

Vliv rozvoje cukrovarnictví v okrese Hodonín na změny využití krajiny a dopravní infrastrukturu

DEVELOPMENT OF SUGAR INDUSTRY IN HODONÍN DISTRICT
AND ITS EFFECT ON LAND-USE CHANGES AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Marek Havlíček, Josef Svoboda – Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v. v. i.
Ivo Dostál – Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Při studiu dlouhodobých změn využití krajiny a vývoje dopravní infrastruktury nelze opomenout zcela zásadní význam rozvoje cukrovarnictví jako jedné z klíčových hybných sil změn využití krajiny (1–3). Vývoj cukrovarnického průmyslu v našich zemích probíhal obdobně jako v zahraničí na pozadí hlubokých společenských změn. Řepné cukrovarnictví se na počátku 19. století vlivem Napoleonovy kontinentální blokády velmi rychle rozvinulo a rozšířilo do celé Evropy. Lze jej tedy po právu pokládat za jedno z nejrychleji rostoucích odvětví, které mimo jiné zásadním způsobem ovlivnilo rozvoj techniky a průmyslu. Konjunktura výroby cukru kladla pak neustále nové nároky na strojírenskou výrobu, stavebnictví, železniční dopravu, těžbu vápence a uhelný průmysl (4). Cukrovka patřila u nás k nejvýnosnějším plodinám a počátkem devadesátých let 19. století, kdy dosáhla největšího rozšíření, se pěstovala na 6 % orné půdy, tj. na téměř polovině plochy brambor. Rozvoj řepářství zvýšil poptávku po těžkých, vlhkých půdách, a to znamenalo hromadné rušení rybníků v širších rovinatých nivách. Rybníky prakticky zůstaly pouze v chladnějších (bramborářských a horských) výrobních oblastech, v úzkých údolích a na extrémně zamokřených místech (5).

Metody a materiál

Změny využití krajiny v okrese Hodonín byly sledovány za pomoci starých topografických map, zejména 2. a 3. rakouského vojenského mapování z let 1836–1841 a 1876 a vojenských topografických map z let 1953–1955. Byla použita metodika tvorby map využití krajiny odboru krajinné ekologie a geoinformatiky VÚKOZ, v. v. i. (6). Při hodnocení hybných sil změn využití krajiny, procesů a intenzity změn využití krajiny v okrese Hodonín na konci 19. století a počátku 20. století, se vycházelo z výsledků dlouhodobého využití krajiny v tomto okrese (2, 7). Vazba změn využití krajiny na dopravu byla zkoumána také na základě starých topografických map a zároveň na základě dostupné literatury o historickém vývoji železnic (7–10). Rozvoj cukrovarnictví v okrese Hodonín byl vyhodnocen na základě evidence technických objektů na starých topografických mapách a na základě dostupných historických pramenů (4, 11–15).

Cukrovarnický průmysl v okrese Hodonín

V okrese Hodonín bylo provozováno celkem devět cukrovarů – dva cukrovary v Hodoníně, po jednom v Bzenci, Dubňanech, Kelčanech, Kyjově, Rohatci, Vracově a Ždánicích. Při

evidenci technických objektů na starých topografických mapách byly v okrese Hodonín lokalizovány cukrovary v Bzenci, Rohatci, Ždánicích Kelčanech a dva cukrovary v Hodoníně. Cukrovary v Kyjově, Dubňanech a Vracově nebyly zakresleny na žádné topografické vojenské mapě.

První cukrovar v Hodoníně byl postaven již v roce 1865. Továrna stála při hlavní ulici spojující Hodonín s obcí Lužice. Měla i vlastní vlečku napojenou na hlavní trať Severní Ferdinandovy dráhy. Cukrovar v důsledku malého výkonu zpracovával jen nepatrné množství řepy dovážené z nejbližšího okolí, hlavně z císařských statků. Cukrovar se postupně dostával pro nedostatek řepy do nesnáží, a proto se v roce 1890 rozhodla firma Stummer & Co. po 25 kampaních prodat svůj závod firmě Redlich a Berger, která vlastnila druhý hodonínský cukrovar (4).

Druhý cukrovar v Hodoníně byl postaven v roce 1885, první kampaň v něm začala o rok později. Mezi oběma hodonínskými cukrovary nastal boj o řepu, v němž starší cukrovar Stummerův podlehl, takže jej roku 1890 Stummer prodal firmě Redlich a Berger, která od té doby spravovala oba cukrovary (4). Cukrovar v Hodoníně byl nejdéle fungujícím cukrovarem v okrese, svou činnost ukončil v roce 1995.

Zásluhou Jana z Lichtenštejna vznikl v roce 1862 cukrovar u **Ždánic**. Ve stejném roce byl zprovozněn další cukrovar v **Kelčanech**, patřící bratrům Kleinům. Jeho rychlý rozvoj byl podmíněn jednak tamními lignitovými doly, jednak dostatkem potřebné řepné suroviny, kterou cukrovar nejdříve nakupoval, později z valné části pěstoval na pozemcích okolních dvorů, které mu byly dávány do nájmu. Roku 1871 měl kelčanský cukrovar, který byl majetkem akciové společnosti, v nájmu dvory v Kelčanech, Kostelci, v Míloticích, Mistříně a Svatobořicích. Do roku 1881 měl také v nájmu veškeré dvory na velkostatku Bzenec, Buchlov a Koryčany (13). Když byl v roce 1922 ždánický cukrovar organizačně spojen s kelčanským a v roce 1924 zrušen, byly Ždánice i nadále místem šlechtitelské stanice na pozemcích zrušeného ždánického dvora. Cukrovar v Kelčanech ukončil činnost v roce 1967 (13). Cukrovar v Kelčanech měl pro obec a její okolí velký význam. Když byly v roce 1841 odkryty v Kelčanech první sloje lignitu, netušil nikdo, k jakým důsledkům povede tento objev. V roce 1857 byly založeny sklárny, která však nebyly dlouho funkční. V roce 1862 byl otevřen akciový cukrovar. Jeho význam vzrostl zejména od vybudování vlečky ze stanice Vlkoš na Vlárské dráze v roce 1892 a pak po jeho přestavbě v roce 1952, která umožnila zvýšit denní kapacitu zpracovávání na 1 200 t řepy (13).

Těžba uhlí v okolí **Dubňan** vedla v této obci na počátku 60. let 19. století k zakládání a rozvoji průmyslových závodů. Byl zde tehdy i cukrovar (založen 1858), který však již v roce

1874 zanikl (12) a na mapě třetího rakouského vojenského mapování z roku 1876 tak již nebyl zakreslen. Tento cukrovar byl lokalizován v oblasti pozdější sklárny na Dolní huti.

K nejstarším cukrovarům Moravského Slovácka se řadí cukrovar v **Bzenci**. Tento cukrovar byl založen v těsné blízkosti obce Moravský Písek v katastru obce Bzenec v roce 1847. Téhož roku uzavřeli majitelé cukrovaru smlouvu o dodávkách řepy s majitelem Bučovic a Ždánic, knížetem Lichtensteinem, a majitelem Strážovic, Heřmanem baronem Hessem, a najali si pozemky od šardické vrchnosti a starobrněnského kláštera (4). V roce 1876 koupil cukrovar v Bzenci majitel veselského panství Viktor Chorinský. Cukrovar zásobovaly cukrovou řepou jednotlivé dvory na Chorinského velkostatku, mimo jiné i dvůr v Moravském Písku (4).

V roce 1882 byl cukrovar v Bzenci spojen s cukrovarem v **Rohatci** (vznikla společnost Rohatecko-bzenecké cukrovary Rudolf Auspitz & Co.) K oběma cukrovarům byl pronajat dvůr v Moravském Písku (577 ha), dvůr Veselí-Radošov (582 ha), později i Vilémův dvůr v Bzenci, dvůr Kněždub, Strážnice a Sudoměřice. V bzeneckém cukrovaru byla zpracovávána cukrovka také z řepařské oblasti kolem Hroznové Lhoty a z dvora Bassov (4). V roce 1949 byl provoz cukrovaru v Bzenci trvale zastaven a přistoupilo se k jeho likvidaci, dokončené v roce 1951 (4).

Počátkem roku 1863 požádali vídeňští bankéři, bratři Rudolf a Karel Auspitzové, o jednoduché tovární oprávnění vystavit cukrovar v obci Rohatec. Pro stavbu bylo vykáceno 20 až 30 jiter lesa. Blízká řeka Morava poskytovala dostatek vody, silnice Hodonín–Strážnice spojovala cukrovar se sousedními kraji (okolí Strážnice i Skalice) a obcí vedla Ferdinandova železniční dráha. Cukrovar v Rohatci pronajímал půdu šlechtických dvorů, aby si zajistil pěstováním cukrovky dostatek surovin. V roce 1869 si majitelé cukrovaru pronajaly rohatecký velkostatek i s pozemky o celkové výměře 472 ha, dvory v Kněždubě, v Sudoměřicích, ve Veselí nad Moravou a v Moravském Písku. Provoz cukrovaru Rohatec byl po kampani 1918/1919 zastaven (4).

Cukrovar v **Kyjově** nenalezneme zakreslený na žádné topografické mapě, fungoval pouze krátce mezi roky 1846 a 1863 (14) a jeho funkci v regionu později nahradil modernější provoz cukrovaru v Kelčanech.

Cukrovar ve **Vracově** (někdy označovaný také jako cukrovar Bzenec I) byl založen v roce 1838 (15) a také fungoval pouze krátkou dobu. Pravděpodobně již ve 40. letech 19. století zanikl a byl nahrazen modernějším provozem v Bzenci.

Vliv cukrovarnického průmyslu a pěstování cukrové řepy na využití krajiny v okrese Hodonín

O významném dopadu cukrovarnictví na využití krajiny na konci 19. století a přelomu 20. století bylo publikováno již několik prací (1, 5). Tento příspěvek je zaměřen na přímé dopady cukrovarnictví na využití krajiny v okrese Hodonín.

Na základě studia starých topografických map v okrese Hodonín bylo zjištěno, že mezi roky 1836–1841 a 1876 došlo v celém okrese k velmi významnému poklesu podílu ploch trvalých travních porostů (z 26,5 % na 16,8 %). Jako nejvýznamnější proces změn využití krajiny byla v tomto období evidována zemědělská intenzifikace spojená s růstem ploch orné půdy. Mezi roky 1836–1841 a 1876 bylo 8 975 ha trvalých travních porostů převedeno na ornou půdu, došlo k vypuštění většiny vodních ploch – vysušeno bylo celkem 583 ha (2). Zanikly tak rybníční

soustavy na Kyjovce, Prušánce, Trkmance a Čejčské jezero. V roce 1876 bylo v celém okrese Hodonín na topografických mapách zakresleno pouze 35 ha vodních ploch.

Velký tlak na rozšiřování ploch orné půdy v druhé polovině 19. století byl dán několika hlavními hybnými silami, např. zvýšenou poptávkou po potravinách díky růstu počtu obyvatel, změnou zemědělského způsobu hospodaření, možností dopravy zemědělských produktů na vzdálenější trhy, hlavně však možnostmi využití technických plodin a rozvojem potravinářského průmyslu (2, 7).

Mapy změn využití krajiny umožňují identifikaci největších ploch, které byly převedeny na ornou půdu. V okrese Hodonín byla většina z nich soustředěna do oblasti Kyjovské pahorkatiny a Dolnomoravského úvalu, případně podhůří Bílých Karpat.

Významný dopad rozvoje cukrovarnictví na využití krajiny byl z historických pramenů doložen na Kyjovsku. Docházelo zde k masivnímu rozorávání luk a pastvin, vysoušení rybníků a zásadním změnám ve způsobu zemědělského hospodaření na orné půdě. Bylo jasné, že rentabilita velkostatků může být zabezpečena pouze tím, budou-li napojeny na průmysl zpracovávající jejich suroviny. V úvahu již nepřicházely ani pivovary, ani palírny, nýbrž cukrovar, který musel mít svrchovaný zájem na tom, aby měl pro výrobu cukru k dispozici stále stoupající množství cukrové řepy (13).

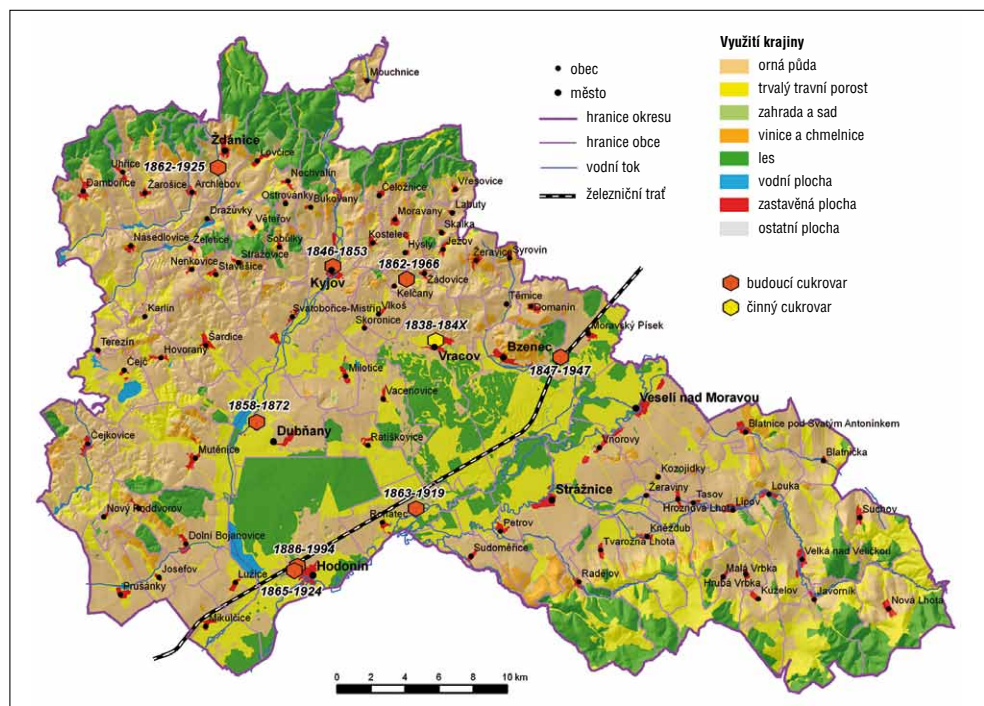
Cukrovary tedy měly zájem jen o pěstování cukrové řepy, obilnin a píce i o chov skotu a nezbytných koní. Na dvorech, které dostaly do nájmu, se likvidoval chov ovcí i všechna zařízení, která jej připomínala, zejména široké cesty nezbytné pro průhon ovcí. Cukrovarnická konjunktura způsobila takové zhodnocení orné půdy, že roku 1908 byl bez zvláštních potíží udělen souhlas k vykácení lesa Nákla v katastru obce Ratíškovice a k proměně na pole, jejichž výměra tak u milotického velkostatku vzrostla o 116 ha (13).

O výhodnosti pěstování cukrové řepy v přírodních podmínkách okresu Hodonín lze usuzovat nejen z celkového počtu provozovaných cukrovarů, ale i z konkrétních údajů o dodávkách cukrové řepy. Např. z obce Čejkovice byla cukrová řepa dodávána do cukrovarů v průměrné vzdálenosti okolo 20 km a produkci cukrovky se v této obci intenzivně věnovalo velké množství rolníků. Odbyt cukrovky v obci zajišťovaly zejména nejbližší podniky – Akciová společnost pro průmysl cukrovarnický v Hodoníně a cukrovary ve Velkých Pavlovicích a v Kelčanech (16). Pro hodonínský cukrovar byla v obci v roce 1925 nasmlouvána řepa u 98 pěstitelů, pro kelčanský cukrovar u 82 pěstitelů a pro velkopavlovický cukrovar u 66 pěstitelů. Z polních vah v majetku jednotlivých cukrovarů se pak řepa odvážela na nádraží v Čejči (16).

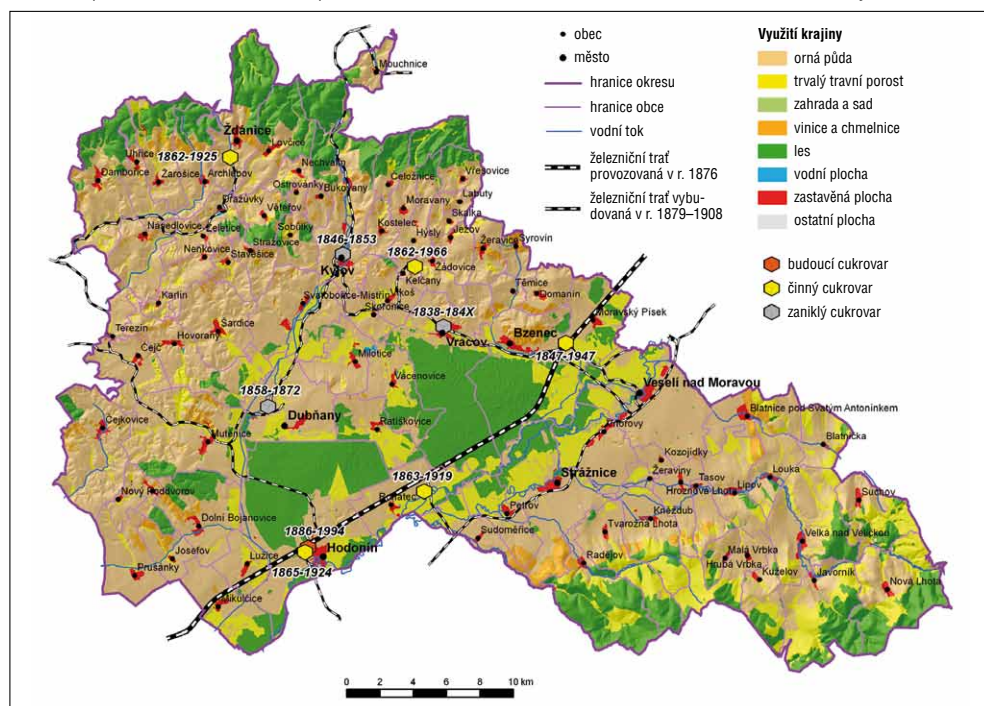
Na změny využití krajiny v obcích okresu Hodonín se projevoval i vliv dalších cukrovarů ze sousedních okresů, např. cukrovarů ve Velkých Pavlovicích nebo Martinicích u Klobouk. Cukrovar v Martinicích byl založen okolo roku 1840, činnost ukončil roku 1879. K martinickému cukrovaru patřily čejčské doly, ve kterých roku 1841 zahájil Ignát rytíř Neuwall těžbu hnědého uhlí. To se dováželo z Čejče do Martinic na vozech (11). Těžba uhlí a potřeba dalších ploch orné půdy vedly k zániku Čejčského jezera (114 ha). Odvodnění Čejčského jezera, také zvaného Bezedník, proběhlo v letech 1857–1858 (12).

Rozvoj cukrovarnictví a hornictví v okolí Dubňan měl zásadní podíl na vysušení Jarohněvického rybníka (120 ha) v povodí Kyjovky, na rozdíl od Čejčského jezera byl tento rybník obnoven v 50. letech 20. století (2).

Obr. 1. Cukrovary, využití krajiny a železniční síť v okrese Hodonín z období druhého rakouského vojenského mapování z let 1836–1841



Obr. 2. Cukrovary, využití krajiny v okrese Hodonín z období třetího rakouského vojenského mapování z roku 1876 doplněné železniční infrastrukturou budovanou mezi roky 1879–1908



Výměra osevních ploch se v okrese Hodonín v letech 1870 až 1890 pohybovala v rozmezí od 3 700 ha do 7 500 ha, podíl osevních ploch cukrové řepy na celé výměře orné půdy v okrese Hodonín se v tomto období pohyboval v rozmezí od 6,1 % do 12,5 %. Cukrová řepa zde v tomto období patřila mezi velmi významné plodiny, převyšovala dokonce úhrn osevních ploch brambor (17).

komplikací ždánského cukrovaru. Všechnu dopravu obstarávaly koňské povozy – lignit se dennodenně vozil z kyjovských dolů, vyrobený cukr zase celou zimu až k nejbližší dráze do Bzenec nebo do Křenovic na Vyškovsku (10). I když se situace mírně zlepšila poté, co byla dovedena roku 1887 dráha do Bučovic, nájemce cukrovaru E. Seidl usiloval po dlouhá léta o vybudování dráhy přímo do Ždánic, což bylo korunováno úspěchem až v září

Vliv rozvoje cukrovarnictví na rozvoj dopravní infrastruktury v okrese Hodonín

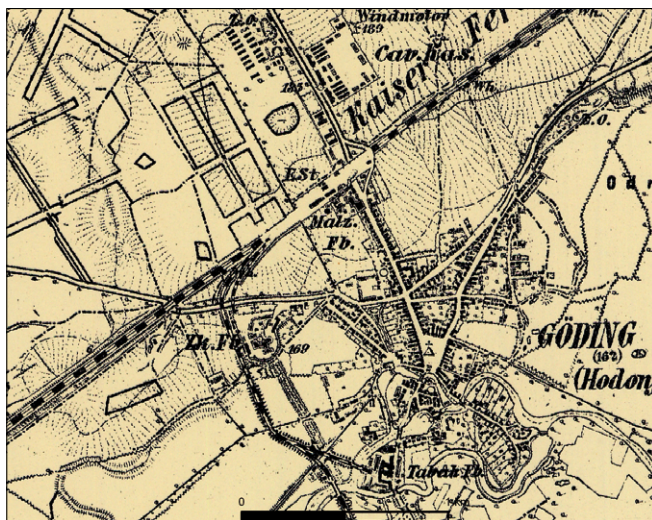
Dopravní systém jednotlivých cukrovarů je významným determinantem jejich efektivity a úspěšnosti, neboť většina cukrovarů Rakousko-Uherska byla závislá na exportu cukru do zahraničí (1). V podmínkách druhé poloviny 19. století to znamenalo zejména dostupnost železnice, která společně s vnitrozemskou plavbou jako jediná ve své době umožňovala efektivní přepravu zboží na střední a dlouhé vzdálenosti (18). Není proto překvapivé, že cukrovary Hodonín a Bzenec vznikly v těsné blízkosti stejnojmenných železničních stanic KFN (Severní dráha císaře Ferdinanda), cukrovar v Rohatci dokonce byl jedním z významných impulsů pro zřízení nové stanice na v té době již více než 30 let provozované trati. Pro svoz cukrovky byla zřízena bzeneckým cukrovarem vlastní úzkorozchodná dráha, jejíž délka trati dosáhla až 16 km. Od roku 1880 došlo v Rakousko-Uhersku k umožnění výstavby stavebně nenáročných tratí s méně příznivými traťovými parametry, které zpřístupnily železnici do mnoha dalších regionů, kam doposud tato nedospěla (9). Toho bylo využito také v mnoha cukrovarnických oblastech, včetně Hodonínska – cukrová řepa byla hlavním dopravním artiklem, který podnítil vznik místních drah Hodonín–Zaječ, Mutěnice–Kyjov a Čejč–Ždánice. Malá exkurze do dějin poslední jmenované dráhy nám může posloužit jako ukázka, jak silnou vazbu cukrovarnictví na její historický vývoj mělo.

Realizace všech potřebných přepravních vztahů byla po dlouhá léta svízelnou provozní

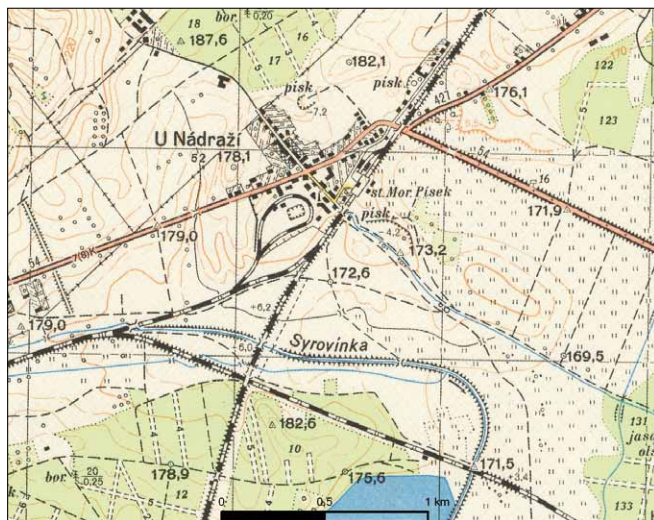
Obr. 3. Cukrovar ve Bzenci a okolní dopr. infrastruktura na mapě 3. rakouského vojenského mapování 1:25 000 z roku 1876



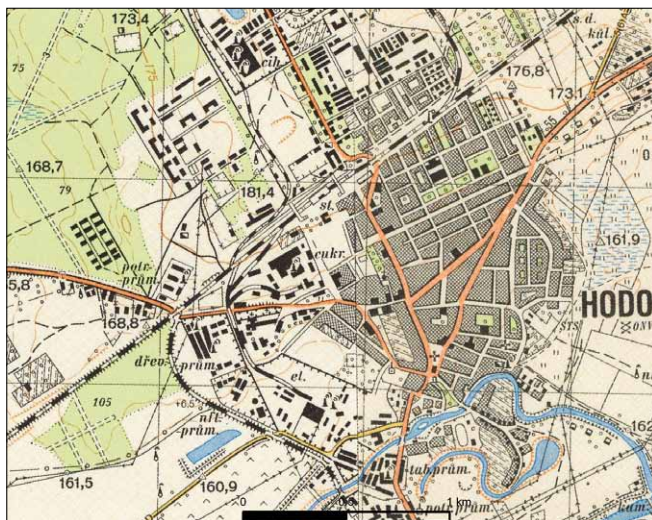
Obr. 6. Areál cukrovaru Hodonín I s okolní dopr. infrastrukturou na mapě 3. rakouského vojensk. mapování 1:25 000 (1876)



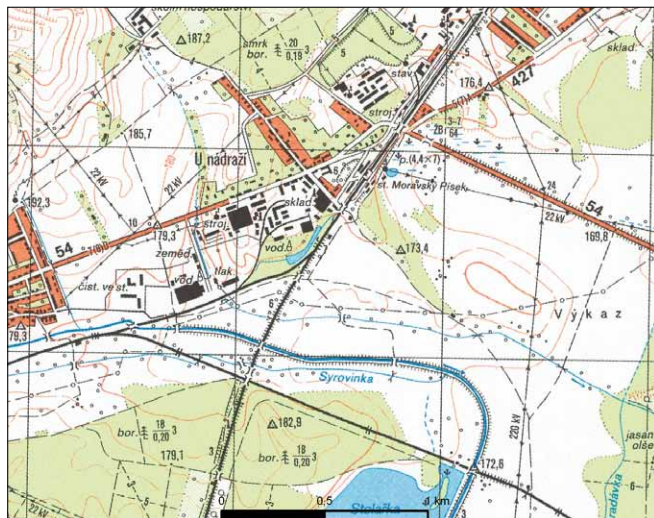
Obr. 4. Areál bývalého cukrovaru ve Bzenci na vojenské topografické mapě 1:25 000 z roku 1953



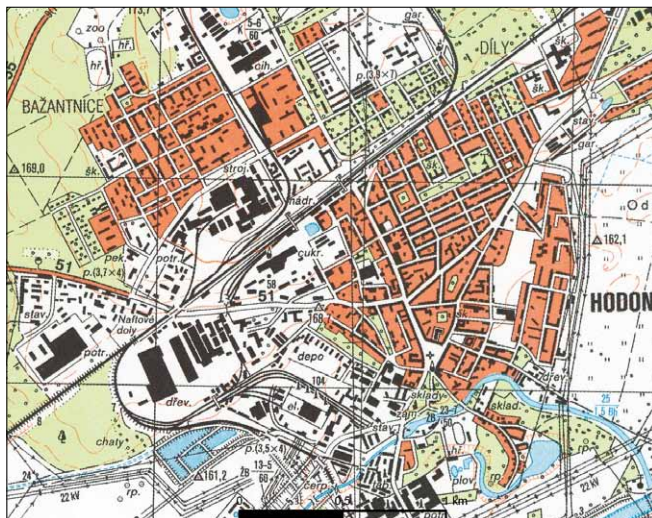
Obr. 7. Areál cukrovaru Hodonín II s okolní dopravní infrastrukturou na vojenské topografické mapě 1:25 000 z roku 1955



Obr. 5. Areál bývalého cukrovaru ve Bzenci na vojenské topografické mapě 1:25 000 z roku 1991



Obr. 8. Areál cukrovaru Hodonín II s okolní dopravní infrastrukturou na vojenské topografické mapě 1:25 000 z roku 1991



roku 1908, kdy byla trať otevřena pro nákladní dopravu – jak jinak, kvůli řepné kampani. Osobní doprava začala být provozována až v únoru 1909, kdy již nebyla potřeba nákladní dopravy tak silná. Už při budování dráhy vznikla četná nákladíště, nejen jako součást železničních stanic, ale i jako samostatné dopravní pro potřebu jednotlivých zemědělských dvorů (Želetice panství, Krumvíř dvůr). Po uzavření cukrovaru roku 1925 nastal významný pokles dopravy na dráze, ta významněji ožívala jen během řepných kampaní, jen směr přepravy cukrovky se obrátil: proudila obráceným směrem do cukrovaru v Hodoníně (10). Dráha přežila zastavení dopravy v druhé polovině 30. let 20. století, v moderní době jí pomohla k rozmachu doprava ropy, která se v regionu začala v 70. letech 20. století těžit. Ta se na trati uplatňovala i po změně společenských poměrů v roce 1989, až do roku 2003, kdy byla ložiska v okolí Uhřic napojena přímo na ropovod Družba a během krátké doby zanikla doprava na trati úplně (19).

Poděkování: Tato studie vznikla ve Výzkumném ústavu Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v. v. i. díky institucionální podpoře (VÚKOZ-IP-00027073). V Centru dopravního výzkumu, v. v. i. byla její realizace podpořena z dotace MŠMT určené na rozvoj výzkumné organizace.

Souhrn

Rozvoj cukrovarnictví v českých zemích v druhé polovině 19. století patřil mezi zásadní hybné síly změn využití krajiny. Dominoval zejména ve významných zemědělských oblastech (Polabí, střední Čechy, jižní Morava, střední Morava). Okres Hodonín je řazen také mezi tato území a vliv cukrovarnictví jako hybné síly se zde silně projevil. V okrese Hodonín bylo provozováno celkem 9 cukrovarů, jejichž poptávka po cukrové řepě vedla k silné intenzifikaci zemědělství. Nové plochy orné půdy vznikaly na úkor trvalých travních porostů a vodních ploch. Na konci 19. století zůstalo v celém okrese Hodonín pouze 35 ha vodních ploch. Rozvoj cukrovarnictví byl úzce svázán i s rozvojem dopravní infrastruktury. Některé cukrovary vznikly v těsné blízkosti prvních železničních tratí (Hodonín, Bzenec), jiný cukrovar byl důvodem pro otevření nové železniční stanice (Rohatec) a některé další byly hlavní motivací pro budování regionálních železničních tratí (Ždánice, Hodonín, Kelčany).

Klíčová slova: cukrovarnictví, využití krajiny, železnice, okres Hodonín.

Literatura

1. VYSKOČIL, A.: Bílé zlato a budování železniční sítě. *Listy cukrov. řepář.*, 2010, 126 (9–10), s. 284–287.
2. HAVLÍČEK, M.; CHRUDINA, Z.; SVOBODA, J.: Vývoj využití krajiny v geomorfologických celcích okresu Hodonín. *Acta Pruboniana*, 2012 (100), s. 73–86.
3. HAVLÍČEK, M. ET AL.: Long-term land use development and changes in streams of the Kyjovka, Svratka and Velička river basins (Czech Republic). *Moravian Geographical Reports*, 20, 2012 (1), s. 28–42.
4. RUBÁŠ, S.: *Vznik a vývoj Akciové společnosti pro průmysl cukrovarnický a možnosti využití ve výuce dějepisu*. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy university, 2007, 179 s.
5. LÖW, J.; MÍCHAL, I.: *Krajinný ráz*. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce, 2003, 552 s.
6. SKOKANOVÁ, H. ET AL.: Development of land use and main land use change processes in the period 1836–2006: case study in the Czech Republic. *Journal of maps*, 8, 2012 (1), s. 88–96.
7. HAVLÍČEK, M.; DOSTÁL, I.: Vývoj využití krajiny v okrese Hodonín v kontextu vývoje dopravních sítí. *Acta Pruboniana*, 2012 (102), s. 57–64.

8. HUDEC, Z. ET AL.: *Atlas drab České republiky 2006–2007*. Praha: Dopravní nakladatelství Kalous, 2006, 310 s.
9. STRACH, H.: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Band I., Teil II*. Wien/Teschen/Leipzig: K.u.K. Kriegsministerium; Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein & Prochaska, 1898, 582 s.
10. STAŠA, J.; CHALABALA, F.: *60 let železniční trati Čejč - Ždánice 1908–1968 : sborník*. Ždánice: Sdružený záv. klub ROH, 1968, 54 s.
11. BUKOVANSKÝ, J. K.: *Vlastivěda moravská II. Místopis Moravy, č. 29, Klobucký okres*. Brno: Muzejní spolek, 1909, 155 s.
12. HLAVINKA, K.; NOHÁČ, J.: *Vlastivěda moravská II. Místopis Moravy, č. 45, Hodonský okres*. Brno: Muzejní spolek, 1926, 259 s.
13. HURT, R. ET AL.: *Vlastivěda moravská. Kyjovsko*. Brno: Muzejní spolek, 1970, 537 s.
14. ŘÍHA, O.: *Počátky českého cukrovarnictví*. Praha: Univerzita Karlova, 1976, 178 s.
15. GEBLER, J.; MAREK, B.; FRONĚK, D.: Cukrovarnický průmysl na území České republiky. Historický přehled – 220 let výroby cukru: 1787–2007. *Listy cukrov. řepář.*, 2007, 123 (7–8), s. 252–258.
16. JAN, L. ET AL.: *Čejkovice 1248–1998*. Čejkovice: Obecní úřad, 1998, 463 s.
17. Kolektiv autorů: *Databáze osevních ploch v soudních okresech Moravy*. Brno: Mendelova univerzita, Ústav agrosystémů a meteorologie, 2012.
18. DOSTÁL, I.; ADAMEC, V.: Transport and its Role in the Society. *Transactions of Transport Sciences*, 2011, 4 (2), s. 43–56.
19. KOTÍK, V.: 100 let od uvedení železniční tratě Čejč–Ždánice do provozu 1908–2008. *Ždánický zpravodaj*, 2008, 47 (mimořádné číslo), s. 1–20.

Havlíček M., Svoboda J., Dostál I.: Development of Sugar Industry in Hodonín District and Its Effect on Land-Use Changes and Transport Infrastructure

The sugar industry development was one of the major driving forces changing the land-use during the second half of the 19th century in the Czech country. It dominated especially in major agricultural areas such as the Labe lowlands, Central Bohemia, Central Moravia and South Moravia. The Hodonín district also belonged to these regions with strong and distinctive impact of sugar industry. In Hodonín district operated 9 sugar factories and their demand for sugar beet led to strong intensification of agriculture; new areas of arable land emerged in place of grassland and water surfaces. At the end of the 19th century, only 35 ha of water surfaces remained in the whole district. The expansion of the sugar industry was accompanied by development of the transport infrastructure as well. Some of the sugar factories were founded in close proximity to the first rail lines (Hodonín, Bzenec), the existence of a sugar factory was even the reason for opening a new railway station (Rohatec) and some others were the main motivation for the construction of regional railways (Ždánice, Hodonín, Kelčany).

Key words: sugar industry, land-use, railway, Hodonín district.

Kontaktní adresa – Contact address:

Mgr. Marek Havlíček, Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v. v. i., odbor krajinné ekologie a geoinformatiky, Lidická 25/27, 602 00 Brno, e-mail: marek.havlicek@vukoz.cz