V danou chvíli již vznikl záměr a byla i objevena potřebná lokomotiva, zbývalo tedy pouze její dopravení do samotného Liberce. Lokomotiva měla samozřejmě schopnost být přepravena po oficiálních tratích Československých drah, ale i tak byla po dlouhé době nečinnosti samostatně nepojízdná. Přimo na místě, ještě v cukrovaru, tedy proběhly drobnější opravy, aby lokomotiva zvládla převoz. Ve výsledku šlo tedy hlavně o to zajistit, jak lokomotivu správně zaháknout za tažný stroj, aby dojela až do cíle bez problému. Po skončení těchto prací již bylo potřeba pouze sehnat tažný stroj a domluvit převoz. Pro tento úkol byl zvolen motorový vůz M 262.0⁶⁴ z libereckého depa. Lokomotiva Adolfeček poté byla úspěšně převezena do Liberce, převoz probíhal samozřejmě v noci, aby nedošlo k narušení provozu, a byla zavezena do dílen, kde se měla podrobit všem důležitým opravám, aby mohla být v budoucnu vystavena na podstavci jako památník parního provozu na československých železnicích. V Liberci se tak Adolfeček ocitl na konci roku 1982.⁶⁵

Poslední důležitý krok pro dokončení původního záměru byly potřebné práce na lokomotivě, které se musely provést, aby mohla na hodně dlouhou dobu sloužit právě jako pomník. Přece jen po několika letech bez jakékoliv prohlídky a při svém věku nebyla lokomotiva úplně v nejlepším stavu. Samozřejmě již nešlo o úplnou opravu, při které by nabyla lokomotiva znovu provozuschopnosti, ale pouze o takové úpravy, aby se doslova nerozpadala. Všechny opravy nakonec trvaly většinu roku 1983, vše bylo prováděno přímo v lokomotivním depu v Liberci a podíleli se na nich důležité osobnosti, bez kterých by se práce neobešly. V rámci celkových oprav je potřeba zmínit pana Gisberta a pana Žlebku, kteří se podíleli na veškeré práci, dále zajišťovali další potřebné věci dělmistři Ladislav

63. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

64. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

65. Základní technické údaje historické lokomotivy. Liberec, 1983.

Vajc a Milan Zitka. Nemalý podíl na dokončení celého projektu mají určitě i lidé z vedení samotného lokomotivního depa, kteří svůj tým podporovali při tomto projektu. Ve druhé polovině roku bylo díky kolektivu techniků pod vedením Milana Adámka připraveno kolejiště a pomník pro budoucí využití lokomotivy. Nakonec díky velkému úsilí všech zmíněných i dalších, byla lokomotiva zachráněna jakožto velmi vzácná technická památka.⁶⁶ Po skončení všech oprav byla lokomotiva 18. října roku 1983 přesunuta kolejovým jeřábem před administrativní budovu depa, kde byla umístěna právě na předem vybudovaný podstavec.⁶⁷

6.3. Adolfek jako pomník

Adolfek nakonec strávil na podstavci jakožto pomník parního provozu u lokomotivního depa poměrně dlouho. Drobná změna, ale přitom vlastně žádná, nastala přibližně deset let po jeho představení. Šlo o přelom let 1992 a 1993, kdy došlo k rozdělení Československa, a tím pádem i ke zrušení ČSD. K datu 31. prosince 1992 oficiálně zanikl tento podnik a Adolfek se ocitnul ve vlastnictví Českých drah.

Jediná zajímavost na této změně je ta, že 2. prosince 1993 vznikl dokument, který shrnuje technické parametry lokomotivy a přímo upozorňuje na existenci tohoto pomníku, zároveň byl po vypracování v Liberci odeslán na Generální ředitelství Českých drah v Praze. Můžeme se pouze domnívat, jaký byl účel této zprávy, zda šlo o snahu samotného depa upozornit na tuto památku, nějak ji zviditelnit na těch nejvyšších místech, nebo jestli šlo pouze o administrativní povinnost, kterou si vyžádalo samo generální ředitelství. Ze zprávy můžeme vyčíst, že původní kotel byl nejdříve roku 1928 vyměněn v Praze a poté byl dokonce snížena jeho maximální provozní tlak, můžeme znovu vyčíst jednotlivé rozměry lokomotivy, její celkovou hmotnost, objem vody, který mohla načerpat i uhlí, které dokázala uvést, aby mohla fungovat. Zajímavostí a také trochu záhadou, zůstává to, že ve zprávě je znovu uvedeno, že maximální rychlost lokomotivy byla 40 kilometrů za hodinu, zatímco při posledních úpravách byla snížena pouze na 30. Technickou zprávu vytvořil pan Vursta, což bude ještě velmi důležité jméno v příběhu naší lokomotivy.⁶⁸

Po všech těchto událostech nastalo naopak období, kdy se začalo mluvit o tom, jak s lokomotivou naložit, jelikož ne všichni sdíleli pocit, že by měla sloužit pouze jako památník vystavený na podstavci bez většího využití. Prvním problémem byla celková nedostupnost tohoto pomníku. Lokomotivní depo totiž není volně přístupné místo, kudy by denně prošlo mnoho lidí. Spíše se jednalo o

66. Základní technické údaje historické lokomotivy. Liberec, 1983.

67. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 2

68. Lokomotivní pomník LD Liberec. Liberec, 1993.

nadšence. O památníku také nebylo povědomí u široké veřejnosti, jednoduše ten, kdo se blíže nezajímal o historické parní lokomotivy, tak se o Adolfkovi nedozvěděl.

Dalším důležitým úkolem byla potřeba se o lokomotivu starat, jelikož i když byla pouze vystavena, tak pomalu chátrala. Samozřejmě to byl problém, poněvadž jakékoliv opravy byly velmi nákladné a nikdo nejevil snahu lokomotivu jakkoliv renovovat. I kvůli všemu výše zmíněnému začal sílit názor, že by se Adolfek měl opravit jednou a pořádně, při této opravě by měla být obnovena jeho provozuschopnost a měl by být využit jako pojízdná vzpomínka na parní provoz na našich železnicích. Prvořadým zádrhelem však byly vždy finance. Nakonec pokaždé proběhly pouze drobné opravy za účelem znovu vystavení na původním podstavci.⁶⁹

Dalším důležitým rokem pro naši lokomotivu byl rok 2007, kdy se změnil její majitel. Po dlouhé době se navíc Adolfek ocitl v osobním vlastnictví. Novým vlastníkem se stal již výše zmíněný Pavel Vursta, který byl a stále je velkým nadšencem do parního provozu na železnicích. Lokomotivu získal oficiálně 10. září 2007, a to úředně protokolárně, ale také hlavně bezúplatně, což znamená, že lokomotivu spíše obdržel, než odkoupil. Spolu s lokomotivou dostal do svých rukou i veškeré dokumenty, díky kterým můžeme dnes zjistit veškeré informace o této mašince.

Pan Vursta měl podle svých vlastních slov s lokomotivou stejné plány, jaké zaznívaly již z širokého okolí projektu. Měl svoji osobní vizi, že se z Adolfek stane znovu pojízdnou parní lokomotivou, která bude znovu jezdit po českých železnicích. Zatím ale zůstával stále na podstavci jako pomník a začalo se pracovat na tomto plánu. Problém se ale nakonec objevil vždy stejný, a to byly peníze. Ani pan Vursta, ani nikdo jiný z jeho okolí nedokázal získat potřebné finance na tak náročnou opravu. Samozřejmě musíme mluvit i o tom, že se nenašel pořádně nikdo, kdo by byl ochotný projekt financovat z vlastních peněz a možná i proto ze všeho sešlo. Po několika letech už potřebovala lokomotiva poměrně nutně nějaké opravy, aby mohla být i nadále vystavována, a tak vyvstala otázka prodeje lokomotivy, jelikož finance chyběly. Pan Vursta nakonec s velkým politováním našel kupce a lokomotiva tak znovu změnila majitele.

6.4. Nadace Okřídlené kolo

Novým majitelem Adolfka se nakonec stala Nadace Okřídlené kolo, která ji zakoupila od pana Vursty v roce 2015 a chtěla ji nadále využívat jako nepojízdný výstavní exponát připomínající historii parního provozu na železnici. Lokomotiva nakonec strávila ještě dva roky, až do podzimu 2017, na podstavci u lokomotivního depa, než byla přesunuta na nové místo.

69. WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec. 2002, str. 3

Nadace Okřídlené kolo (NOK) byla vytvořena v roce 2004, tím hlavním důvodem bylo vytvořit organizaci, která by sdružovala nadšence a zároveň všechny výkonné složky z oboru železnic, jako například ČD nebo Národní technické muzeum v Praze. Cílem skupiny bylo zachraňovat železniční památky a získávat finanční prostředky na jejich obnovu a následné vystavení lidu.

Jako hlavní sídlo pro organizaci byl zvolen Přerov a tento stav trvá dodnes. Prvním ředitelem se stal na valné hromadě Josef Tomeček, přítomni byli všichni zástupci jednotlivých důležitých institucí. Již brzo po svém založení přišli s prvním projektem na záchranu staré lokomotivy a postupem let těchto projektů přibývalo. Jedním z nejdůležitějších počínů této organizace je také podpora vzniku železničního muzea na Moravě, přesněji v Olomouci, které bylo nakonec po mnoha problémech opravdu otevřeno v roce 2012.

Při založení nadace vložili jednotliví zakladatelé celkový peněžní vklad ve výši přes 600 000 korun, Celkový nadační kapitál je k dnešnímu dni dokonce lehce za hranicí 10 000 000 korun. Byl ustanoven správní řad, který má od svého vzniku až dodnes přesně devět členů, kteří byli a jsou voleni na tři roky. Dozorčí rada má poté pět členů volených také na tři roky. K dnešnímu dni je vedoucím nadace Zdeněk Vysloužil.⁷⁰

V září roku 2017 nakonec došlo i ke stěhování Adolfska. V tomto období totiž byla navázána spolupráce mezi NOK a Technickým muzeem v Liberci. Při uzavření spolupráce byla podepsána smlouva o zapůjčení lokomotivy na podstavec přímo před muzeem, výměnou za udržování stavu exponátu. Dohoda měla trvat po dobu tří let.

Hlavním záměrem obou stran bylo určitě to, že tam kde stála lokomotiva vystavená již několik desítek let, nebylo možné se k ní jednoduše dostat a obdivovat její hodnotu. Spolupráce tedy měla určitě podtext toho, že by bylo vhodné přesunout tento již velmi starý, a ještě více cenný exponát na lepší místo, kde by k ní měl lehký přístup každý a lidé by ji mohli obdivovat denně pouze tím, že půjdou po poměrně rušné ulici v centru města.

Lokomotiva byla tedy převezena z lokomotivního depa před muzeem, kde byla slavnostně představena 9. září 2017, u příležitosti otevření nové expozice v novém pavilonu v Technickém muzeu v Liberci, tato expozice byla tematicky zaměřená právě na provoz parních lokomotiv v dřívějších dobách.

70. Nadace Okřídlené kolo. Dostupné online. [cit. 23.3.2024]. Dostupné online: <http://www.okridlenekolo.cz/>

Jelikož byla smlouva podepsána na dobu tří let, muselo dojít ke zhodnocení spolupráce a případně ji prodloužit. V roce 2020 zhodnotila NOK tuto spolupráci za povedenou a byla podepsána nová zápůjční smlouva, znovu po dobu tří let, tedy až do roku 2023.⁷¹

V současnosti stojí lokomotiva Adolfek stále jako exponát před Technickým muzeem v Liberci a nic nenasvědčuje tomu, že by se to mělo v nejbližší době měnit. Na podzim minulého roku byla znovu prodloužena smlouva o propůjčení lokomotivy a nevznikají ani žádné plány na obnovu její provozu schopnosti. Jedna věc je ale zřejmá. Kdokoliv, kdo se projde kolem muzea, tak si Adolfka jednoduše všimne, a navíc díky krátké informační tabuli se o něm může i něco dozvědět, tudíž si osobně myslím, že svoji funkci splňuje naprosto dokonale.

71. Nadace Okřídlené kolo, výroční správy nadace. Dostupné online. [cit. 23.3.2024]. Dostupné online: <http://www.okridlenekolo.cz/>

Závěr

Hlavní cílem této bakalářské práce bylo zmapovat příběh lokomotivy Adolfek od jejího vzniku až po současnost. Největším výzkumným problémem bylo určitě období na konci 19. století a na začátku 20. století, pro které není škála pramenů tak různorodá a obsáhlá. V práci jsem využil i některé informace, které byly doposud nepublikované, a to hlavně pokud jde o odkup a převoz lokomotivy do Liberce.

Mojí snahou také bylo téma pojmout co nejvíce komplexně, tudíž zahrnout do práce také podstatné informace mimo hlavní příběh lokomotivy jakožto byly například vlečné dráhy v cukrovarech, kde Adolfek fungoval nebo firma Krauss.

Dá se říct, že lokomotiva Adolfek má za sebou opravdu dlouhý příběh, nejdříve byla vyrobena v Linci, odkud byla přepravena do cukrovaru v Odoleně Vodě, kde sloužila na vlečce celkem dvacet sedm let, následně byla odkoupena a přesunuta na vlečku v cukrovaru v Úžicích, kde vydržela několik desítek let. Po ukončení provozu v roce 1973 byla deset let bez využití, než byla odkoupena do Liberce. Po nočním převozu a potřebných úpravách byl Adolfek postaven na podstavec jako pomník, kde vydržel dalších třicet čtyři let. V roce 2017 byl přemístěn před Technické muzeum v Liberci, kde stojí dodě.

Je zajímavé, že vzniklo mnoho nápadů a plánů, jak s lokomotivou naložit, ale nakonec se její úloha památníku nikdy nezměnila. Nejvíce se ozývaly hlasy, že by bylo vhodné Adolfska znovu uvést do provozu, ale pokaždé to z finančních důvodů nevyšlo. Z mého pohledu je zachování památníku v této podobě dobré řešení, na druhou stranu je velice vhodné, že došlo k jeho přesunu od lokomotivního depa před muzeum, kde ho můžou lidé obdivovat.

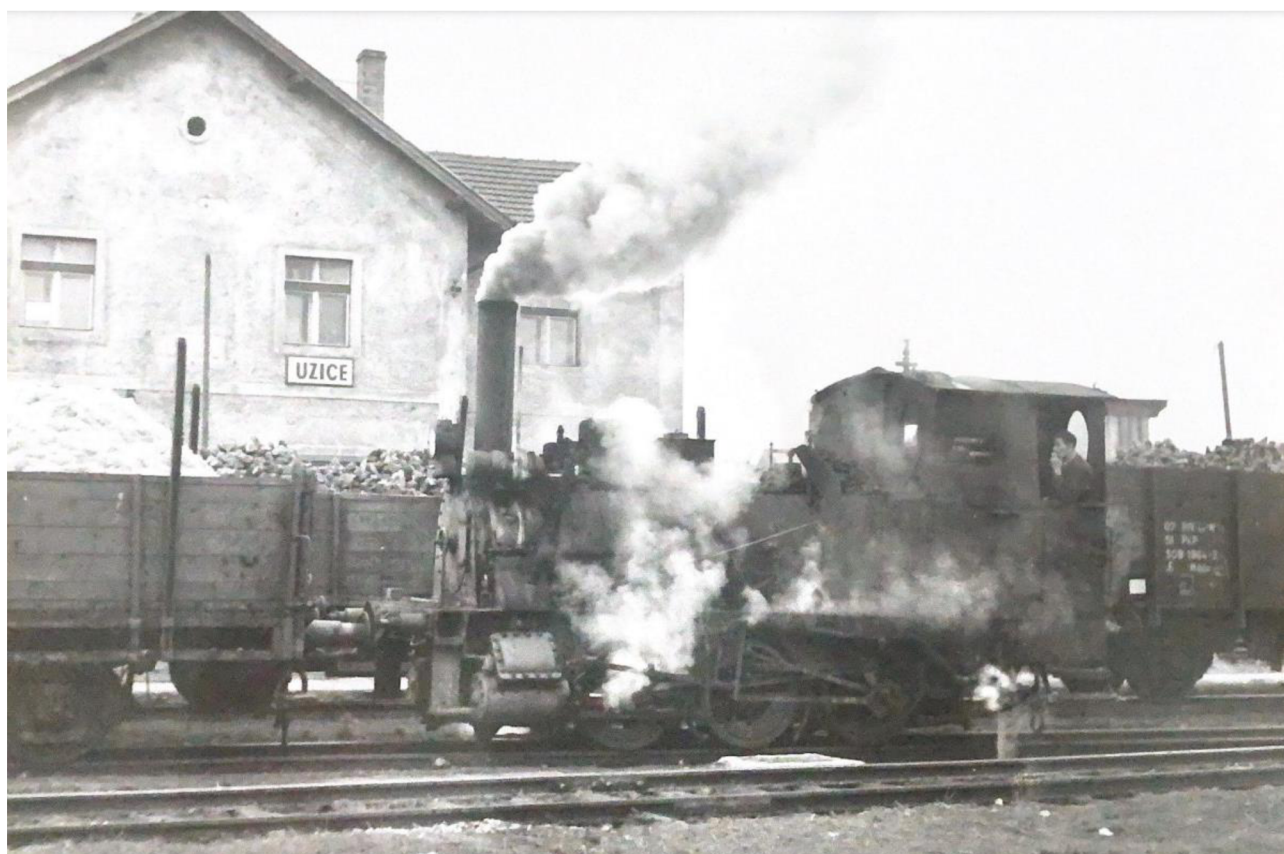
Pokud jde o možnosti rozšíření práce, muselo by se jednat o trochu jiné téma než pouze o lokomotivu Adolfek, jelikož toto téma se mi zdá celkem vyčerpané. Nicméně jakékoliv téma, které jsem zkoumal jako vedlejší, nabízelo stále ještě mnoho prostoru pro rozšíření. Obecně téma historie vlečných drah a cukrovarnictví na našem území by bylo zajisté velmi obsáhlé. Jisté rozšiřovací rezervy má práce maximálně v oblasti začátků lokomotivy, ale obávám se, že další prameny by bylo již velmi složité dohledat.



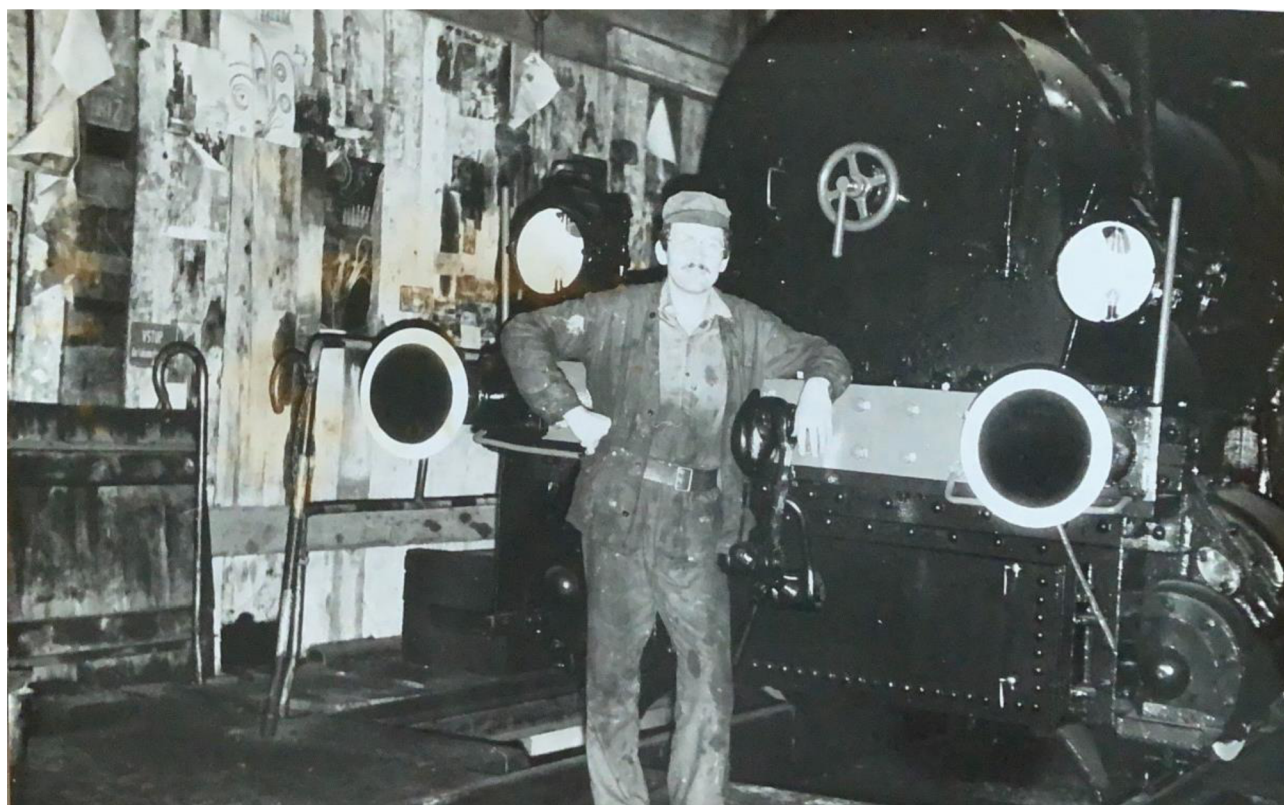
Obrázek 1: Lokomotiva Adolfek při práci v Cukrovaru Úžice v roce 1968



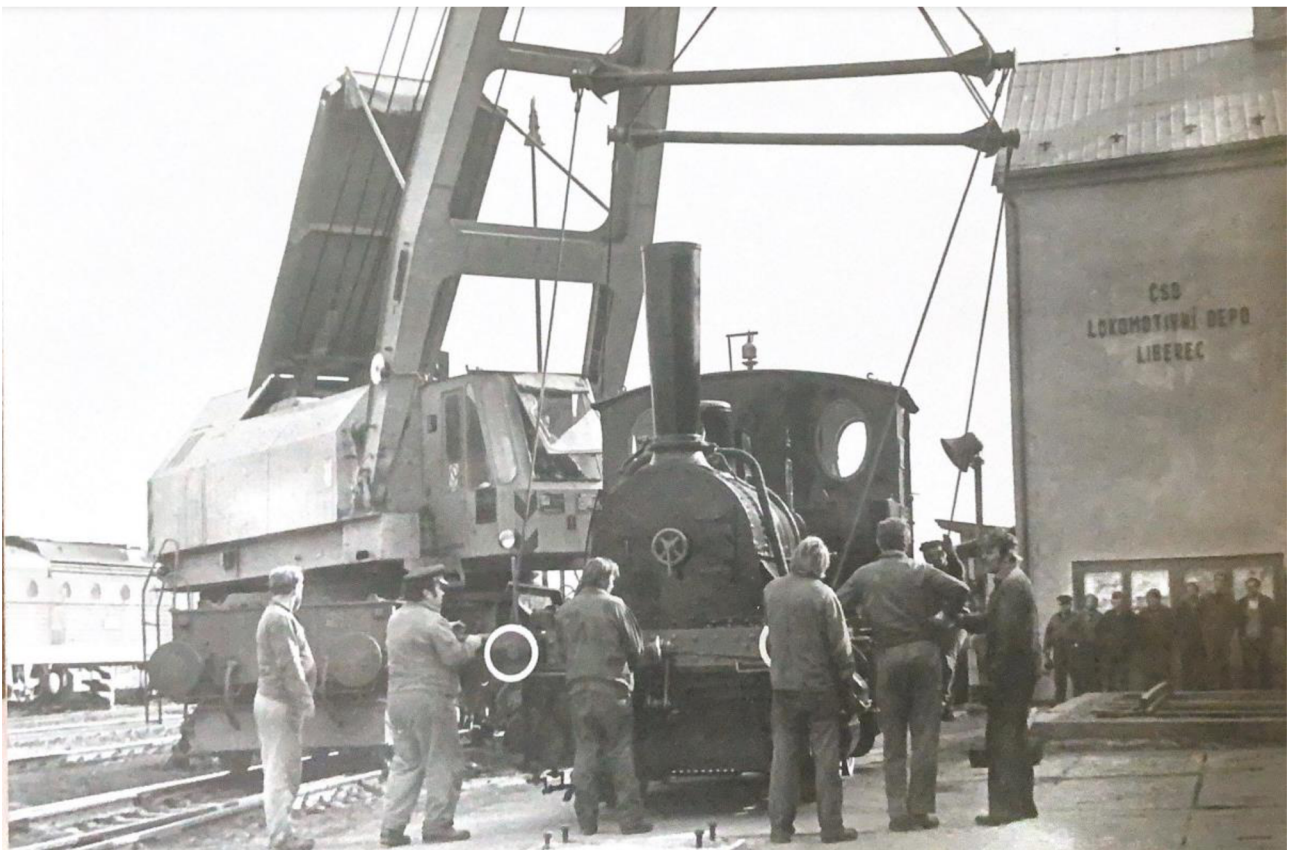
Obrázek 2: Lokomotiva Adolfek táhnoucí náklad od cukrovaru v Úžicích roku 1968



Obrázek 3: Lokomotiva Adolfek při práci v Úzicích roku 1968



Obrázek 4: Adolfek v libereckém depu při opravách roku 1983



Obrázek 5: Převoz lokomotivy na podstavec před lokomotivním depem v Liberci v roce 1983



Obrázek 6: Lokomotiva Adolfek na podstavci před lokomotivním depem roku 1986



*Obrázek 7: Lokomotiva Adolfek při přesunu před muzeum v roce 2017, Dostupné online:
https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/lokomotiva-adolf-zdobi-masarycku-20170909.html*

Seznam použitých zdrojů a literatury

Seznam literatury

Bernhard Schmeiser: Krauss-Lokomotiven. Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1977, ISBN 3-900134-36-7.

JADLOVSKÝ, Filip. *Vývoj cukrovarů v České republice, jejich historický vývoj a současný stav*, Brno, 2020. Masarykova univerzita, přírodovědná fakulta. [cit. 14.3.2024]. Dostupné online: https://is.muni.cz/th/zcs51/Filip_JADLOVSKY_DP.pdf

KOBLASA, Pavel: Svobodní páni Riese-Stallburg v Českém království. Dostupné online. [cit. 14.3.2024]. Dostupné online: https://rodopisna-revue-online.tode.cz/2012-3/05-06_koblasa-stallburg.pdf

Liberecký deník: Lokomotiva Adolf zdobí Masaryčku. Liberec, 2017. [cit. 16.5.2023] Dostupné online: https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/lokomotiva-adolf-zdobi-masarycku-20170909.html

LIŠKOVÁ, Marie. Slovník představitelů zemské samosprávy v Čechách 1861–1913. Praha, 1994. ISBN 8085475138.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp. AG. In: Kraft – und Dampfmaschinen. Albert Gieseler, abgerufen am 29. [cit. 16.5.2023]. Dostupné online: http://www.albert-gieseler.de/dampf_de/firmen0/firma-det487.shtml

MAREK, Jiří. Ohlédnutí do nedávné minulosti. Odolen, 1989, roč. 2008, č. 2, s. 10-11.

MAREK, Jiří. Zapomenutá historie prodloužení železniční vlečky z Vodolky do Klíčan. Odolen, 1989, roč. 2014, č. 11, s. 19.

Nadace Okřídlené kolo. Dostupné online. [cit. 23.3.2024]. Dostupné online: <http://www.okridlene-kolo.cz/>

ROH, Michal, ŠNÁBL, Radim. Cukrovarnictví a železnice. Praha, 2012. ISBN 978-80-8747-22-4.

WAGNER, Jaroslav. Lokomotivní pomníky v Československu: ADOLF DKV Liberec, in: Svět železnic č. 2, 2002.

Seznam pramenů

Certifikát: lokomotivní kotel lokomotivy ADOLF. Praha, 1888.

Korespondence mezi depy a cukrovarem.

Kniha prohlídek kotle.

Národní archiv, fond Českého místodržitelství.

Národní archiv, fond Generální inspekce rakouských drah.

Státní oblastní archiv Mělník, fond Okresní zastupitelstvo Mělník.

Státní oblastní archiv v Praze, fond České dráhy.

Základní technické údaje historické lokomotivy. Liberec, 1983.

Lokomotivní pomník LD Liberec. Liberec, 1993.