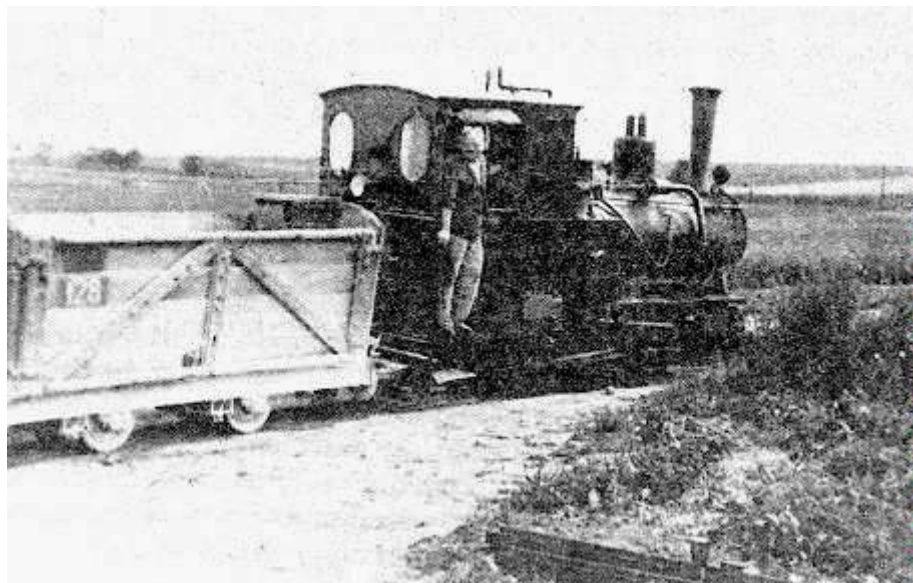


## O řepářském vláčku

Dnes si jen bystrý pozorovatel v krajině na severu obce všimne nenápadných pozůstatků zrušené řepářské úzkokolejky, tu vyvýšená vlna bývalého drážního tělesa nebo zbytky drážních domků a mostků. A přece se tu v letech 1902 až 1959 proháněla malá mašinka.



Velký rozmach pěstování cukrovky nastal v 19. století, kdy se český cukr stal důležitým vývozním artiklem. Zvláště v Polabí bílá řepa zabírala velkou část zemědělské půdy. Běžné koňské povozy již nestačily řepu svážet, a tak se cukrovary snažily zemědělcům usnadnit a urychlit přísun řepy do cukrovarů budováním úzkorozchodných drážek. Prvá řepařka byla kolínská, postavená v r. 1894, a záhy následovaly další (Vlkava, Dymokury, Rožďalovice, Kopidlno, Libněves) v celkové délce 130 km.



Ta naše byla postavena v roce 1902 firmou Orenstein a Koppel pro hraběte Děpolta Černína ke svozu cukrové řepy nejprve z Dymokur do Kněžic. V roce 1904 byla prodloužena z Kněžic do Meziháje, v roce 1913 byla postavena odbočka z Meziháje do písničku. K dalšímu rozšíření došlo stavbou nové větve z Dymokur do Činěvse v r. 1921, která byla o dva roky později prodloužena až do koncového nákladiště ve Velenicích. V roce 1924 byla zprovozněna další odbočka, tentokrát z nákladiště v Záhornici do Chotěšic. Posledním vybudovaným úsekem byla v r. 1925 odbočka z Meziháje do Sekeřic, čímž její celková délka dosáhla 32,950 km.



Záhornice: původní výhybna a nákladiště, odtud odbočovala větev do Chotěšic

Provoz řepařských vlaků zabezpečovaly původně parní, později motorové lokomotivy. Prvá byla parní třínápravová lokomotiva o výkonu 30 koní a i její následovnice dodala již zmíněná firma Orenstein a Koppel, později motorové dodávala Českomoravská Kolben. Vlaky měly i více než 30 vozů, vagonu uvezly až osm tun řepy. V roce 1932 bylo v evidenci vedeno celkem 248 řepných vozů a dvě cisterny. Jednou z rarit této dráhy bylo spřahování vozů. Nebyl zde použit střední nárazník, jako u většiny úzkorozchodných drah, ale vozy měly prodlouženy podélné trámy rámu jako nárazníky, a byly spojovány uprostřed řetězem. Stejně nárazníky měly i lokomotivy. Rozchod trati byl 600 mm, byla původně stavěna podle rakouské normy pro průmyslové dráhy, ale její majitel hrabě Černín ji budoval důkladněji, dřevěné pražce byly uloženy do šterkového lože, což umožňovalo stanovení nejvyšší rychlosti až na 25 km v hodině. Topírna byla postavena v lese nad Dymokury směrem k Záhornicím. Postupem času se pro ni vžil název „Hajc“. Mimo topírny zde byly sklady a domek pro vlakové čety. Ve všech stanicích byly vozové váhy, další kontrolní pak v cukrovaru. Nejvyšší stoupání pak měla trať v úseku mezi cukrovarem a Hajcem, a to 30 promile. Proto byla vždy část vlaku odstavována na koleji „ U vody“ u Pustého rybníka, kam se pro ní stroje od Hajcu vracely. Přestože trať protíná údolí plná rybníků, nebyla oblast na použitelnou vodu příliš bohatá, a proto byla voda dobírána takřka všude, ze studen, rybníků a dále také z vodojemů, které byly vybudovány v Hajcu,

Záhornicích, Kněžicích, Mezihájí a Činěvsi, a které byly zásobovány kondenzovanou vodou z cukrovaru. To také vysvětluje účel cisternových vozů. U nádrží byly také zřízeny skládky kvalitního ostravského černého uhlí. Mostky a propustky byly betonové nebo kamenné, ty nad pět metrů rozpětí pak ocelové. Vlak provozovala četa o třech brzdářích, funkci vlakvedoucího zastával strojuvůdce. Během kampaně začínal provoz již po třetí hodině ranní a končil až večer mezi šestou až devátou hodinou. Trať udržovaly dvě stálé čety o šesti lidech a traťmistr měl k dispozici šlapací drezinu. Jako jediná v kraji měla vlastní jízdní řád. Sezonního charakteru provozu pozbyla dráha již před první světovou válkou, kdy byla zahájena přeprava šterku z lomu. Později se také vozila umělá hnojiva a další materiály.



Zbytky ocelového mostu mezi Záhornicemi a Dymokury





Činnost železničky byla ukončena v roce 1959, kdy úlohu svozu cukrové řepy převzaly nákladní automobily. Po roce 89 se postupně přestala pěstovat cukrová řepa a z dymokurského cukrovaru jsou dnes jen ruiny, ostatně jako z mnoha jiných.

Ale řepařská uzkokolejná železnička úplně neskončila. Nadšení fandové z Dymokur a Činěvsi ze spolku „Řepařská drážka“ dali dohromady vozík řepařky, kovové zbytky z vybavení trati a celou trasu zdokumentovali. Další techničtí nadšenci z kolínského „Klubu pro obnovu řepařské dráhy“ dokonce vybudovali cca 4 kilometry tratě ze Sendražic po vyhybnu Na mlejniku. V nádražní budově je muzeum a o víkendech, svátcích a prázdninách se můžete svést vláčkem taženým, buď parní, nebo dieslovou lokomotivou, a to dospělí za 90 Kč, děti za 60 Kč. Více na jejich webových stránkách <http://zeleznicka-bloudil.cz>.



Současná dráha v Kolíně Sendražicích

Příloha: Dobová mapa Záhornice a okolí s vyznačenou železničkou

Prameny:

Lenka Svobodová: Záhornice v běhu staletí (2000),

Polabí, roč.19, 1979, č.5-6

[www.http: dymokurská úzkokolejka.sweb/cukrvlak](http://www.dymokurska.cz)

[www.http:vlaky.net/zeleznice/spravy/4689-Dymokurska-reparska-zeleznicka](http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4689-Dymokurska-reparska-zeleznicka)

[www.http:zeleznicka.bloudil.cz](http://www.zeleznicka.bloudil.cz)

[www.http: dymokurka.webgarden.cz](http://www.dymokurka.webgarden.cz)

Fotografie a mapy jsou použity z výše uvedených webů.

