

Železniční zastávka Vysoké Popovice

Zřízení zastávky vlaků ve Vysokých Popovicích mělo pro občany přímo existenční význam, proto se o této události zmíním obsáhleji.

Podle dochovaných dokumentů bylo v původním projektu stavby dráhy Zastávka u Brna-Okříšky (1855-1885) počítáno se zřízením nádraží v Popovicích.

Tehdejší zástupci obce, převážně zemědělci, podali však proti stavbě dráhy ostrý protest a poněvadž pro rychlý postup projektové přípravy nebylo času na dlouhé přípravy, bylo nádraží z projektu vypuštěno.

Hlavním důvodem odporu byla pravděpodobně obava ze ztráty výtěžku při formančení, pro které byly u nás dobré podmínky. Obec leží na polovině cesty (30 km) z Třebíče do Brna, byla tu zájezdní hospoda se stájem pro 20 koní.

Pokud je mi známo, není na trati Brno-Okříšky ani jeden hospodářský obvod obce tak postižen devastací půdního fondu jako u nás, vyvolaný stavbou dráhy, údajně pro velké stoupání. Zástupci obce prý se snažili o přesunutí trasy dráhy na tzv. panské louky, kde je rovnější terén, ale správce rosického panství, byl příliš mocný protivník našich předků.

S rozvíjejícím se průmyslem měnila se i sociálně-ekonomická struktura naší obce.

Čím dál více občanů dojíždělo do zaměstnání do Brna apod. a docházelo k paradoxní situaci, že projížděli kolem Popovic do Rapotic, pak museli jít skoro 3km zpátky domů a ráno zase do Rapotic nebo na Zastávku (6,5km) na vlak.

Při krácení cesty přes tzv. rapotické pastvisko byli šikanováni pro chůzi přes soukromý pozemek.

Mnozí zvláště mladí chlapci vyskakovali z jedoucího vlaku při zpomalení ve stoupání „u dubů“, čímž se vystavovali nebezpečí úrazu a pronásledování četníky. Uzávalo trpké ovoce vzdoru našich předků.

Bylo podáno několik žádostí (poslední z r. 1930) o zřízení zastávky vlaků, ale bezúspěšně. Popovičtí byli zapsáni jako rebelové.

Zní to podivně, ale nebýt druhé světové války, asi by snaha po zřízení zastávky byla marná.

Němci potřebovali zrychlit propustnost železniční trati a plánovali rozšíření kolejišť na všech nádražích trati Brno-Okříšky.

Nejužším profilem celé trati byla 9km dlouhá trasa ze Zastávky do Rapotic a na velkém stoupání (26‰).

Naskytl se pro nás veliká, myslím si, že poslední šance.

Tehdejší přednosta rapotické stanice p. Beneš upozornil prostřednictvím dp. Dopity, děkana v Popovicích obecní zastupitelstvo na tyto záměry, ale to, složené ze starších konzervativních zastupitelů odmítlo.

Hlavním iniciátorem a duší celé akce byl Václav Coufal, stolařský dělník, narozen 11.4.1915 v Popovicích č.61, pozdější ředitel ÚP závodů v Bučovicích a Koryčanech.

Žádost o zřízení železniční zastávky byla podána na Ministerstvu dopravy v lednu 1943 a úspěšným patronem našich zájmů a spolehlivým informátorem byl popovický rodák p. Oldřich Tejkal, zaměstnanec leteckého odboru Minist.dopravy, bytem v Praze Kbelích.

Jako doklad k žádosti byl seznam s podpisy 197 dělníků a studentů z Popovic a 159 podpisů z Lukovan, kteří používali vlakové spojení.

10. srpna 1943 byla svolána komisionální jednání k výběru vhodného místa.

Po přezkoumání možnosti autobusového spojení, brala komise v úvahu počty obyvatel v obci, potenciačních uživatelů zastávky (Příbram-1150, Popovice-900, Lukovany-972, Zakřany-1050 osob). Představitelé Zakřan prohlásili, že vzhledem k dobrému autobusovému spojení nemají na zřízení zastávky zájem.

Vše se zdálo být na dobré cestě, ale určitá skupina příbramských občanů se od nás odtrhla a podala separátní žádost na zřízení zastávky na 15km trati v prostoru „Příbramský mlýn-Vinohrádek“, pro

Popovice v nevýhodném místě, vzdáleném asi 1,5km od obce. V Praze měli mocného přímluvce v sekčním šéfovi ing. Valachovi.

Nastal nepředstavitelný nervák plný intrik a závod v úplatcích potravin a různého zboží, které byly posílány oběma stranami s velkým rizikem do Prahy.

10.12.1943 byla svolána nová komise pohoštěná ve mlýně p. Pirochty a posléze též v restauraci p. Hudece v Popovicích. Na doporučení p. Tejkala jela 7.3.1944 do Prahy na Min. dopravy delegace, za Popovice V. Coufal a Karel Odehnal, obchodník, který znal dobře německy, za Lukovany JuDr. Jar. Procházka, zam. ČSD v důchodu. Jako rozhodující argument sebou vezli fotografie obou míst, kde má být zastávka zřízena.

Vedoucí technického odboru prohlásil: „Mohl bych Vás dát za fotografování strategických objektů klidně zavřít, ale obdivuji Vaši houževnatost a myslím si, že máte vyhráno“!

Rozhodnutí na sebe nedalo dlouho čekat. 23.4.1944 byla uzavřena smlouva č.j.V-42-IS-1366-15-44 – mezi ředit. protektorátní dráhy v Brně a obcí Popovice o zřízení železniční zastávky vlaků v km 16,056 trati Brno – Okříšky (střed nástupiště) v obci Popovice. Smlouva má 29 bodů a za obec zastupitelstvo ji podepsali: Pelc Jan rolník č.14, Malý Metoděj horník č.42, Poduška Theodor stolař č.145 a Fiala Jan rolník č.19.

Za Lukovany se úředního jednání zúčastňoval p. Jar. Harák.

Četl jsem fotokopii této smlouvy, kdy veškeré práce a povinnosti musela zajistit obec.

Toužebné přání občanů bylo splněno, ale teprve nastala práce, které se chopil každý, kdo měl zdravé ruce. Veškeré práce organizoval V. Coufal.

Během 1,5 dne (na Velký pátek a Bílou sobotu) bylo navezeno přes 200 fůr šterku z lesíka „Doubí“ na zpevnění a rozšíření cesty k nádraží (ručně nakopat a naložit), dále pak navezeno 180m dlouhé nástupiště, 4,5m široké (materiál z blízkého lesa „Čelejšky“, potahy z Lukovan a Popovic, byla vybudována odvodňovací strouha. V neděli 7.května byl přistaven pracovní vlak se 7 vagony škváry na povrchovou úpravu nástupiště s tím, že vlak musel být vyložen za 68 min., mezi průjezdem vlaků. Na vlak se doslova vrhlo na 200 brigádníků z Popovic a Lukovan a vagony byly vyloženy za 30 min. ke všeobecnému údivu vlakové čety a traťmistra. Do 10.května bylo vše připraveno ke kolaudaci, tj. postavena budka na prodej jízdenek, urovnáno nástupiště a ohrazeno železnými trubkami, vysazeny topoly a záhony květin. Dráha provedla osvětlení a zabezpečovací zařízení.

Topoly byly vysazeny občanem Rajmundem Hudecem st.čp.92 v počtu asi 35 kusů. Dnes jich zůstalo 17, ostatní byly vykáceny pro přehlednost železniční tratě.

V restauraci u Hudeců se vařilo celodenně pro 50 dělníků. Byli ubytováni v sále.

V pondělí 22.května 1944 byla provedena kolaudace a převzetí zařízení do užívání.

V 9.30 hod. přijela do Rapotic 13 členná delegace protekt. drah. Za Popovice se zúčastnil p. Coufal, p. Odehnal (tlumočnick) za Lukovany p. Harák a p. Hrubý. Drezinou přijeli do Popovic po projednání nezbytných formalit se odebrali ke slavnostnímu obědu do restaurace k Hudecům.

V 15.30 hod. přijíždí 1.vlak. V předu na lokomotivě je velká ozdobná tabule s dvojjazyčným nápisem „První vlak zastavuje v Popovicích 22/V.1944“ a emblémem okřídleného kola v průměru asi 1,5m, uvitý věnec z pampelišek a blatouchů. Výzdobu vlaku provedli na Zastávce železniční zaměstnanci z Popovic a Lukovan. Přes špatné počasí (celý den byla zima a padal déšť se sněhem) čekalo na vlak velké množství lidí, školní mládež s učiteli, děvčata v krojích předala vlakové četě balíčky s občerstvením, cigaretami a upomínkou. Vyhrávala dechová hudba p. Siegla z Příbrami. Komise pozorně sledovala plynulost rozjezdu vlaku, který přes krajně nepříznivé podmínky se rozjel dobře. Po odjezdu vlaku pronesl p. Coufal krátký projev a poděkoval všem, kdo se o zřízení zastávky zasloužili. Do 18 hod. byl v sále u Hudeců koncert dechové hudby a pak se šlo k dalšímu dělnickému vlaku. Potom byla vybudována čekárna, záchody a jímka, do čekárny zavedeno osvětlení a instalována kamna. Dřevo dodala pila p. Kristka z Ludvíkova za 11.072K. Celá akce s názvem „Popovice u Rapotic“ za 8měsíců vykázala tržbu 297.788 Kč..

Správa dráhy chtěla v Popovicích urychleně vybudovat 2.odstavnou kolej nad zastávkou po pravé straně k Rapoticím. Do obce přišlo asi 80 brigádníků z Prahy, většinou studenti a úředníci z ČKD. V délce asi 250m byl upraven terén, na místě uloženy pražce, kolejnice i vyhýbky, ale pro nízkou pracovní morálku a celkovou atmosféru ke konci války nebyla 2.kolej dokončena.

Ze začátku zastavovaly jen některé vlaky, později na žádost a podporu železničních zaměstnanců zastavovaly již téměř všechny vlaky. Dne 19. března 1947 uznaly ČSD železniční zastávku „**Vysoké Popovice**“ (po změně názvu) za definitivní a celé zařízení převzaly do své správy. Boj o zřízení železniční zastávky je typickým příkladem toho, co nás učí dialektika, že žádný pokrok ať technický, nebo společenský nelze zastavit, snad jen zpomalit ke škodě vlastní či potomků. Co naši dědové lehkomyšlně odmítli, o to museli jejich vnukové tak těžce usilovat. Na druhé straně to byla ukázka, co dokáže dobře usměrněná, organizovaná a sjednocená vůle lidí.

Dráha Zastávka u Brna - Okříšky vybudována v letech 1885-1886.

Postavení tohoto úseku železnice si vynutilo spojení západočeského průmyslu s východem. Tato trať navazovala na severozápadní dráhu Znojmo – Jihlava, uvedenou do provozu r. 1871. Trať Zastávka – Okříšky měří 52 km, měla 8 stanic a 34 strážních domků. Číslování trati začíná v Střelicích – 0 km a končí v Okříškách 62 km. Zároveň byla vybudována lokálka ze Studence do Velkého Meziříčí, dlouhá 22 km. Celá stavba byla provedena ve velmi krátké době jednoho roku. V r. 1885 bylo započato se stavbou a 1.5.1886 proběhlo kolaudační řízení a 3. června 1886 projel první vlak, který měl 15 vozů 1. a 2. třídy. Tempo výstavby je obdivuhodné uvažíme-li, v jak těžkém terénu je dráha vybudována. Pro velké stoupání u naší obce mezi Zastávkou Rapoticemi musela být udělena pro tuto trať výjimka. Bylo dovoleno stoupání do 22 ‰, ale z Popovic do Rapotic je stoupání 26 ‰. Stavbu tratě prováděli většinou italští dělníci v počtu asi 1000 – nazývanými místními lidmi „trhani“, primitivními nástroji - krumpáč, lopata, kolečko, koňský potah. Bydleli v nouzových barácích bez základního hygienického a sociálního zařízení. V těchto koloniích propukaly často nemoci, epidemie, choroby, které si vyžádaly na 300 obětí na životech. Jsou pochováni ve společných hrobech u kostela v Rosicích. Mezi tolika lidmi byli i kriminální živly a tak si obyvatelé oddechli, když „trhani“ odešli. Mnoho italských dělníků v našem kraji zůstalo a založilo rodiny. Ze Zastávky do Rapotic vzhledem k velkému stoupání musely být u nákladních vlaků připojeny až 3 lokomotivy, které způsobovaly v našem katastru časté požáry obilí při žních. Zvláště obávaný byl tzv. „pískový vlak“, kterému se říkalo „palič“. Byl to speciální vlak 13-ti vozů na písek pro stavbu Dalešické přehrady, který denně jezdil. Přes všechna opatření (hlídky, zorání ochranných pásů apod.) velmi často hořelo. V r. 1979 byla u ČSD parní trakce zrušena.

Použitý materiál: vzpomínkový deník p. V. Coufala a kronika obce.