

# Vzpomínky na šuranskou cukrovarskou železnici

Městečko Šurany, známé železničním fandům jako místo, kde bylo do šrotu rozřezáno mnoho parních lokomotiv, je důležitým železničním uzlem jihozápadního Slovenska. Procházejí jím tratě z Palárikova do Levic a Zvolena a z Nových Zámků do Nitry, Topoľčan a Prievidze. Původně přímo odsud vycházela i trať do Zlatých Moravců a Topoľčianek.

První vlak sem dorazil 12. prosince 1867, kdy firma Lippmann & Gerson postavila vlečku (mimořádně první vlečku na Slovensku) ze stanice StEG Tót Megyer (Slovenský Meder, dnešní Palárikovo) pro privátní potřebu cukrovaru, který na ní udržoval provoz vlastními nákladními vozy i lokomotivami. Původní nádraží bylo v cukrovaru, mělo dvě koleje a byla zde i výtopna.

Po vídeňském burzovním úpadku v roce 1871 prodala firma Lippmann tuto vlečku Společnost státní dráhy (StEG) za 200 000 zlatých, StEG postavila v Šuranech nové nádraží (v místě dnešního) včetně nové jednokolejné výtopny a od 15. ledna 1874 zavedla veřejný provoz. Trať byla v roce 1876 prodloužena až do Nitry a postupem času se Šurany staly křižovatkou několika železničních tratí.

Jen málokdo dnes ví, že k cukrovaru v Šuranech náležela jedna z nejrozsáhlejších sítí úzkorozchodné zemědělské železnice. Cukrovar v minulosti vlastnil 28 tisíc hektarů půdy a doprava řepy z tak rozsáhlé oblasti se původně dala jen silničními povozy. Jak se zvyšovala kapacita cukrovaru a rostlo množství řepy nutné do něj dopravit, bylo v době, kdy byl ředitel cukrovaru baron Alexander Deutsch z Hatvanu (Hatvani Deutsch), rozhodnuto vybudovat úzkorozchodnou železnici o rozchodu 760 mm. Její oficiální název byl: „Nagy-Surányi cukorgyár és finomító részvénytársaság, Tornóczi mezőgazdasági iparvasút – Velkošuránský cukrovar i rafinárnia účastinný spolk vo Veľkých Šuranech, Priemyslová kolaj pre hospodárske účele“.

Politická veřejno-správní pochůzka prvního úseku Velké Šurany (Nagy Surány) – dvůr Kesov (Keszi major) byla provedena 4. 10. 1911. Přestože rozhodnutí o stavbě bylo vydáno až 3. 5. 1912, začalo se stavět již v roce 1911. Byly přitom použity kolejnice o hmotnosti 9 kg na běžný metr délky. Technicko-policejní zkouška proběhla 13. 9. 1912. Zároveň s tratí byla postavena i výtopna úzkokolejné dráhy v areálu cukrovaru.

Druhý úsek, postavený v roce 1912, se skládal ze tří částí: Polný Kesov (Mezőkeszi) – Velká Dolina (Nagy Völgy); Polný Kesov – dvůr Nový (Új major) a Polný Kesov – Taran (Tarany).

Od května do října 1916 se stavěl třetí úsek, opět ve třech částech: Velká Dolina – dvůr Mária (Mária major); Trnovec (Tornóc) – dvůr Trnovec (Tornóc major) a Trnovec – dvůr Kopanica (Kopanica major). Čtvrtý úsek dvůr Garázda (Garázda major) – Kopanica byl postaven v roce 1917.

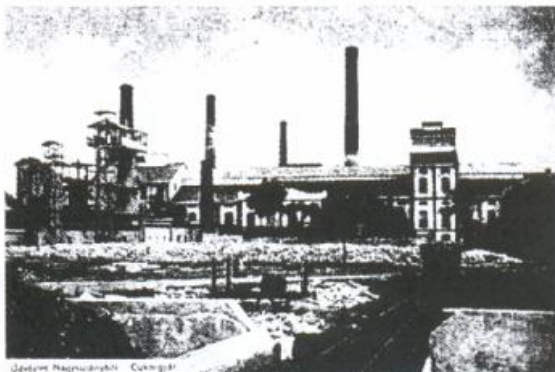
Pátý úsek tvořily zase tři části: odbočná kolej do dvora Nový Degeš (Új Dögös major) – dnes Rastislavice; odbočná větev do Staré Degeše (Ódögös puszta) a odbočka do Staré Degeše. Stavba všech částí byla zahájena v roce 1923 a dokončena na jaře 1924.

Šestý úsek vedl v trase dvůr Garázda – Močenok (Mocsonok) a postaven byl v roce 1924.

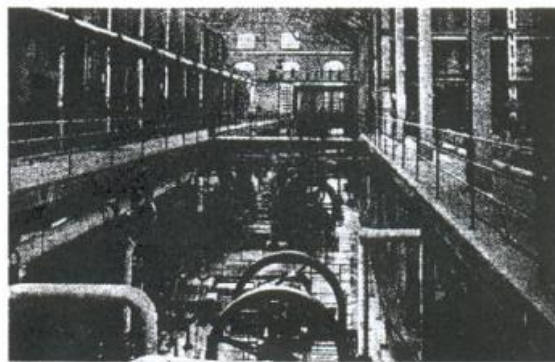
Poslední, sedmý úsek základní sítě byl složen ze dvou částí: Stará Degeš pusta – Dolný Jatov (Alsó Jattó) a odbočka do dvora Dolný Jatov (Alsó Jattó major). Jeho stavba proběhla v roce 1925. Základní data o postupu výstavby uvádí následující přehled:

Etapa	Politická pochůzka	Rozhodnutí o stavbě	Technicko-policejní zkouška	Povolení provozu
I.	4. 10. 1911	3. 5. 1912	13. 9. 1912	28. 10. 1912
II.	10. 6. 1912	13. 8. 1912	22. 10. 1912	25. 10. 1912
III.	3. 5. 1916	3. 6. 1916	2. 10. 1916	
IV.	22. 6. 1917	5. 7. 1917	12. 10. 1917	16. 10. 1917
V.	6. 10. 1923	1. 12. 1923	9. 4. 1924	5. 5. 1924
VI.	31. 7. 1924	12. 8. 1924	20. 8. 1924	9. 10. 1924
VII.	15. 7. 1925	12. 8. 1925	5. 10. 1925	7. 3. 1926

Tím byla základní síť dobudována. Později přibýly ještě koleje do dvora Andalka (Angyalkapuszta), do dvora Riegler (Riegler major) a do nákladišť Branč (Berencz). Napojení na normálněrozchodnou železnici bylo přímo v cukrovaru v Šuranech, v Trnovci nad Váhom a v Dolním Jatově na trati Galanta – Nové Zámky a v Branči na trati Nové Zámky – Nitra.

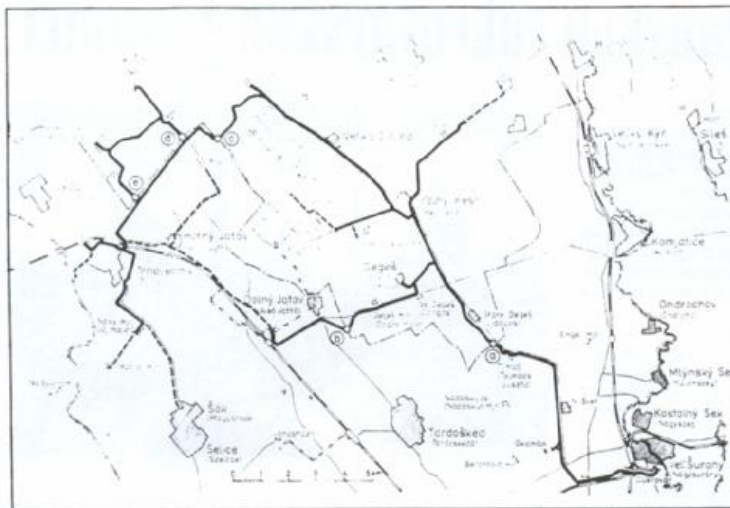


Šurany, cukrovar. Zdroj: Magyarországi Cukorgyár



Cukrovar v Šuranech a pohled do jeho strojárny  
pohlednice ze sbírky M. Horiny

Historie šuranské dráhy se ovšem prolíná s osudy dalších drah o stejném rozchodu. V oblasti Trnovce to byla koněspřežka v majetku hraběte Hurtyady László od Váhu přes obec do cihelny a výroby eternitové krytiny s odbočkou k vykrmně László & László, další taková dráha v majetku barona Springera z Vidné vedla z Trnovce do dvora Horný Jatov (Felső Jattó) a firma László & László vlastnila síť tratí v okolí dvora Dolný Jatov (Alsó Jattó), který jí patřil. Součástí této sítě bylo i spojení do Horního



Mapka sítě šuranské cukrovarecké železnice v roce 1940 s vyznačenými hraničními přechody. Čárkovane jsou vyznačeny ostatní známé úseky dráhy.

Jatova. Všechny tyto tratě byly navzájem propojeny, v případě potřeby na ně zajížděly i šuranské lokomotivy, a tak postupem času se základní síť šuranské dráhy provozně splynuly.

K poslednímu rozšíření sítě došlo v roce 1950, kdy byla vybudována asi 6 km dlouhá odbočka do Selic; na ní však byl jen velmi slabý provoz a byla záhy zrušena.

V dobách největšího rozkvětu měl celý systém délku asi 110 km koleji a spojoval většinu hospodářských dvorů, kterým se zde říká „majer“. Dráha obstarávala dopravu většiny zboží potřebného pro život v těchto dvorech (obilí, kukuřici, šrot, palivo, tabák a pod.), a to na objednávku a za úhradu. Ročně dráha přepravovala okolo 6 000 vagonů řepy (asi 50% hmoty zpracované v cukrovaru), 3 600 vagonů řízků a 120 vagonů melasy.



Při zahájení provozu v roce 1912 měla dráha 3 parní lokomotivy, postupně s výstavbou tratí přibývaly další až do počtu 8 v roce 1924, z toho bylo 7 lokomotiv od firmy Orenstein & Koppel. Přehled je v tabulce:

č. 1	O&K 5657/06.1912	60 k Dt	předána Marosvásárhely č. 494.102
č. 2	O&K 5825/08.1912	60 k Dt	
č. 3	O&K 5890/10.1912	60 k Dt	
č. 4	SiEG? 1762/1883	Ct 1435 mm	
č. 5	O&K 7249/09.1914	60 k Dt	předána Marosvásárhely č. 494.101
č. 6	O&K 8101/09.1916	60 k Dt	
č. 7	O&K 6894/09.1913	50 k Ct	(podle chronologie by měla být označena jako č. 4)
č. 8	O&K 10651/07.1924	80 k Dt	předána Marosvásárhely č. 494.201
č. 7 II	MAV 4752/1923	Ct	po válce; ex MAV 394.024

Dráze také patřila motorová lokomotiva O&K 2194/1926, autodrezina Naumburg 1924 a Wotanka a spol. Příbram 1922 (obě asi od r. 1939) a kolodrezina Naumburg 8460/1924. V případě potřeby, zejména na odbočných větvích, byly vozy též tahány koňmi.

Nej slabší lokomotiva č. 7 (nebo č. 4 ?) byla v roce 1940 poslána na lesní železnici do podkarpatské Teresvy. Ve stejné době byly předány do Marosvásárhely lokomotivy č. 1, 5 a 8. Není přitom známo, zda se vrátily zpět nebo byly nahrazeny jinými lokomotivami.

Udává se, že do Šuran byly v roce 1954 dovezeny dvě parní lokomotivy z Pohronského Ruskova, jedna o výkonu 100 k a přetlaku 1,6 MPa, druhá o výkonu 70 k a přetlaku 1,2 MPa. Obě měly Stephensonův rozvod. Po převzetí těchto lokomotiv měly být vyřazeny starší stroje č. 3 a 5.

V roce 1956 byly zakoupeny dvě dvounápravové motorové lokomotivy ČKD typu BNE 50 o výkonu 45 k s elektrickým přenosem výkonu a se spouštěním stlačeným vzduchem. Lokomotiva tov. č. 043 dostala inventární číslo 4 a lok. tov. č. 035 byla označena číslem 7.

K 31. 12. 1961 při soupisu majetku dráhy byly ve stavu parní lokomotivy čísel 1, 2, 3, 5, 6 a 8 a motorové lokomotivy 4 a 7.

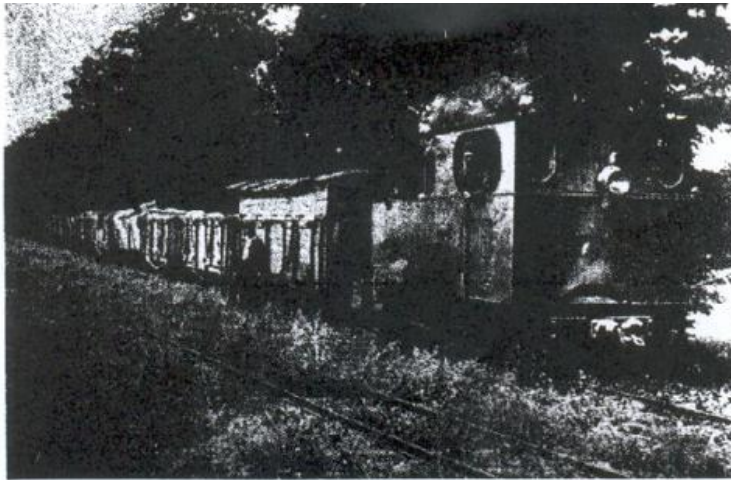
Po skončení provozu na lesní dráze Topolčany – Duchonka dne 31. 7. 1964 byla údajně lokomotiva CAROLA (O&K Berlin tov. č. 6014/1912) z této dráhy převezena do Šuran, kde měla sloužit až do ukončení provozu.

Vozy, kterým zde říkali „vagonety“, byly otevřené nákladní s vysokými dřevěnými bočnicemi a velkými dvoukřídlými dveřmi uprostřed obou bočnic. Všechny vozy byly čtyřnápravové s podvozky typu Diamond. Zvýšením bočnic a dosazením střešy vzniklo několik krytých vozů. V provozu bylo i několik cisteren. V roce 1940 bylo 40 vozů na řepu odevzdáno Maďarům.

Soupis vozů (bez data) pro „Spojené cukrovary n.p. Trnava, závod Šurany, středisko malá dráha“ uvádí následující vozy:

číslo	Pozn.	dodavatel vozu	rok výroby	vlastní hmotnost m <sup>3</sup>	ložný prostor t	ložná hmotnost
111 až 160	1)	R&K	1912	2,5-2,8	10	7
161 až 177	2)	Győr	1912	2,3-2,7	10	7
181 až 211	3)	Győr	1913	2,7-3,1	10	7
222, 223, 224, 225, 227, 229 až 232		Győr	1916	2,7-2,8	10	7
253 až 262, 264, 266 až 278, 280 až 291	4)	Győr	1916	2,7-3,2	10	8
292 až 341, 363, 365, 366	5)	Győr	1918	2,7-3,1	10	8
179		O&K	1912	2,4	10	7
180		O&K	1915	3,0	10	8
212 až 221	6)	O&K	1916	2,7-3,4	10	7
228		O&K Bp	1916		10	7
236 až 252		O&K	1916	2,7-3,0	10	7
263		O&K P	1926	2,7	10	8
342 až 361	1)	O&K	1918	2,7-3,2	10	8
362, 364		O&K P	1926	2,8	10	8
8						
233, 234, 235, 263	?	?	?	2,7-2,8		7
367 až 375	7)	O&K	1918	2,7-3,0	10	8
377 až 379	8)	O&K	1926	2,9-3,0	10	8
380	9)	O&K	1918	3,0	10	8
381 až 392	10)	O&K	1923	2,8-3,1	10	8
393 až 396	11)	O&K	1926	2,8-3,1	10	8
cisterny:						
397			1926	3,5	4,0	4
376			1921	3,5	3,64	4
178	Belga		1912	3,5	4,0	4
228			1916	3,6	4,0	4





vlastní výroba cukrovár:

225	1925	3,0	10
265	1925	3,0	9
279	1926	3,0	8

R&K = Rössemann & Kühnemann  
 Győr = továrna na vozy Győr  
 O&K = Orenstein & Koppell  
 O&K Bp = Orenstein & Koppell Budapest  
 O&K P = Orenstein & Koppell Praha  
 Belga = Magyar Belga

- 1) vozy s koncovou číselnicí 0 a 5 opatřeny brzdou
- 2) vozy 164,165,170,175 a 176 s brzdou
- 3) vozy 200 až 204 a 206 až 210 s brzdou
- 4) vozy 270,275,280,285 až 290 s brzdou
- 5) vozy 300,305,310,315,320,325,330,335,338 až 341 a 365 s brzdou, u vozu 363 není známo, zda brzdou měl
- 6) vozy 212 až 219 s brzdou
- 7) vozy 370,371,375 s brzdou
- 8) vozy 378,379 s brzdou
- 9) s brzdou
- 10) vozy 386 až 389 s brzdou
- 11) vozy 395 a 396 s brzdou

Rekapitulace	Rössemann & Kühnemann	50 vozů
	Győr	146 vozů
	Orenstein & Koppell	84 vozů
	cukrovar Šurany	3 vozů
	cisterny	4 vozů

celkem	287 vozů
z toho s brzdou	71 vůz

číslo	rok vjř.	typ	hmotn.t	počet ks
111 až 159	1912	R & K	8	49
161 až 172	1912	černé vozy 6	12	
178 až 305		O & K	8	128
306 až 389	1912	O & K	8	84
390 až 392	1912	O & K	8	3
1,2,4 (?)		cisternový 4 m <sup>3</sup>		3
4 (?)		cisternový 4 m <sup>3</sup>		1
celkem				350

Jak je vidět, údaje v obou seznamech vozů jsou značně rozdílné. Zatím se nepodařilo prokázat, do jaké míry odpovídají skutečnosti.

K vozidlovému parku ještě patřil (podle seznamu bez datování) pojízdný dopravník délky 4 m, označený U 6/5 a používaný pro zauhlování lokomotiv, čtyři dvousosé plošinové tratě vozíky výrobních čísel 1 až 4 a označené U 6/9 až U 6/12, jeden plošinový vůz U 6/14 z roku 1912 na 7 t a motorová drezína U 6/13 z roku 1958, typ Dim s motorem JAWA 250, nosnost 4,05 t. V provozu měla být ještě drezína pro inspekční jízdy z roku 1945. Blíže údaje o ní nejsou známy.

Provoz na dráze byl řízen z výpravní budovy na nádraží v cukrovaru. Celá trať byla spojena telefonem. Protože tratě telefon představoval jedinou možnost řízení provozu, byla pro jeho údržbu vyčleněna údržbářská četa, která měla k dispozici drezínu na benzínový pohon.

Po tzv. vídeňské arbitráži z 2. listopadu 1938 došlo k odtržení rozsáh-

lých území na jižním Slovensku a tím k přerušení řady železničních tratí. Jistou kulozitou je i přerušení trati Šuranské cukrovarské dráhy. Šurany tehdy připadly Maďarsku, avšak většina dvorů spojených železnici zůstala na Slovensku. Z tohoto důvodu byla 20. října 1940 uzavřena na místní poradě ve Velkých Šuranech dohoda mezi Slovenským ministerstvem dopravy a veřejných prací (vynos č. 4857-IV/3-1940) a Maďarským královským ministerstvem obchodu a dopravy (vynos č. 92732/1940), v níž byly stanoveny „Hraniční přechody poánohospodárskej železnice firmy: Veľkošuriansky cukrovar a rafinéria, akciová spoločnosť v Šuranech“. Na základě této dohody zůstal režim provozu železnice nezměněný. Zaměstnanci dráhy přitom pomáhali lidem z rodin rozdělených hranicí při pašování zboží a ve speciálních bednách se dokonce pod řepou přepravovali přes hranici i lidé. Přechody jsou vyznačeny na mapě takto:

- a) Nový Degeš – Timač (Ujdögös – Tolmácspuszta)
- b) Dolný Jatov – Degeš, Kalvín dvor (Alsójtató – Dögösmajor, Kalvín major)
- c) Garázda – Velká dolina (Garázda – Nagyvölgy)
- d) Močenok – Garázda (Mocsonok – Garázda)
- e) Andálka – Kopanica (Angyalkapuzsta – Kopanica major)

Po válce začalo s rozvojem automobilové dopravy postupně rušení jednotlivých odboček dráhy. Nejrozsáhlejší rušení nastalo koncem padesátých let v souvislosti s výstavbou chemického kombinátu Duslo Sala. V Trnenci nad Váhom byla stavbou nového nádraží zlikvidována větev k Váhu a k výjimečně, zaniklo překladistište na normální rozchod a byla zrušena odbočná větev přes Andálku a Garázdu. To zřejmě znamenalo i zastavení nebo podstatné omezení provozu na celé větvi z Trnence po Rieglerov majer. Vlaky směřující na Nový majer pak jezdily přes Horný Jatov.

K 1. 6. 1966 zůstalo v provozu celkem 61,373 km tratí a demontováno bylo 13,1 km z celkové délky 74,5 km, evidované v roce 1966.

Doprava postupně upadala, až po řepné kampani v roce 1968 byl provoz úplně zastaven, v roce 1969 byla většina techniky sešrotovaná a od následujícího roku se začala postupně rozebrat i trať. Jen několik vozů z této dráhy se dostalo do sbírky Poánohospodárskeho múzea v Nitře, které provozuje dráhu v areálu Agrokomplexu.

Trať nevedla žádnou členitou krajinou nebo romantickou přírodou (přesto na některých úsecích bylo značné stoupání), ale i tak měla trasa vedena přes louky a pole či stromořadí podél cest své kouzlo. Často musel vlak zastavit, aby strojvedoucí s topičem odtáhli z tratě pasoucí se krávy a kozy. Kolorit dráhy dotvářely hrací si děti i pasoucí se hejna hus. Dráha neměla velké umělé stavby. Největšími byly přímo v Šuranech dva nadjezdy nad tratěmi do Nových Zámků a do Palánikova. Po těchto nadjezdech dnes zbyly pouze zbytky opěrných pilířů a kousky vysokých násypů. V polích, kde nebyly žádné velké terénní úpravy, zmizela trasa dráhy skoro úplně, pouze několik můstků zůstalo a je využíváno jako spojení polních cest. Bývalá výtopna v Trnenci byla přestavěna a slouží jako obytný dům. Kromě toho dnes již po dráze zbyly jen vzpomínky pamětníků, několik dokumentů, pár starých map a pár zašlých fotografií, ale také mnoho otázek. Máte-li možnost údaje z článku doplnit nebo upřesnit, autor to jedině uvítá.

Josef Bosáček, neoznačená foto sb. D. Neméth

Sestaveno za pomoci podkladů a vzpomínek Jaroslava Matúška, Zdeňka Maruny ml., Dezidera Németha, p. Škulce, Jozefa Gulka, Milana Horňáka a vlastního archivu

