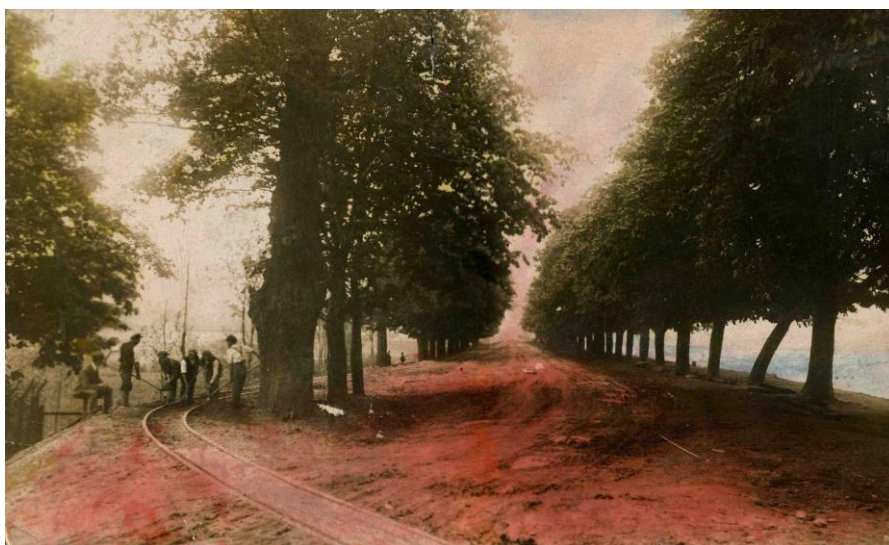


Řepařská dráha Radovesnice – Libněves



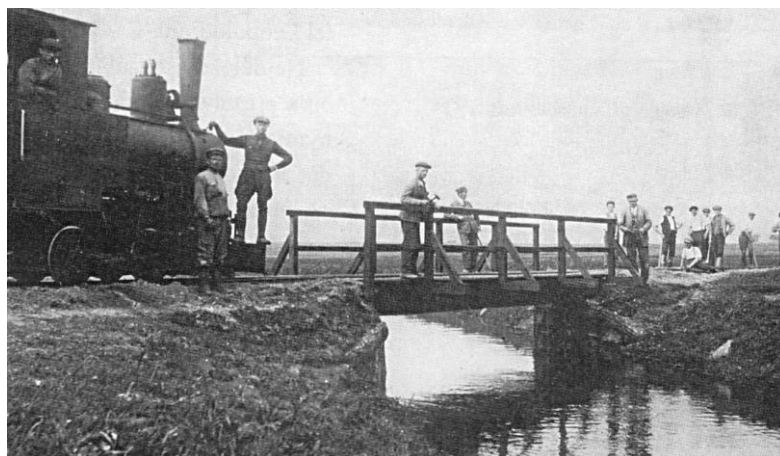
Práce na trati úzkokolejné železnice v Žehuni v roce 1924

Řepařská malodrážka Radovesnice – Libněves, která ukončila provoz roku 1959 po dokončení úprav na Žehuňském rybníce, žije stále ve vzpomínkách pamětníků. I ti už ale jen z vyprávění vědí, že její předchůdkyní byla drážka s koňským pohonem, která byla povolena pouze poděbradským hejtmanstvím v součinnosti s novobydžovským, ale nikdy ne zemskými úřady.

Protože doprava řepy koňskou dráhou za pomoci dvaceti párů koní byla svízelná, uvažovalo se převést ji na parní pohon. Po kampani roku 1923 bylo rozhodnuto. Dosavadní trať se však nedala pro parní provoz použít. Musela se postavit trať zcela nová, pokud možno v ose původní koňky.

Zemská politická správa projekt schválila 14. července 1924. Tlaková zkouška na lokomotivě se prováděla v Libněvsi již 27. května 1924. Stavba začala. Do začátku kampaně se však nemohla dostavba stihnout, musela se proto využít ještě koňka a začít stavět od konce, od Radovesnic, a to naráželo na mnoho potíží s dopravou materiálu po silnici. Délka trati z Libněvse do Radovesnic byla 13,1 km, ale po silnici to bylo dále.

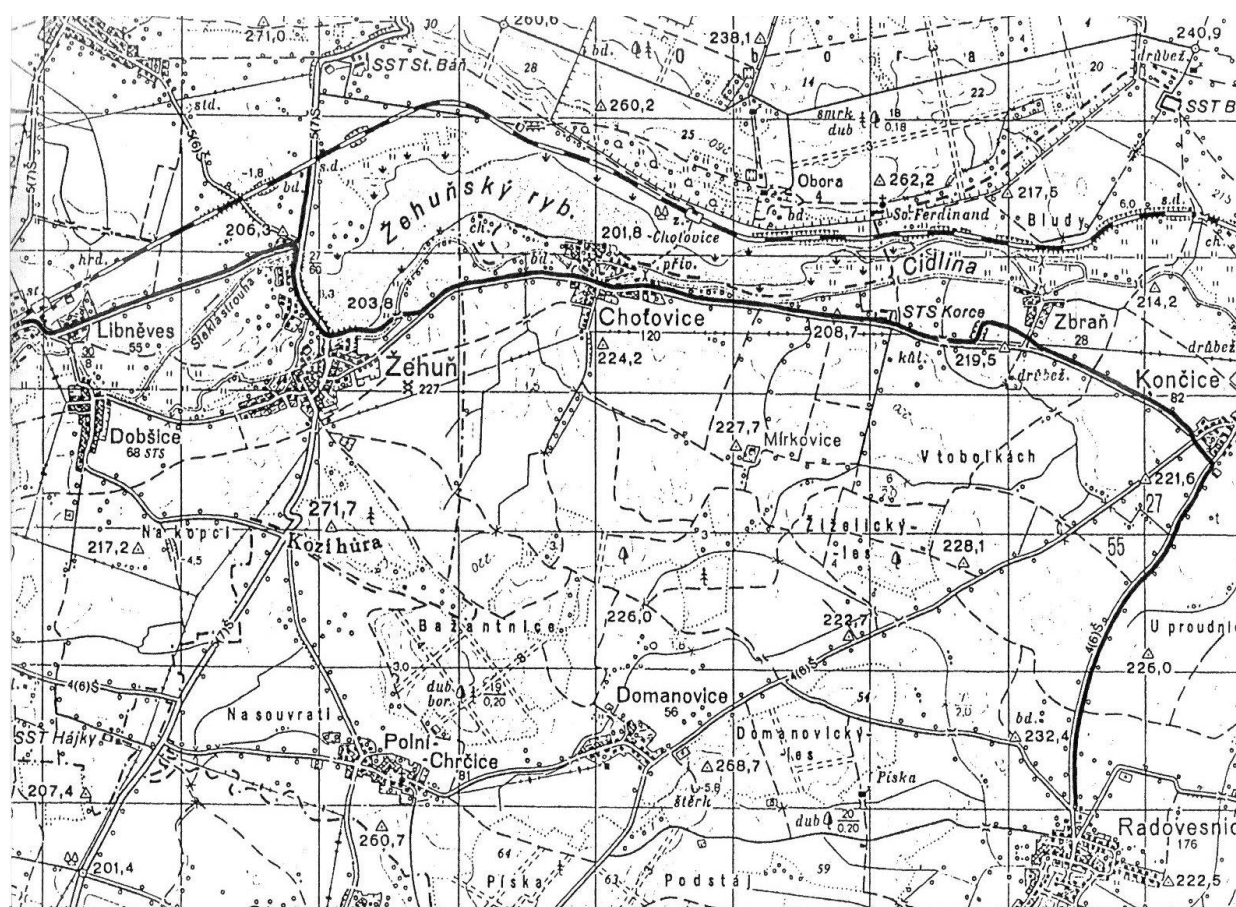
Všechny překážky se překonaly a 1. října 1924 povoluje zemská politická správa používání dráhy mezi Radovesnicemi a Choťovicemi, kde se naložené vozy předávají koňce. V březnu 1925 začalo s dokončením zbývajících tratí a v červenci 1925 se rozšiřují a zesilují dubové mosty na hrázi. Kolaudace se koná 14. září 1925 a od 18. září 1925 se povoluje používání trati.



Lokomotiva před mostem náhonu Na haldech v roce 1925

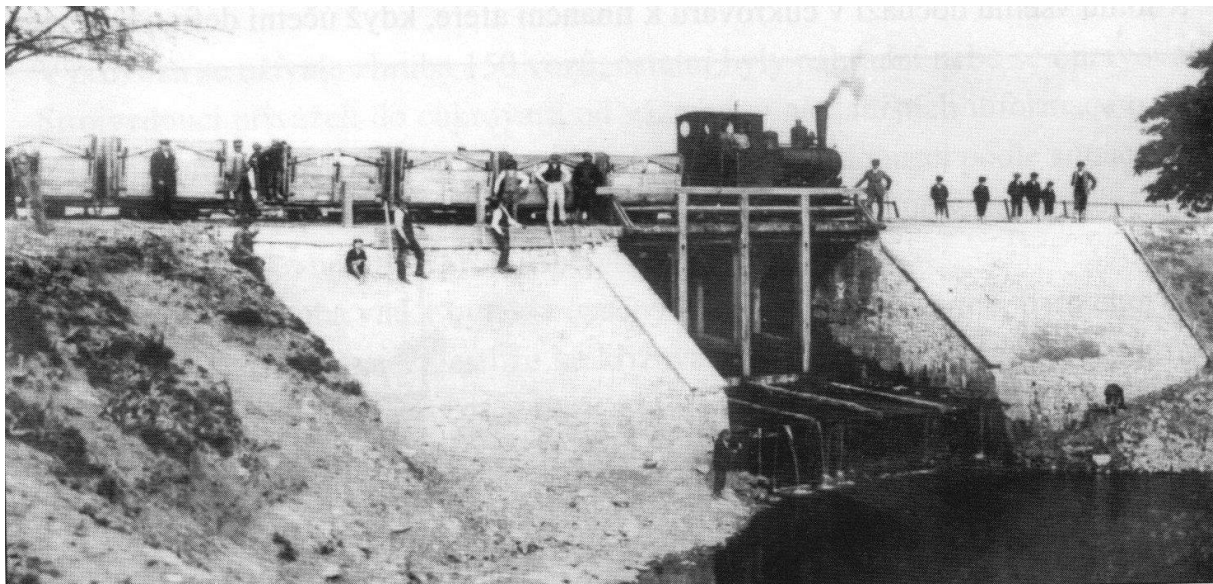


**Lokomotiva na parní pohon s vláčkem jedoucím po hrázi Žehuňského rybníka
- fotografii věnoval kronice v roce 1984 František Khýn z čp. 40**

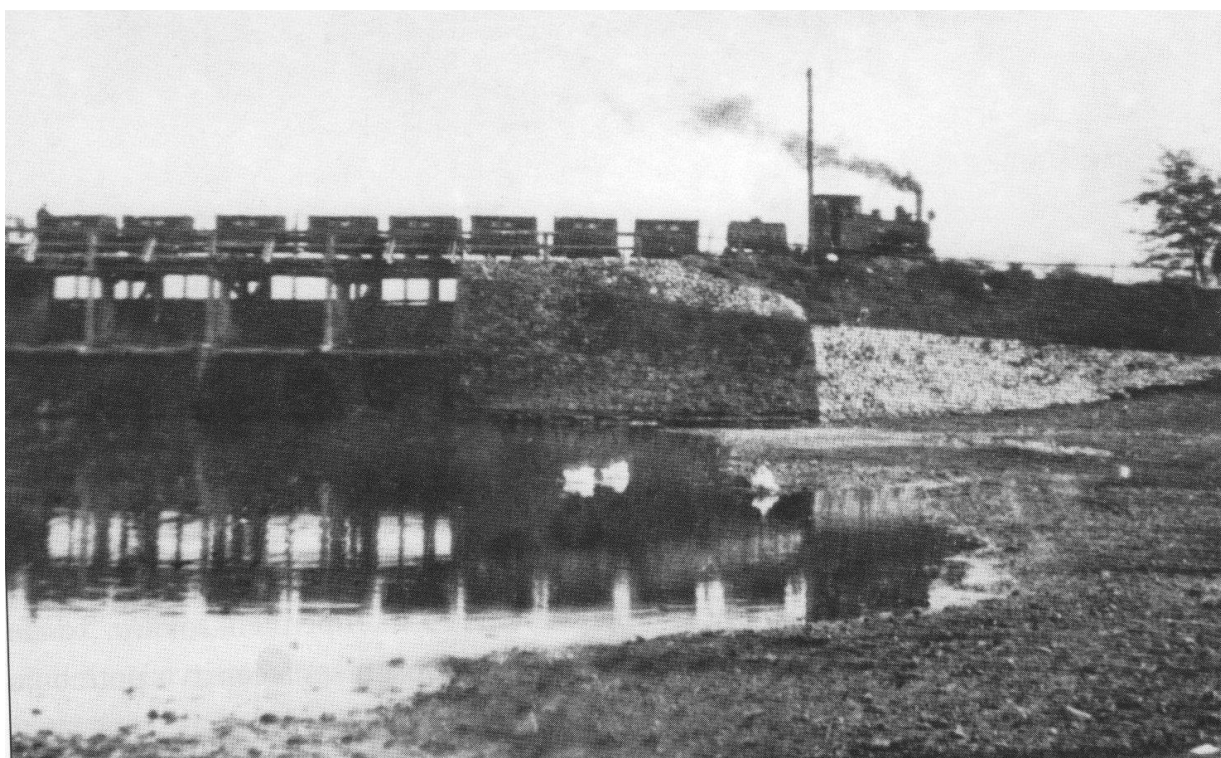


**Trat' řepařské dráhy z publikace Ing. Jiřího Strnada *Úkokolejné železnice
na bývalé Severozápadní a České obchodní dráze***

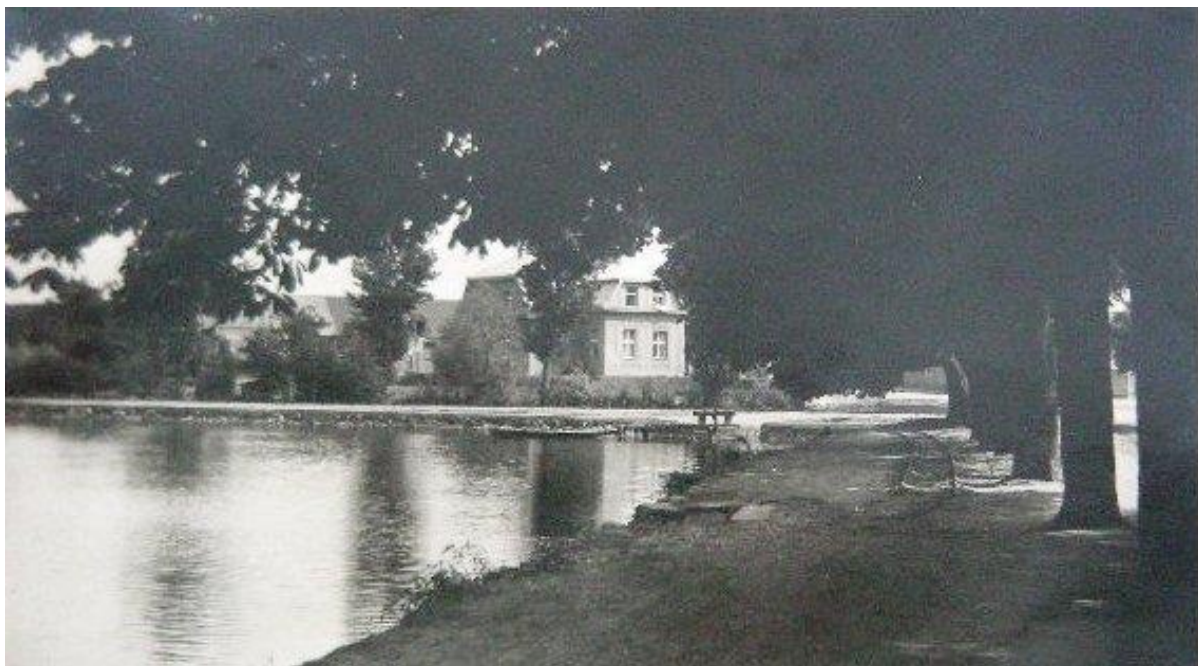
Stavební délka celé trati činila 13,8 km, odbočka ke Staré Báni 670 m. Na trati bylo 15 přejezdů okresních silnic. Nová dráha měla 2 lokomotivy, 181 řepných vozíků, 3 cisterny a 1 sněhový pluh. V provozu se užívalo asi 150 vozů, ostatní byly nákladní nebo se opravovaly. Do nákladíště pro Starou Bář jezdil vlak bez cisterny. V nákladíšti bylo 10 až 15 skládačů. Jako stálí zaměstnanci pracovali na dráze dva strojvedoucí, dva topiči, účetní zároveň jako vedoucí provozu a pět až šest úpravčích trati.



Vlak na mostě Žehuňského rybníka Na skále v roce 1926



Vlak na mostě Žehuňského rybníka Pod osmi v roce 1928



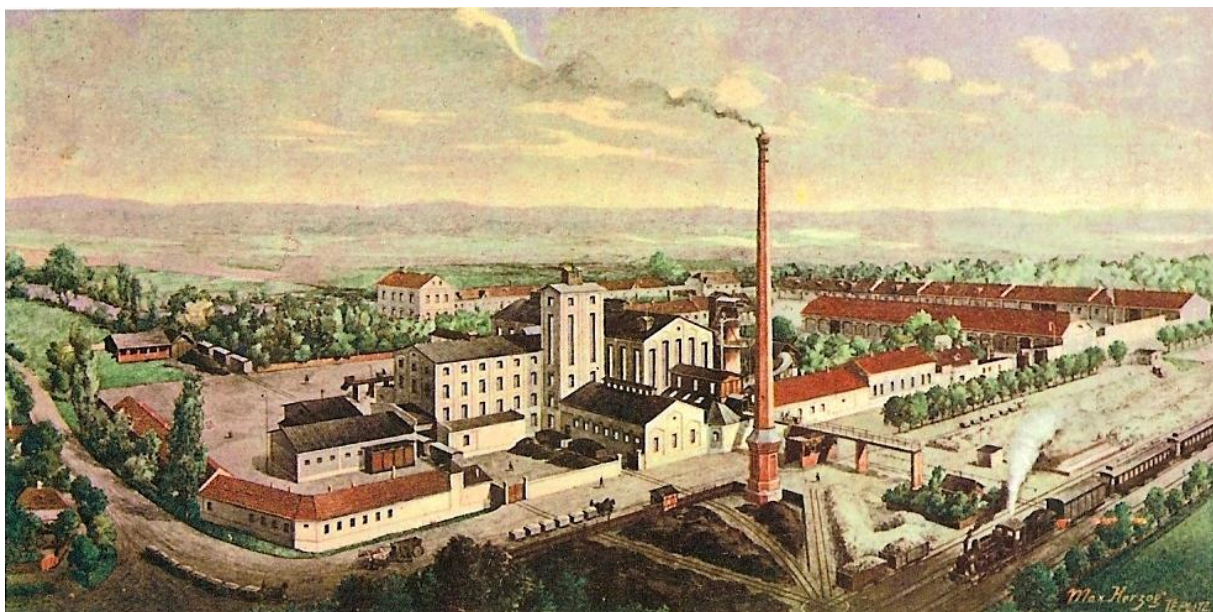
Zbytek kolejí původní koňské dráhy v blízkosti rybníka – asi 30. léta dvacátého století



Hráz Žehuňského rybníka s kolejemi řepařské drážky – pohled od Malé Strany, na snímku z 30. až 40. let dvacátého století Josef Zelený z čp. 9, fotografii věnoval kronice v roce 1984 František Khýn z čp. 40

Trať byla v provozu hlavně v kampani, ale využívala se také při přepravě ostatních zemědělských produktů a hnojiv, hlavně mezi dvorem Korce a Libněvsí. Malodráhu někdy využívali i lidé z přilehlých vesnic, třeba jen ke svezení, ačkoliv to bylo přísně zakázáno. . Pamětníci vzpomínají, že jako děti nejčastěji naskakovali ke svezení po zapískání u dubu, když vláček zpomalil před přejezdem silnice a zahýbal ke staré kaverně a po jižní hrázi rybníka se pomalu blížil k mostku přes náhon.

Zrušení libněveského curovaru v roce 1932, jednoho z nejstarších, jemuž chybělo v tomto roce jen pár let do stovky, je nejen předzvěstí velkých změn v provozu řepařské drážky, ale i jejího budoucího se zániku.



Cukrovar v Libněvsi v době svého rozkvětu

Cukrovarská malodrážka plní sice ještě léta svou částečně okleštěnou funkci, využívá se i v protektorátu, přečká velkou povodeň v roce 1947 i politické změny po únoru 1948, novou povodeň při rekonstrukci rybníka, dočká se nového betonového tělesa, vedoucí po hrázi rybníka, ale je to poslední změna na malodráze.



Povodeň při rekonstrukci rybníka 31. ledna 1953 na části obce Čuraje

Lokomotivy dosluhují, nová koupená nestačí zvládnout provoz, po tlakové zkoušce v září 1954 komisař zakazuje provoz. Tím jsou lokomotivy definitivně vyřazeny z provozu, když ještě předtím občas pomáhaly při stavbě nových. mostů.



Podzim 1954 – práce na úpravách rybníka vrcholí a vláček na novém betonovém mostě stále ještě slouží k dopravě řepy na překladiště v Libněvsi, odkud se odváží do cukrovaru



Úpravy rybníka jsou ukončeny, připravuje se asfaltování silnice, kolejnice malodrážky za novým betonovým obrubníkem zanedlouho nenávratně zmizí

Rok 1956 je pro malodráhu posledním. Motorové lokomotivy jezdí jen do Choťovic, dál je trať nesjízdná. V roce 1959 se trať začíná likvidovat a koleje se rozprodávat. O dva roky později není po úzké dráze žádná stopa. A tak úzkokolejná dráha existuje dnes již jen ve starých mapách a ve vzpomínkách pamětníků.

Poznámka: Více v publikaci Ing. Jiřího Strnada *Úzkokolejné železnice na bývalé Severozápadní a České obchodní dráze.*

V roce 2009 zpracovala Ludmila Tvrdíková,
kronikářka obce

