Popický zpravodaj

Barča a S-Classic
TJ Palava Popice 2019

číslo **1** / 2019 - duben

OBSAH

SLOVO STAROSTY.....str.1

180 LET ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Jede, jede mašinka (pokračování na str.24).....str.2

OBECNÍ KNIHOVNA

MŠ v knihovně.....str.4

Plán kulturních akcí.....str.5

Redakce čtenářům

ZE ŽIVOTA OBCE

Zakončení roku 2018.....str.6

Myslivecký ples.....str.7

Tour de sklep.....str.8

Masopust.....str.9

Krojovaný ples.....str.10

Vavřínek a akce pro děti.....str.11

Reklama.....str.12

ZÁKLADNÍ ŠKOLA

Slohové práce.....str.13

Zápis za dveřmi.....str.14

Projektový den

Plavecký výcvik žáků

Odznak všestrannosti 2019.....str.15

MATEŘSKÁ ŠKOLA

Návštěva knihovny.....str.16

Divadlo ve školce

Škola volá.....str.17

Edukativně stimulační skupiny

ZE ŽIVOTA POPICKÉ FARNOSTI.....str.18

Z farních dokumentů.....str.19

MOHLO BY VÁS ZAJÍMAT

Girasole - Novinky v sociální oblasti.....str.20

Omluva za chybu ve zpravodaji

SPOLEČENSKÁ RUBRIKA.....str.21

SPORT

Fotbal.....str.22

TJ Palava.....str.23

Střelnice

180 LET ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

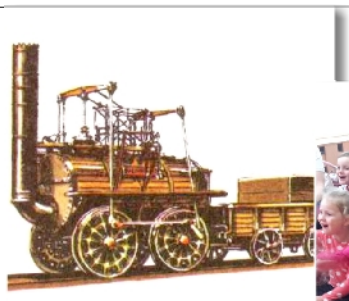
Jede, jede mašinka (pokračování ze str.3).....str.24

POUTNÍCI

Jak jít svatojakubskou cestu.....str.31

TITULNÍ STRANA - TJ Palava

ZADNÍ STRANA - Poutníci



SLOVO STAROSTY

V prosinci loňského roku zastupitelstvo obce schválilo rozpočet na rok 2019. Tento dokument je důležitým faktorem pro fungování obce. V loňském roce jsme po dlouhé době hospodařili s mínusovým rozpočtem, to znamená, že jsme více finančních prostředků vydali, než jsme přijali. V letošním roce je rozpočet nastaven jako vyrovnaný.

Mezi investice lze zařadit **vybudování víceúčelového hřiště za školou.** Podmínkou vybudování víceúčelového hřiště bude získání dotace z ministerstva pro místní rozvoj. Pokud nebudeme úspěšní, projekt vybudování víceúčelového hřiště realizovat nebudeme.

Druhou investiční akcí je **výměna svítidel** v celé obci (mimo ulice Větrná, U Jízdárny a část ulice Lipové). Na tuto investiční akci jsme obdrželi dotaci z ministerstva průmyslu a obchodu ve výši 871 314,- Kč. Celkem dojde k výměně 131 svítidel. Nynější sodíkové výbojky budou nahrazeny led svítidly. Budou vyměněny rozvaděče a opraveno natažení vzdušných kabelů veřejného osvětlení. Zahájení prací je předběžně plánováno na červen a ukončení koncem listopadu.

Největší investiční akcí, která bude v letošním roce na území obce je **položení přívodního vodovodního řadu.** Investorem této akce je společnost Vodovody a kanalizace Břeclav. Tuto investiční akci nazvali **„OBCHVAT POPIC“** a jeho finanční náklady se budou pohybovat kolem 150 až 200 miliónů korun. Přívodní řad bude součástí nově vybudovaného vodovodního řadu Pouzdřany – Šakvice, který patří do skupinového vodovodu Vranovice – Hustopeče a bude plnit zásobení obyvatel pitnou vodou. Naše obec je v současné době zásobena z vodojemu v obci Zaječí, který byl nově zrekonstruován v roce 2015. Obchvat Popic je navržen v nové trase. Je napojen na stávající potrubí na JV obce. Překříží krajskou komunikaci a povede v soukromém pozemku. Poté povede v souběhu se železnici, ulicí Rybníček, kolem dětského hřiště, přes Popický potok. Projde příkopem za ulicí Větrná, oblastí nově vybudovaných inženýrských sítí v lokalitě u hřiště, kolem fotbalového hřiště a vrátí se ke stávající trase přivaděče. Většina trasy bude řešena bezvýkopovou technologií. Akce začala koncem března a předání díla je naplánováno na červenec letošního roku.

Vzhledem k tomu, že nám počasí v březnu přálo, byly zahájeny stavební práce na obnově chodníků na ulici U Jízdárny. Budeme pokračovat obnovou chodníku na ulicí Široká, Rybníček (až po ukončení stavebních prací na vodovodním přivaděči), chodníkem spojujícím ulici Hlavní a Široká (naproti základní škole). V plánu je i vybudování **parkoviště na ulici Větrná.** Myslím si, že občané těchto ulic si nový chodník zaslouží, neboť původní byl položen v 70. letech minulého století. Na ulici Široká před obnovou chodníku byly položeny mikrotrubičky pro optickou síť.

Zastupitelé vyčlenili finanční prostředky i na **opravu kulturního domu**. V letošním roce bychom chtěli uskutečnit **výměnu obslužného pultu.**

Delší dobu se nerealizovalo čištění dešťové kanalizace. Letos by se mělo uskutečnit čištění dešťové kanalizace na ulici U Hráze a U Kapličky. V měsíci březnu byly na krajské komunikaci opraveny dešťové vpusti a obec zafinancovala výměnu nejrizikovějších poklopů na krajské komunikaci. Nadále probíhají projekční práce na dobudování inženýrských sítí na ulici Sklepní. Očekáváme, že v průběhu letních prázdnin by na projekt mělo být vydáno územní a stavební povolení.

Závěrem bych Vám chtěl všem občanům popřát spoustu úspěšných dní a více deště, než doposud.

ZÁVĚREČNÝ ÚČET OBCE ZA ROK 2018 byl schválen na zasedání zastupitelstva dne 27.3.2019.

Hospodaření obce v roce 2018:

PŘÍJMY: 27 714 543,74

VÝDAJE: 30 533 350,54

Rozdíl mezi příjmy a výdaji: - 2 818 806,60

Financování (splátka úvěru): 1 000 800

Marek Sekanina, starosta obce

Jede, jede mašinka, kouří se jí z komínka...

Letos připadne den 7. červenec (2019) na neděli a právě před 180 lety, v neděli 7. července roku 1839, projely přes Popice první vlaky tažené parními lokomotivami a s prvními opravdovými - platícími - cestujícími. Toto datum je považováno za den, kdy byla na našem území zahájena železniční doprava. Tehdejší obyvatelé Popic se docela určitě přišli podívat. Něco takového v té době mělo možnost spatřit jen pár Evropanů žijících na kontinentu – v Anglii ale už tou dobou nějaké železnice pravidelně jezdily. Máte-li chuť dočíst se něco o těchto dávných dobách, věnujte prosím pozornost následujícímu textu, věřím, že alespoň některé z vás dokáže upoutat.

Nápad – a kde se vzal

Pokud se dá zjistit, byl autorem návrhu vybudovat železnici jistý profesor **F. X. Riepl**, který tehdy ve vídeňských salonech s oblibou hovoříval o nejnovějších technických novinkách a toho také napadlo spojit hlavní město Vídeň s průmyslovou oblastí kolem Ostravy a dál na východ – do Haliče (tak se nazývala část rakouské monarchie, jež je nyní součástí Polska a kde leží např. město Krakov), která tehdy byla hlavní zásobárnou kuchyňské soli pro východní části císařství. Jeho nápad se ujal a dostal se až k tehdejšímu velmi bohatému bankéři **Rotschildovi**, který měl dostatek podnikavosti, předvídavosti a zejména dostatek peněz.

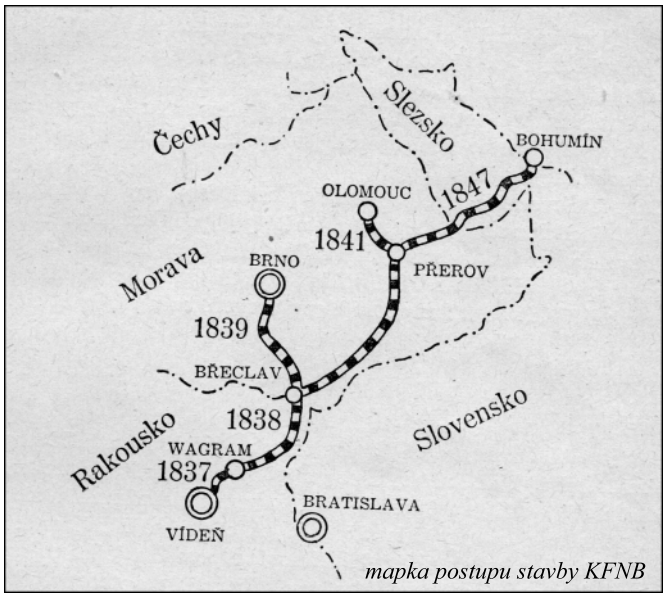
profesor Riepl - iniciátora propagátor stavby železniční trati

Baron Rotschild

Ten nejdříve napsal svému bratrovi do Londýna, také bankéři, a ten svého vídeňského příbuzného ujistil, že investice do stavby a provozu železnic se v Anglii považují za velmi perspektivní z hlediska budoucích výnosů. Rotschild a jeho spolupracovníci začali hledat cestu, jak nápad uskutečnit. Situace byla nelehká. Císař František I. (II.) byl velmi konzervativní a všem novotám se bránil. Však také za jeho vlády žádné povolení ke stavbě nepřišlo.

Císař Ferdinand, po němž nesla dráha jméno

Nástupcem císaře Františka se po jeho smrti v roce 1835 stal jeho syn Ferdinand I. (V.), kterému se někdy také říkalo Dobrotivý. Ten privilegium společnosti poskytl, možná hlavně proto, že v žádosti byla jako hlavní dopravovaná surovina (zboží) uvedena právě sůl. Obchod se solí byl císařským monopolem a zdaněním soli dosahoval stát nemalých zisků. Privilegium císař podepsal v březnu roku 1836, platilo 50 let a podmínkou bylo, že do dvou let bude uvedena první část železnice do provozu. Císař železnici nejmilostivěji povolil, aby v názvu nesla jeho jméno – a tak vznikla KFNB – Kaiser Ferdinand Nordbahn – česky Severní dráha císaře Ferdinanda.



mapka postupu stavby KFNB

Cesta do Anglie

Na počátku úvah o železnici nebylo jasné, jak bude vypadat, co vlastně budeme stavět? Bude to parní železnice? Tu tady ve střední Evropě ještě nikdo neviděl – zkušenosti měli jen v Anglii, tam byla první trať pro parní železnici v provozu již od roku 1825. Bude to vůbec jezdit? Jaký vliv bude stavba a provoz železnice mít na lidi? A co dobytek – neztratí krávy mléko, když okolo pastvin budou projíždět hlučné, kouřící a jiskry vypouštějící železné obludy? Nebudou mít železnice na svědomí spálenou krajinu? A co ta rychlost – dvakrát či víckrát rychlejší než koňské povozy. Nevytlačí se tou šíleně rychlou jízdou z vagónů všechen vzduch a neudusí se tak nebozí pasažéři ve vzniklém vakuu ?

Nebude lépe postavit koňku (železnice, jejíž vagóny táhla koňská spřežení)? Vždyť mezi českými Budějovicemi a Lincem dopravují sůl po železnici – a kůň za sebou na kolejích utáhne desetinásobek, někteří dokazují, že i třicetinásobek toho, co po silnici. Kromě menšího tření kol po kovové podložce je podstatné to, že na železnici jsou nepatrná klesání a stoupání - koně netáhnou náklad do kopce jako na silnici. Všechny tyto úvahy vedly Rotschilda k tomu, že vyslal prof. Riepla do Anglie.

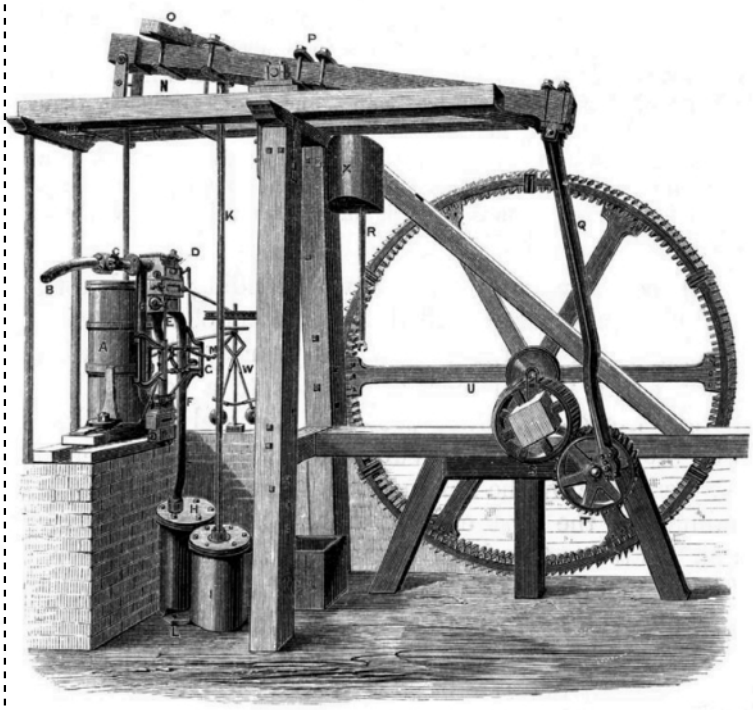
George Stephenson

Tehdy cesta z Vídně do Londýna trvala devět dní. Ve Vídni jste se posadili do poštovního kočáru jedoucího do Opavy. Tam jste přesedli na dostavníky německé pošty a dorazili do Hamburku. V přístavu jste se nalodili na plachetnici jedoucí do Londýna – a když to šlo vše dobře, devátý nebo desátý den po svém odjezdu z Vídně jste spatřili Londýn. Franz Riepl se sešel i s největším výrobcem lokomotiv – **Georgem Stephensonem.** Prohlédl si parní železnici v provozu – a vrátil se přesvědčen o tom, že jen a jen parní železnice je to pravé.

Počátek výstavby

Trať byla naplánována z Vídně k Ostravě a do Haliče a z Břeclavi odbočovala železnice do Brna, hlavního města Moravy. Brno tehdy mělo asi 12.000 obyvatel, s předměstími to bylo asi 38.000 a bylo významným průmyslovým centrem – především se rozvíjel textilní a strojírenský průmysl, v brněnských továrnách již tehdy okolo roku 1835 – 1840 pracovalo několik parních strojů. Stavět se začalo z Vídně směrem k Břeclavi. Protože však nebyl vhodný most přes Dunaj, stavbu zahájili na levém břehu Dunaje ve Floridsdorfu. Dřevěný most přes Dunaj potom umožnil příjezd vlaků až do Vídně. První úsek z Floridsdorfu – dnes předměstí Vídně do Wagramu byl dlouhý třináct kilometrů. A první zájemci se mohli na tomto úseku svézt již 23. listopadu roku 1837. Ale ještě předtím se celá společnost pro výstavbu dráhy málem rozpadla.

21. května roku 1836 se konala druhá řádná valná hromada KFNB. Měla rozhodnout o navýšení jmění společnosti. V reakci na požadavek vystoupil jeden z akcionářů, který již koupil nějakou tu akcii (jedna akcie byla za 1.000 zlatých – to byla opravdu velká suma, dnes bychom za ekvivalentní částku považovali několik stovek tisíc korun – rovnala se ročnímu platu opravdu vysokého úředníka), a prohlásil, že je nezodpovědné od vedení firmy požadovat po akcionářích tak kolosální platby bez záruky, a že se tedy jedná o pochybný podnik. Další řečník informoval ostatní přítomné, že má zprávy z Anglie, že tamní voli (v požadavku císaři na udělení licence pro stavbu dráhy se jako hlavní dopravovaná komodita sice zdůrazňuje sůl, ale všichni věřili, že hlavní zisky budou plynout společnosti z dopravy dobytka – mýlili se všichni – v dlouhodobé perspektivě bylo nejdůležitějším dopravovaným nákladem uhlí) nemohou dobře snést vysokou rychlost, kterou jsou po dráze dopravováni. Proto je třeba se obávat že pro lidi, kteří pojedou železnicí, hrozí bezprostřední ohrožení jejich zdraví, ba i životů. Generální sekretář společnosti Sichrowski (zastával tuto funkci po mnoho let a má lví podíl na úspěších firmy) informoval přítomné, že angličtí voli mají jemnější tělesnou konstituci než naši voli, ale že si časem na rychlejší tempo dopravy navyknou. Směrování této debaty se brzy přestalo líbit největšímu akcionáři Rotschildovi a ten navrhl ukončit tuto „nevkusnou“ debatu. Přesto někteří účastníci měli tendenci nadále zpochybňovat výhodnost svých investic, proto Rotschild navrhl rozpuštění celé společnosti – tedy KFNB. Dal hlasovat – ze třiaosmdesáti odevzdaných hlasů bylo sedmdesát devět pro rychlé budování dráhy, proti byly jen čtyři hlasy.



PARNÍ STROJ - Dnes je vynález parního stroje obvykle připisován skotskému vynálezci Jamesi Wattovi, který ho vynalezl v roce 1765. Ve skutečnosti Watt „pouze“ významně zdokonalil stroje Thomase Saveryho a Thomase Newcomena.

...pokračování na straně 24...

Obecní knihovna

V pondělí 25. 3. 2019 navštívila knihovnu mateřská škola. Děti měly besedu na téma Krtek a jeho kamarádi. Přečetla jsem jim pohádku, vymalovaly si omalovánku, prohlédly knihy a promítala se pohádka. Za účast dostali sladkou odměnu.

Dáša Bobalová

REDAKCE ČTENÁŘŮM

Redakce děkuje všem, kdo svými příspěvky obohatili náš zpravodaj. I nadále můžete přispívat svými články, poznámkami, názory, náměty a nápady. Stačí sdělit ústně nebo písemně kterémukoliv ze členů redakce (jsou uvedeni v tiráži časopisu) nebo některému ze zastupitelů obce. Komunikovat lze i elektronicky.

Email: **popickyzpravodaj@seznam.cz**
nebo **noly@volny.cz, unoly@seznam.cz**

V časopise je možné také zveřejňovat inzeráty a reklamy firem

Ceník inzerce:

- celá strana (A4) 1600,- Kč
- půl strany (A5) 800,- Kč
- čtvrt strany (A6) 400,- Kč
- osmina strany (A7) 240,- Kč
- řádková inzerce typu prodám - koupím zdarma
- blahopřání s fotografií 40,- Kč
- firemní logo na titulní straně + 1 článek ročně 2000,-Kč

Uzávěrka dalšího čísla bude koncem srpna 2019, přesný termín bude včas zveřejněn na Infokanálu.

Obecní úřad tel.: 519 415 523
Starosta mobil: 725 111 293
email: starosta@obecpopice.eu
podatelna@obecpopice.eu

Správce infokanálu a webu:
mobil: 737 588 341
email: noly@volny.cz
www.obecpopice.cz (eu)

Zprávy ze zasedání Zastupitelstva obce Popice naleznete na webových stránkách obce v rubrice „Dokumenty“
www.obecpopice.cz/obec/obec/dokumenty.htm

PLÁN KULTURY OBCE POPICE
květen 2019 - září 2019

KVĚTEN

11.5.2019	**MÍSTNÍ VÝSTAVA VÍN** Pořádá ZO ČSZ od 12.30 v KD
12.5.2019	**MÁJOVÉ STŘÍLENÍČKO** Pořádá střelnice Popice

ČERVEN

1.6.2019	**DEN DĚTÍ** Pořádá ZŠ, MŠ a Spolek popických žen
8.6.2019	**BABSKÉ HODY** Pořádá Spolek popických žen
22.6.2019	**VÍKEND PRO DĚTI S VAVŘÍNKEM** Pořádá Popická chasa
25.6.2019	**ŠKOLNÍ AKADEMIE** Pořádá ZŠ

ČERVENEC

12.-14.7.2019	**LETNÍ HODY** Pořádá TJ Sokol Popice

SRPEN

datum bude upřesněno	**POHÁROVÝ TURNAJ V KOPANÉ**
11.8.2019	**LETNÍ STŘELECKÉ KLÁNÍ** pořádá střelnice Popice
31.8.2019	**ZARÁŽENÍ HORY** Pořádají Mužáci z Popic

ZÁŘÍ

8.9.2019	**CENA PÁLAVY** Pořádá TJ Palava Popice
datum bude upřesněno	**DÝŇOVÉ ODPOLEDNE** Pořádá ZŠ a MŠ

Aktuální informace naleznete i na Facebooku, v uzavřené skupině Popice, která má již 363 členů. O přidání do skupiny stačí požádat kohokoliv ze členů skupiny nebo přímo na profilu Lída Novotná.

Popice

Rok 2018 jsme zakončili zpíváním v kostele a u cimbálu

Myslivecký ples

Jako každý rok byl i letos myslivecký ples. V úvodu zazněly myslivecké fanfáry v podáni dechové hudby Horenky, která nám vyhrávala do ranních hodin. Tombola byla opět zvěřinová a věcná, ve zvěřinové byla i prasata divoká, mufloni, husy divoké, bažant kohout a bažantí slepice, ve věcné tombole byla hlavní položkou televize a také spousta dalších cen. Samozřejmě nechyběla myslivecká kuchyně, kde byly připraveny řízky z daňka a selete divočáka, flamendr ze srnčího a zvěřinový guláš . No ale opět zabodovaly řízky. I přes menší účast na plese si myslím, že se náš ples určitě vydařil a návštěvníkům se líbil.

Abyste si nemysleli, že popičtí myslivci jenom plesají, tak vám něco málo napíši, co nás čeká v honitbě. Začali jsme dovozem vody do napajedel a nádrží, kontrolami mysliveckých zařízení, no a zjistili jsme, že musíme vyrobit 3 - 4 kazatelny, protože stávající už dosloužily. Začal tok bažantích kohoutů, což poznáte podle jejich výrazného zabarvení, slepičky si chystají snůšková hnízda na vysedění nového potomstva, objevují se malí zajíčci, no a koncem května budou srny klást srnčátka. V honitbě po zimě začíná být živo. Jen žádáme každého, kdo chodí na procházky s pejsky nebo jen tak, pokud najdete malé zajíčky nebo slepičku sedící na hnízdě, malá srnčátka, ale na ta je čas, tak je prosím neberte do rukou, neboť potom zahynou. Díky.

Miroslav Zabloudil, předseda MS Popice

TOUR DE SKLEP 2019

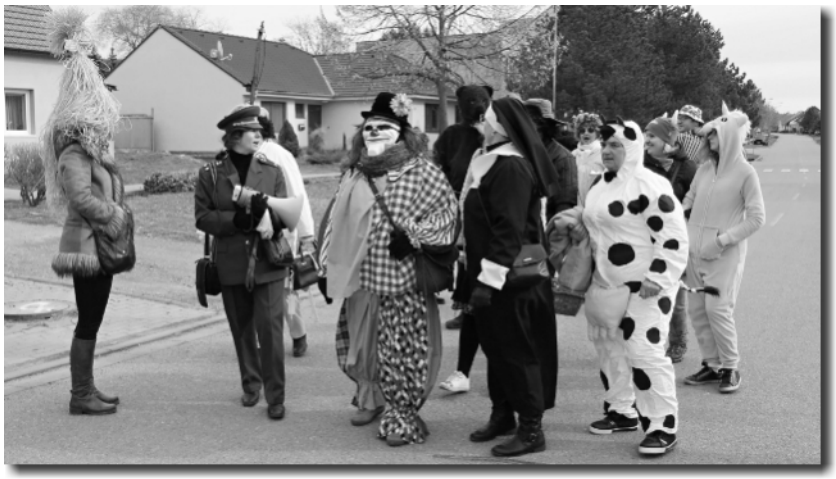
Spolek vinařů Popice uspořádal již jedenáctý ročník Tour de Sklep. Akce se konala za krásného počasí v sobotu 16. února 2019 od 12:00 do 19:00. Návštěvníci z celé ČR i ze zahraničí spolu se vstupenkou obdrželi 2 kupóny po 70 Kč na nákup vína, skleničku, nosičku, propisku a mapku.

Otevřeno měli tito vinaři, pánové Böhm, Brzobohatý, Knoflíček, Koláček, Kudlička, Hanák, Novotný Petr, Novotný Radim, Pláteník, Šopík, Urbánek, Vachala, Židek a paní Krajčová Jana.

Příští termín konání - 15. února 2020 ---------- www.tourdesklep.cz

MASOPUST

MASOPUST, MASOPUST, DLÚHÁ NOC BUDE, KDO NEMÁ KOŽUCHA, ZIMA MU BUDE



Slova této masopustní písně dávala za pravdu i letošnímu masopustu, který se konal koncem února.

Pofukující ledový větřík pronikal až pod kabátce a kožuchy všem maskám, kterých se letos sešlo kolem dvaceti. V doprovodu harmonikáře Jiřího Pavelky prošmejdily maškary téměř všechna stavení v dědině. Zpívalo se, tancovalo, tropily se různé masopustní taškařice. Někde maškary dostaly pro zahřátí k i něco ostřejšího nebo teplejšího, někde i něco na zub. Někteří z vás přidali do košíčku i finanční obnos.

Všem příznivcům masopustních tradic v naší obci za vše děkujeme. Finanční dar použijeme pro děti při pořádání Dětského dne 1. 6. 2019.

Marie Málková

Vinaři Popice, z.s. pořádají v sobotu 11. 5. 2019

Výstavu vín

Popice 2019

začátek ve 12:30 hod. v Kulturním domě

Srdečně zveme milovníky vína na tuto výstavu v termínu, kdy mladá vína již mají charakter.

Od 16.00 hod. bude k dobré náladě hrát cimbálová muzika Vonica z Krumvíře.

III. Krojovaný ples

Rok s rokem se sešel a opět tu máme Krojovaný ples, již potřetí v řadě a zároveň poprvé ve spolupráci s obcí.

Letošní ples byl zahájen premiérově Hanáckou besedou, kterou zatančili členové chasy a děti z Vavřínku. Po společném nástupu přivítal první pár Sára a Svaťa všechny krojované. Mimo domácích jsme mohli vidět krojované z Morkůvek, Boleradic, Pouzdřan, Vranovic, Přibic, Staro - vic, Kobylí, Velkých Bílovic, Velkých Němčic, Ivaně a Dolních Kounic.
Všichni v kroji předvedli své umění při společném verbuňku. Kdo se do této doby nestihl dosta - tečně zapotit, o to se následně postarala DH Lácaranka při nekonečně dlouhém sóle. Odměnou byla pro všechny tancující štampelka dobrého vínka a památeční placka. Volné chvilky vyplňovala výborná cimbálová muzika Mládí z Čejče, při které mohli všichni přítomní předvést své zlato v hrdle.

Plesovalo se do brzkých ranních hodin, za což všem děkujeme, poněvadž vidět zcela zaplněný sál dobře se bavícími lidičkami je pro nás vždycky krásnou odměnou.
Díky a těšíme se na vás opět za rok. ---------- *Popická chasa*

Popická chasa - AKCE PRO DĚTI

Dne 22. června pořádá Popická chasa pro všechny děti den plný zábavy, her, soutěží a legrace.
Letos na téma: POVOLÁNÍ.
Podmínkou účasti je kostým a dobrá nálada.
Přihlášky lze vyzvednout na ul.Hlavní 71 v Popicích nebo stáhnout z našich webových stránek www.popickachasazs.cz. Vyplněné a podepsané přihlášky je nutné odevzdat nejpozději 10. června.

VAVŘÍNEK

Na začátku školního roku se nahlásilo do Vavřínku 21 dětí, které byly rozděleny na starší a mladší. Každá skupinka dětí měla pro sebe vyhrazenou hodinu tanečního výcviku pod taktovkou členů chasy.

Během prosince 2018 začala návštěvnost dětí upadat, a tudíž jsme byli nuceni obě dvě skupinky dětí sloučit v jednu. Dost často se nám stávalo, že jsme na hodině měli pouze 5 dětí, s nimiž opravdu nelze nacvičovat plánovaná vystoupení.

Domnívali jsme se, že důvodem nepřítomnosti dětí je nemoc. Bohužel jsme ale zjistili, že tomu tak opravdu není. Děti místo chození do kroužku, vyhledávaly jiné aktivity i přesto, že jsme je na začátku upozorňovali, že je nutné chodit do kroužku pravidelně, poněvadž nácviky na jednotlivých hodinách na sebe navazují.

Po dlouhé debatě všech lektorů Vavřínku jsme dospěli k názoru, že se ruší letošní Krojované dětské hody.

Popická chasa

VODA-TOPENÍ-PLYN
JAN KRAJČA

Lípová 362, Popice 69127
e-mail: jendakrajca@seznam.cz
Tel.: +420 728 068 662

Hledám RD

v Popicích nebo

s dobrou dojezdností

do Brna

Opravy nevadí

Tel:

604 590 583

MORAVSKÝ REALITNÍ SERVIS

Plánujete prodat Vaši nemovitost ? Obraťte se na nás s důvěrou

720 620 051

www.moravsky-realitni-servis.cz

info@moravsky-realitni-servis.cz

Ukázka slohových prací žáků základní školy

Eliška H. - Princezna a kuchař

Za devatero horami a devatero řekami stál jeden malý, ale útulný domeček. Žili tam manželé se svým synem Matějem.

Matěj se jednoho dne rozhodl, že půjde do světa na zkušenou. Druhý den hned brzy ráno Matěj vstal, připravil si buchty s povidly, rozloučil se s rodiči a šel. Tak šel od vsi k městu, chvíli pobyl v učení u kováře, pak u krejčího a u pekaře. Všude to bylo ale úplně stejné. Matěj se nevzdával a šel dál.

Za několik dní došel do království. V království byl v učení u kuchaře. Netrvalo to dlouho a Matěj se stal nejlepším kuchařem v celé říši. V království, kde Matěj vařil, královna s králem pořádali ples, aby si jejich dcera Týna našla svého nastávajícího manžela.

Když odbila půlnoc, tak se na plese objevila zlá čarodějnice Zloba a odnesla princeznu Týnu na svůj hrad v černých lesích, odkud se ještě nikdo nikdy nevrátil.

Král s královnou žádali o pomoc všechny prince a rytíře. Všichni se ale báli zlé čarodějnice Zloby. Matěj sice nebyl princ ani rytíř, ale princeznu miloval. Proto se vydal do černých lesů. Šel několik dní, než došel na hrad zlé čarodějnice Zloby. Zloba už o Matějovi věděla a byla na něj připravená.

Matěj byl ale chytrý, obelstil čarodějnici, vysvobodil princeznu a oženil se s ní. Za několik měsíců se jim narodil syn Honza a o čarodějnici Zlobě už pak nikdo nikdy neslyšel.

Anna G. - Pyšný kocourek

Kocourek Hubík byl krásný, hlaďoučký a roztomilý kocour. Jen kdyby tyto přednosti nedával ostatním kocourům tak najevo. Stále se vychvaloval, jak krásný a úžasný je, až si s ním přestali ostatní kočičí kamarádi hrát.

Došlo to tak daleko, že milého Hubíka začali přehlížet. Jednoho dne ho už nikdo ani nepozdravil a pohrát si s ním, to už vůbec ne.

Hubík byl najednou sám, opuštěný a ztracený. Bez kočičích kamarádů si už ani nepřipadal tak úžasný. Hubík o sobě začal pochybovat, protože ztratil všechny, které měl rád. Ostatní ho už ani nechtěli pustit do jejich společného obydlí na starém statku.

Až jednou se na statek zatoulal malý kocourek, stejně starý, jako Hubík. Byl sám a opuštěný. Jmenoval se Štístko.

Štístko si všiml, že Hubík je stále sám, že ostatní se baví spolu a Hubíka ignorují. Štístka lákalo zjistit, proč je Hubík stále sám a chtěl se s ním skamarádit. Přišel k Hubíkovi a začal si s ním povídat. Tomu se ani nechtělo věřit, že na někoho po tolika dnech samoty promluvil. Vzniklo mezi nimi veliké pouto. Byli stále spolu, dováděli jako malá koťata.

Hubík byl najednou nejšťastnější kocourek pod Sluncem. Dostal druhou šanci. Na vychloubání si ani nevzpomněl. O přátelství Štístka nechtěl přijít. Ostatní kocouři dlouho nevěřili, že se Hubík napravil. Po čase pochopili, že Hubík už není pyšný, a vzali oba kocoury zpět mezi sebe.

A tak Hubík, Štístko a jejich kamarádi žili na statku až do smrti.

Martina K. – Ztraceni v mlze, aneb jak jsme potkali Krakonoše s Pradědem

Bylo nebylo, tři sourozenci. Janička, Klárka a Filípek si zase vyjeli na hory do Jeseníků za babičkou Aničkou a dědečkem Pepou.

V sobotu se s nimi vydali na Praděd. Při cestě na vrchol hory je z nenadání zastihla mlha. Byla tak hustá, že by se dala krájet. Najednou si uvědomili, že děda s babičkou jsou někde v nedohlednu.

Dostali strach. Ztratili se. Strach ale netrval dlouho, poněvadž Klárka vytáhla mobil a chtěla zavolat babičce a dědovi, ale ouha, došel jí kredit a neměla signál. Šli dál a brzy potkali dvě povědomé osoby. Byl to Krakonoš s dědem Pradědem, kteří v jeskyni poblíž cesty hráli karty. Krakonoš byl zrovna na návštěvě u Praděda. Děti jim řekly, že se ztratily. Krakonoš bouchl hůlkou o zem a tak zařídil, aby se mlha rozestoupila. Naštěstí měl svoji sojku s sebou. Vyslal ji na obhlídku terénu. Sojka pátrala v terénu po babičce Aničce a dědovi Pepovi. Děti si zatím hrály karty v jeskyni. Sojka je našla poblíž chaty na vrcholu Pradědu. Ukázala dětem cestu a všichni měli velkou radost, že se našli.

V restauraci si dali k obědu borůvkové knedlíky a těšili se, že v létě vyrazí do Krkonoš na borůvky a také za Krakonošem. A pokud neumřeli, žijí do dnes.

ZÁKLADNÍ ŠKOLA

www.zspopice.cz

Zápis je za dveřmi

Zápis do první třídy se koná v dubnu. Na přípravě budoucích prvňáčků se podílí mateřská škola i rodiče.
V naší školce probíhají edukačně stimulační skupinky pro předškoláky.
A co by měl umět budoucí prvňáček? Předškolák by měl udržet hlavně pozornost po dobu, kdy bude probíhat samotný zápis (asi 15 minut). Měl by znát své jméno, příjmení, adresu, věk. Měl by umět odpovědět na otázky týkající se jeho rodiny (rodiče, sourozenci). Měl by být samostatný v sebeobsluze (převléknout se, zavázat si tkaničky, poznat svoje osobní věci), měl by mít i základní sociální návyky a znát společenská pravidla (zdravení, umět slušně požádat, poděkovat, omluvit se) a měl by zvládat základní dovednosti: poznat základní barvy, geometrické tvary, jednoduché počítání, prostorovou orientaci (nahoře, dole, nad, pod, vedle, vpravo, vlevo), recitace básničky či zpěv písničky, správně držet tužku, malovat, stříhat, lepit. Velmi důležitá je správná výslovnost hlásek, která je předpokladem pro dobré zvládnutí čtení a psaní.
Zápis do první třídy probíhá formou povídání a plnění jednotlivých zábavných úkolů.

Zápis do 1. třídy ZŠ Popice se uskutečnil 16. dubna 2019 v budově školy.

Blanka Šťastná

Co nás čeká? Projektový den „Zdraví dětem“ 12. 4. 2019

Zdraví se nedá koupit, to všichni dobře víme a je třeba naučit se o své zdraví pečovat již od mládí. Snažíme se už od mateřské školky dětem vštěpovat informace o zdraví, zdravých potravinách, zdravém způsobu života. Tyto snahy jsme v minulých letech podporovali i různými projekty. Učili jsme se, jak správně pečovat o svůj chrup, proč je kouření pro naše zdraví škodlivé, jak třídit odpad, mléko a ovoce do škol a jiné. Letos jsme se rozhodli uspořádat projektový den nazvaný „Zdraví dětem“. V tento den pozveme rodiče do školy, aby se podívali, jak taková projektová výuka probíhá.

Blanka Šťastná

Plavecký výcvik žáků

Plaveckého výcviku se v letošním školním roce zúčastnili žáci druhého a třetího ročníku. Vzhledem k tomu, že bazén v Hustopečích se opravoval, jezdili jsme do Vranovic. Bazén je tam v budově ZŠ U Floriánka. Prostory jsou malé, výuka byla náročná na organizaci, ale vše jsme dobře zvládli. Po ukončení dostali všichni plavci mokré vysvědčení.

Blanka Šťastná

Odznak všestrannosti 2019

V úterý 2. dubna 2019 jsme se s našimi páťáky vypravili do Lanžhota, kde jsme se zúčastnili okresního kola sportovní soutěže s názvem Odznak všestrannosti. Tento projekt organizuje pro žáky základních škol Český olympijský výbor. Jeho hlavním cílem je všestranný sportovní rozvoj žáků a celkové zlepšení jejich pohybových schopností. Do sportovního klání se zapojilo celkem přes 100 dětí z pěti škol. Patronát nad touto akci měla olympionička a mistryně světa v trojskoku Šárka Kašpárková. Žáci si poměřili své dovednosti v těchto pěti disciplínách: hod medicinbalem přes hlavu, skákání přes švihadlo po dobu 2 minut, trojskok snožmo z místa, kliky po dobu 2 minut. Poslední disciplínu si mohli zvolit sami. Na výběr byl běh na 1000 m, nebo dribling s basketbalovým míčem po dobu 2 minut.
Všechny děti se velmi snažily a zaslouží si velkou pochvalu za své úsilí, se kterým celý pětiboj absolvovaly. Dva naši zástupci dokonce dosáhli na stupně vítězů.

V kategorii chlapců ročník 2008 vybojoval Adam G. skvělé 3. místo a mezi dívkami ročník 2008 dosáhla na fantastické 2. místo Anna G., čímž si také vybojovala přímý postup do krajského kola.

Všem našim úspěšným reprezentantům gratulujeme a Aničce budeme všichni držet palce v krajském kole.

Roman Svobodný

Návštěva knihovny

Mezi mnohé činnosti a aktivity podporující předčtenářské dovednosti dětí v MŠ patří pravidelné návštěvy knihovny v Popicích.

Zapojujeme se do dlouhodobého programu: „Celé Česko čte dětem“

Do knihovny jsme se s dětmi vydali 25. března. Paní knihovnice Dagmara Bobalová měla připravený pěkný program pro každou třídu zvlášť.

Přivítala nás četbou z knihy Krtek a autíčko. Děti pak hádaly hádanky, které byly z četby.

Soustředěný poslech dětí vystřídala činnost, v níž zaujatě vykreslovaly omalovánky k pohádce.

Nechyběla prohlídka dětské literatury, na kterou se všichni moc těší. A nakonec jsme si společně vybrali a vypůjčili pár krásných knížeček do školky, které přečteme chlapcům a holčičkám při poledním odpočinku.

Víme, že pravidelné čtení dětem zlepšuje jejich soustředění, trénuje paměť, rozvíjí jazyk, obohacuje slovní zásobu, rozvíjí dětskou představivost, učí je samostatnému myšlení a podporuje psychický rozvoj dítěte. Kromě zábavy a získání nových vědomostí je to dobrý způsob, jak připravit dítě na to, aby bylo v budoucnu úspěšné ve škole. Víte to také?

Irena Kondlerová

Divadélko ve školce

Dupy, dupy, dup, zajíčka bolí zub…

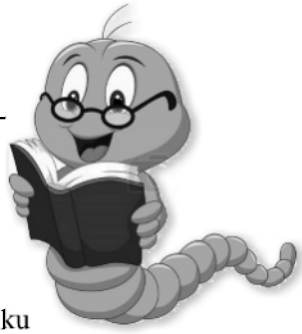
V polovině března do naší školky zavítalo malé loutkové divadlo Rolnička z Hodonína.

Děti už od rána divadélko netrpělivě vyhlížely a těšily se na pohádku. Po svačince konečně nastal dlouho očekávaný okamžik.

Zazvonil zvonek, Kašpárek přivítal malé diváky a pohádka mohla začít. Byla o zajíčkovi, jak a proč ho bolel zub. Na scéně se postupně objevovali jednotliví hrdinové pohádky, u kterých děti bezpečně rozeznaly jejich dobré a zlé vlastnosti. Také pochopily, proč zajíčka bolel zub a pomáhaly mu překonat strach z návštěvy zubního lékaře.

Prostřednictvím pohádky se tentokrát poučily, jak pečovat o své zdraví. S Kašpárkem se rozloučily veselou písničkou.

Marie Málková



Škola volá!

Když naši předškoláci ve čtvrtek 4. dubna navštívili ZŠ Popice, s napětím vstoupili do třídy druháčků, kde je přivítali žáci s paní učitelkou Mgr. Blankou Šťastnou
Společně nám ukázali, co naše budoucí školáky čeká. Školáci zazpívali abecedu, přečetli pohádku z čítanky a ukázali počítání příkladů. Předškoláci si mohli vyzkoušet psaní na tabuli a hravé počítání s kostkou. Díky přátelské atmosféře, kterou nám školáci s paní učitelkou vytvořili, z našich předškoláků spadlo napětí a už se těší do školy.
A co je zajímalo? Kde je ředitelna. *Irena Kondlerová*

EDUKATIVNĚ STIMULAČNÍ SKUPINY

V rámci zkvalitnění přípravy dítěte na vstup do školy nabízíme v MŠ Popice 10 lekcí po školce za účasti rodičů, které na sebe navazují a věnují se těmto oblastem:

- **jemná motorika a grafomotorika**
- **řeč, myšlení**
- **sluchové vnímání**
- **zrakové vnímání**
- **prostorová orientace**
- **početní představy**

Každá lekce má přibližně 50 minut. Dítě si hravou formou rozvíjí schopnosti, dovednosti a funkce potřebné pro osvojení a úspěšné zvládnutí počátečního čtení, psaní a počítání. Poslední lekce se konala 1. dubna 2019 ve škole. Děti se seznámily s prostorami školy a třídy za účasti rodičů. První hodina ve škole na zkoušku dopadla výborně. Pohodová atmosféra i nálada se nesla celou hodinou, která uplynula jako voda. Odměnou byl malý dárek na památku a prohlídka školy.

Irena Kondlerová

Římsko-katolická farnost Popice

Již čtyři roky při zpívání u vánočního stromu vybíráme dobrovolné příspěvky na rekonstrukci střechy kostela. 21.12. 2018 bylo vybráno 17 859,- Kč, celkově je nyní na účtu veřejné sbírky 108 293,- Kč. Všem dárcům upřímně děkujeme. Letos bude pokračovat oprava střechy kostela a věříme, že bude dokončena i z peněz z veřejné sbírky.

Ke Štědrému dni již několik let patří půlnoční mše doprovázená zpěvem chrámového sboru vedeného Mgr. Milošem Kotlánem s varhanním doprovodem Kláry Šátkové. A dále již potřetí k nám v povánočním týdnu zavítal soubor ReBelcanto z Hradce Králové s koncertním provedením České mše vánoční Jakuba Jana Ryby.

Celostátní Tříkrálová sbírka má v naší obci již mnoho příznivců, čehož důkazem je výše vykoledované částky peněz. Letos to bylo 52 534,- Kč. Děkujeme jak všem dárcům, tak i pěti skupinkám koledníků, jejichž věk byl od 3 do 69 let.

Zimní období není vhodné pro práce při venkovních stavebních úpravách. Přesto bylo dokončeno zastřešení rekonstruovaného přístřešku na farním dvoře. Věřím, že v jarních měsících se obnova fary opět rozběhne, i když bude asi limitována množstvím dostupných peněz, protože přednostně budou sbírky v kostele směrovány na dokončení rekonstrukce střechy kostela.

Popická farnost již od srpna 2018 postrádá svého duchovního P. Jiřího Grmolce, který je kvůli vážnému onemocnění mimo činnou službu. Při každé bohoslužbě věřící prosí za jeho uzdravení a věří v jeho návrat do jemu svěřených farností.

Josef Urbánek

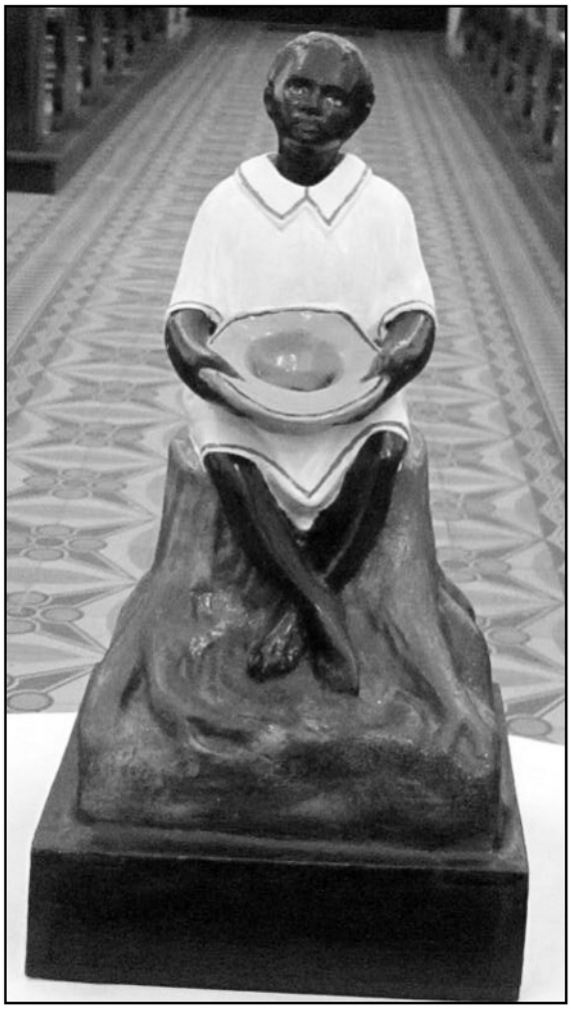
Vánoční sbírka „černoušek“

Každé Vánoce patří k výzdobě popického kostela kromě Betléma a stromu i pokladnička ve tvaru černošského chlapce se smeknutým kloboukem, ve kterém je otvor na mince. Za každou vhozenou minci chlapec pokloní hlavu. Je to velmi oblíbená atrakce, zvláště pro malé děti. „Černoušek“ dříve zřejmě sloužil k vybírání peněz na misie v Africe. Zkusili jsme mu letos tento význam vrátit a zvolili jsme konkrétní účel, na který získané mince použijeme. Vybrali jsme Českou nemocnici sv. Karla Lwangy v Ugandě, která je umístěna ve vesnické oblasti, kde žije polovina obyvatel pod hranicí chudoby. Nabízí ambulantní léčbu i léčbu v hospitalizaci (léčba malárie, tuberkulózy a HIV, operace, císařské řezy a pod.), působí také v okolních vesnicích, kde šíří osvětu a provádí základní zdravotní preventivní péči. Nemocnici založila a spolu s partnery provozuje Arcidiecézní charita Praha.

Více informací o nemocnici najdete na internetu na stránkách https://nemocniceuganda.cz.

Za tyto Vánoce na účet nemocnice putovalo 7200 Kč. Všem, kdo vhodili do černouška alespoň jednu minci, děkujeme.

Markéta Malíková



Římsko-katolická farnost Popice - Z farních dokumentů

Při obnově fary v Popicích bylo nutné odvézt veškerý nábytek do náhradních prostor, včetně věcí v nich uložených. Při postupném třídění hlavně písemností bylo objeveno mnoho zajímavých dokladů o působení kněží v popické farnosti, i o farním životě. Dlouholetý popický farář, konzistorní rada P. František Pokorný, byl pečlivý při ukládání všech dokumentů. Bohužel se při stěhování všechno přeházelo a bylo nutné oddělit osobní doklady od farních písemností, různých příruček pro kněze, notových záznamů, duchovní literatury.

Z vytříděných dokladů se dá velice podrobně sestavit částečný rodokmen P. Pokorného. Narodil se v roce 1878 v Podklášteří, nyní součásti města Třebíče. Jeho otec Alois byl obuvníkem v Podklášteří a byl synem Josefa Pokorného, domkaře v Podklášteří a Marie, rozené Saturková. Matkou mu byla Marie Pokorná, rozená Dokulilová, jež byla dcerou Františka Dokulila, domkaře v Podklášteří a Františky, rozené Zahrádková. Takovéto přesné doklady bylo nutné shromažďovat v období Protektorátu Čechy a Morava. Obdobným dokladem požadovaným tehdejší státní administrativou je Osvědčení o státním občanství Republiky československé, vydané Okresním úřadem v Třebíči 17.11. 1938.

P. František Pokorný byl vysvěcen na kněze 26.6.1903. Rok působil jako koordinátor (nyní kaplan) v obci Fryšava u Žďáru nad Sázavou. Další 3 roky jako koordinátor – vikář v Mikulově. V roce 1907 na konzistoři v Brně složil další zkoušky z dogmatiky, morální a pastorální liturgie, kanonického práva a stal se farářem v Mušově, kde působil až do roku 1914. Poté byl jmenován farářem v Dolních Věstonicích, kde byl do března 1918. Od dubna 1918 se stal farářem v Popicích.

Po dobu Protektorátu Čechy a Morava patřily Popice - přejmenované na Popitz - do Německé říše. P. Františka Pokorného vystřídal ve farnosti německý kněz P. Johan Zellner. Po ukončení II. světové války a návratu z koncentračního tábora se do farnosti vrátil P.Pokorný a následný odsun původních německých obyvatel Popic postihl i P. Zellnera. K tomuto se vztahuje opis „Prohlášení k vlastnímu rozhodnutí P. Zellnera o odchodu do Rakouska“. Místní národní výbor v Popicích na základě potvrzení Bezpečnostní komise v Hustopečích a výslechů různých osob z Popic, vydává stanovisko, že jmenovaný P. Zellner stál v přímé opozici k programu strany NSDAP (vedené A. Hitlerem) a jeho postoj k Čechům byl postojem vybrané zdvořilosti a naprosté tolerance. Byl světlým zjevem mezi německým duchovenstvem. Dále, že jmenovaný není schopen českého jazyka do té míry, aby v případě nabytí československé státní příslušnosti, mohl řádně vykonávat svůj úřad. Proto nemá MNV v Popicích námitky proti jeho volnému vystěhování do Rakouska“.

Zajímavý je dopis sekretariátu Krajského akčního výboru Národní fronty v Brně z 20. 6. 1948. Podobný dopis došel pravděpodobně do všech farností brněnského kraje a je v něm „žádost o spolupráci, aby v městech a vesnicích zavládl opravdový duch jednoty, spolupráce, vzájemné úcty a porozumění. Touto spoluprací tak přispějí k zjednání nápravy všude, kde dosud nepochopili, že jedině spolupráce a jednota je základem šťastného a spokojeného života“. Podepsán je Otto Šling, předseda Akčního výboru v Brně, člen Ústředního výboru KSČ, krajský tajemník KSČ a poslanec. Šling byl v roce 1950 popraven po vykonstruovaných procesech s mnohými čelnými funkcionáři KSČ. Uvedený dopis je v kontrastu s konáním Místního akčního výboru v Popicích, který na P. Františka Pokorného „nasadil“ člověka, jenž ho měl sledovat i při bohoslužbách.

Josef Urbánek

NOVINKY V SOCIÁLNÍ OBLASTI: ZVÝŠENÍ PŘÍSPĚVKU NA PÉČI

girasole
sdružení pro pomoc a rozvoj

Domácí péče je v naší společnosti a v dnešní době stále více aktuální téma, co se důležitosti a užitečnosti týče. Vzhledem k celkové dlouhodobé vidině stárnutí společnosti je vcelku na místě zabývat se právě touto problematikou a fandit každému pokroku v této oblasti. Rodina jakožto základ společnosti je ve většině případů také prvním místem, kam jedinec přichází, ve které je vychováván a v níž prožívá významné události, proč by tomu nemohlo být i nadále? Je přeci přirozené, že člověk, který už není schopen svými silami danou situaci zvládnout, a tudíž je do určité nebo plné míry odkázán na péči jiné osoby, může chtít tyto chvíle prožívat v jeho domácím prostředí. A právě zvýšení příspěvku na péči tuhle situaci umožňuje.

Od února 2019 došlo ke zvýšení příspěvku na péči o osoby blízké a o lidi s postižením. Konkrétně se jedná od 1.dubna 2019 o navýšení příspěvku u IV. Stupně, tedy lidí s nejtěžším postižením, o šest tisíc korun na celkovou částku 19 200 korun měsíčně. A dále od 1.července 2019 o navýšení příspěvku u III. stupně, těžce postižených osob, z 8800 korun na 12 800Kč, u dětí na 13 900Kč.

Příspěvek na péči stát poskytuje lidem, kteří se při zvládání každodenních činností neobejdou bez pomoci druhých. Nejčastěji jde o osoby těžce nemocné, zdravotně postižené nebo seniory ve vysokém věku. Příjemcem dávky je vždycky osoba, která pomoc druhých potřebuje: právě z příspěvku na péči si ji má hradit.

Zvýšením příspěvku na péči dojde k posílení finančních zdrojů jeho příjemců a tím ke snížení tlaku na poskytování pobytových sociálních služeb. Tyto osoby budou moci déle zůstat ve svém přirozeném sociálním prostředí a využívat terénní a ambulantní služby. Péči může zajišťovat rodina či blízcí, asistent sociální péče, registrovaný poskytovatel sociálních služeb nebo speciální lůžkové zdravotnické zařízení hospicového typu.

Mgr. Lenka Trojaková, Bc. Martina Škývarová, DiS. (Girasole, z. s., Hustopeče)

OMLUVA ZA ZÁMĚNU FOTKY V MINULÉM ZPRAVODAJI

V prosincovém zpravodaji jsem u článku

"Pětinásobné křtiny"

omylem otiskla jinou fotografii

Proto zde zveřejňuji fotografie, které se této události týkaly

Tímto se velmi omlouvám rodinám dětí za moji chybu.

Lída Novotná - redakce Popického zpravodaje

Zpráva komise pro kulturu a školství obce Popice
Společenská rubrika leden - duben 2019

60 let
Stránská Libuše
Urbánková Ludmila
Jandeková Jitka

65 let
Boumová Soňa
Pecková Ilona

70 let
Kudličková Jarmila
Šátková Františka
Bloch René
Urbánková Anna
Krajča Bohuslav
Bohutínský Milan
Zálešáková Marie
Šopíková Božena

71 let
Bendeová Jaroslava
Šátek Jaromír
Michalec Jozef
Ing. Kocman Jaroslav

72 let
Hajný Bohuslav
Singerová Květoslava
Urbánková Marie
Böhmová Marie

73 let
Peka Zdeněk
Vaverka Jan
Vaverková Anežka
Sekaninová Josefka

74 let
Kudličková Jiřina

75 let
Matyšek Bohumil
Šimkovič Kliment
Matějů Rudolf

77 let
Ryšánková Božena
Stříbrnská Josefa
Fribertová Jarmila

78 let
Bernátková Jarmila
Melkusová Marie
Krejčiříková Marie

79 let
Jandek František

80 let
Bernátek Oskar

81 let
Adamčík Antonín
Pláteníková Marie

83 let
Kučeříková Antonie

84 let
Průdková Anna
Konečná Jiřina
Vetrová Josefa

85 let
Ráčková Bohumila

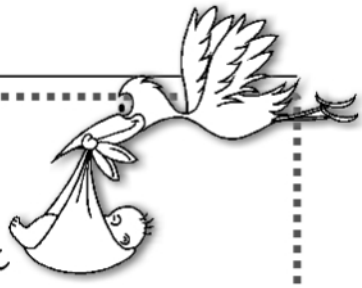
87 let
Beňo Alois

90 let
Gabrhelová Marie

92 let
Omastová Veronika

Zpracovala Sekaninová Josefka - Březen 2019

NAROZENÍ:



- Eliška Sehnalíková
- Anna Zabloudilová

PODĚKOVÁNÍ DĚTEM ZŠ A MŠ POPICE
od důchodců nad 80 let za vánoční blahopřání a dárečky k vánočním svátkům.

Úmrtí:

8. 12. 2018 zemřel pan Lejska Ondřej
ve věku 76 let

3. 2. 2019 zemřela paní Bártečková Marie
ve věku 89 let

23. 3. 2019 zemřel pan Furch Vladimír
ve věku 67 let

TJ SOKOL POPICE

FOTBAL

Jako každý rok si naši fotbalisté zimní přestávku zpestřili návštěvami v nafukovací hale v Hustopečích. Tréninková morálka přes zimní přestávku nebyla ideální. Někteří hráči se tvrdému drilu zdárně vyhýbali.

Sérii přátelských zápasů jsme odehráli na umělé trávě v Lednici, Mikulově i na přírodních hřištích. Odehráli jsme celkem 5 zápasů s bilancí 3 výhry a 2 prohry. Zkoušeli jsme tři nové hráče. Zejména Petr Havelka se jevil jako výrazná posila, leč mateřský klub v Uherčicích ho nepustil. Nakonec naše řady žádný nový hráči neposílil.

V prvním jarním utkání jsme hráli ostře sledované derby s mužstvem Strachotína. Naši hráči nenavázali na herní projev z přípravy a po většinu utkání jsme se bránili. Radek Rožnovský sice vstřelil první branku utkání, leč po zbytek utkání naši hráči tahali za kratší konec.

Jen díky výbornému výkonu brankáře Jana Straky staršího jsme v utkání remizovali. V druhém utkání jsme zajížděli na horkou půdu do Mikulova, který měl prověřit kvality našich fotbalistů. Úvod utkání se nám vydařil, když první mistrovskou branku ve své kariéře vstřelil David Straka. Zbytek prvního poločasu však byl v režii domácích fotbalistů, kteří utkání otočili. Jirka Buriánek ve druhém poločase pouze zmírnil porážku našich fotbalistů. Vzhledem k tomu, že Nosislav obě své utkání vyhrála, vzrostla během dvou kol ztráta našich fotbalistů na lídra tabulky na propastných 8 bodů.

Kádr mužstva:

Jan Straka starší, Filip Lejska, Milan Straka, Miroslav Singer, Radek Fiala, Jiří Buriánek, Daniel Topinka, Jan Straka mladší, Jan Bobal, Lukáš Galbavý, Radek Rožnovský, Vladimír Galbavý, Jaroslav Konečný, David Straka, Michal Nemeškal.

Zápasy jarní části soutěže:

17. kolo, 14.4.
Popice – Ivaň
výkop v 15:30 hodin

18. kolo, 21.4.
Starovice – Popice
výkop v 16:00 hodin

19. kolo, 28.4.
Popice – Novosedly B
výkop v 16:00 hodin

20. kolo, 5.5.
Popice – Horní Věstonice
výkop v 17:00 hodin

21. kolo, 12.5.
Pasohlávky – Popice
výkop v 17:00 hodin

22. kolo, 19.5.
Popice – Drnholec
výkop v 17:00 hodin

23. kolo, 26.5.
Nosislav – Popice
výkop v 17:00 hodin

24. kolo, 2.6.
Popice – Perná
výkop v 17:00 hodin

25. kolo, 9.6.
Vranovice – Popice
výkop v 10:30 hodin

26. kolo, 16.6.
Popice – Uherčice
výkop v 17:00 hodin

TJ Palava Popice

Zdárně a ve zdraví jsme přečkali zimní období a otevřeli jezdeckou sezonu 16. března hobby závody Josefovské skákání na jizdárně v Popicích.

Ostrý start absolvovaly i v Našiměřicích naše 4 dvojice. Nejvíce se dařilo Monice Forman se Schimim, která v nejvyšší soutěži obsadila 3. místo. Pěkné výkony předvedli i ostatní, zejména Ilona Škodíková s Corchim, který startoval poprvé na veřejných závodech.

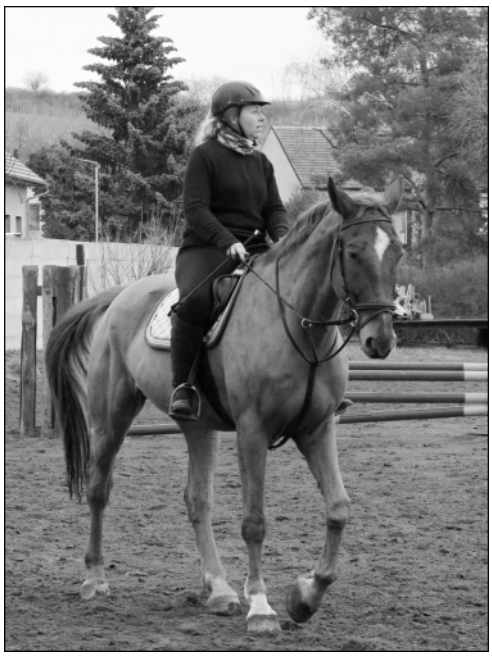
V plánu pro letošní sezonu máme účastnit se 23 veřejných závodů, co představuje od dubna do září téměř každý víkend na závodech.

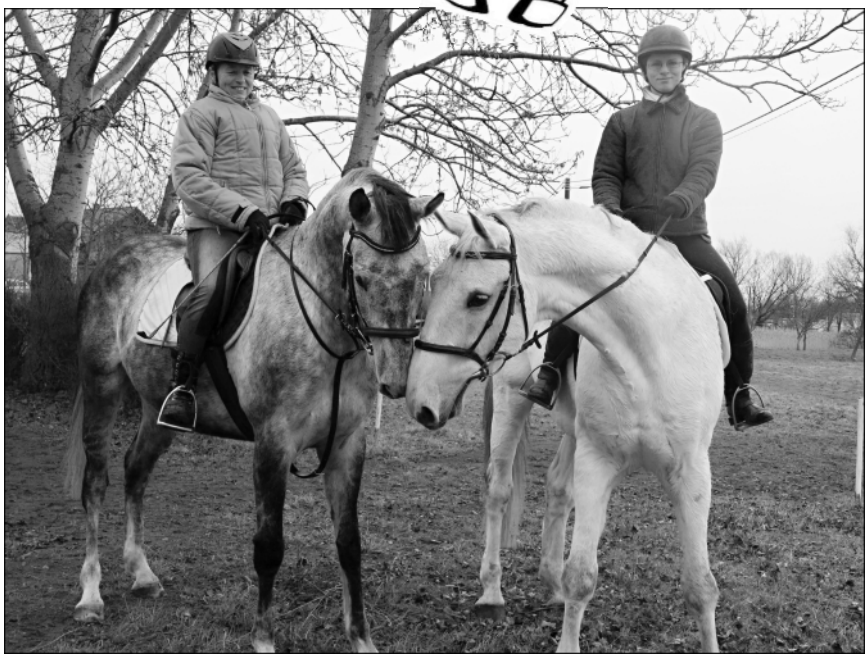
My sami hodláme pořádat 4 veřejné akce, a to již uskutečněné Josefovské skákaní, dále 19. 4 Velikonoční vajíčko a hlavně 8. 9. tradiční Cenu Palavy.

Celou sezonu bychom rádi ukončili 26. 10 Hubertovským skákáním.

Pokud jezdcům a koním vydrží zdraví, doufáme, že to bude dobrá sezona.

Pavel Koláček





Na střelnici se letos poprvé střílelo 17. března

...pokračování ze str.3

Jede, jede mašinka, kouří se jí z komínka...

První vláček s cestujícími z Floridsdorfu do Wagramu táhla lokomotiva Austria a cestu ujela za 25 minut. Bylo to celkem 162 odvážlivců, kteří cestovali v osmi vagónech tohoto vlaku. Ještě pár dní předtím 13. a 14. listopadu 1837 tuto trasu projely první lokomotivy ve zkušebním provozu. Od 6. ledna 1838 byl hotový dřevěný most přes Dunaj a začala pravidelná doprava z Vídně do Wagramu. Byl o ni obrovský zájem, třebaže jízdenky nebyly nijak levné a cestování ne moc komfortní. Tak tedy byla císařova podmínka v splněna – císař požadoval uvedení prvního úseku trati do provozu do dvou let – a provoz začal ještě o několik měsíců dříve. Stavitelé to dokázali proto, že současně stavbu plánovali, vykupovali pozemky, vytyčovali trasu a hned stavěli.

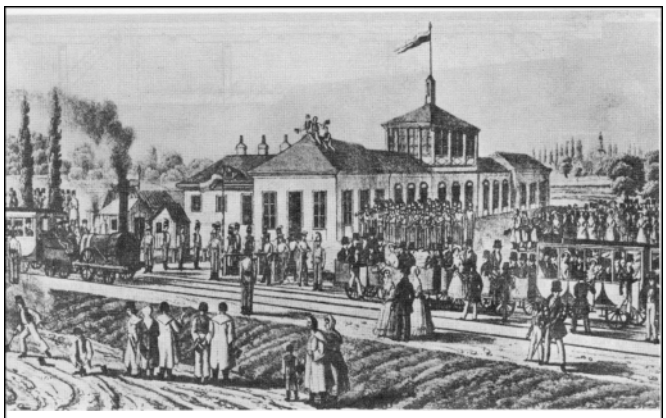
Karl Ghega, stavitel trati z Břeclavi do Brna

Na stavbě nebyla používaná žádná mechanizace – většina práce se dělala za pomoci krumpáčů, lopat, rýčů a materiál byl převážen na kolečkách. Trať mohla překonávat jen omezené stoupání nebo klesání, proto objem zemních prací byl natehdejší dobu nevídaný. V některých místech musely být vybudovány až několik metrů vysoké náspy, na ně byla potom navezena dvacet šest centimetrů vysoká vrstva kamene a teprve potom položeny koleje. Jinde se musely vykopat až několik metrů hluboké zářezy do krajiny. Přitom se muselo dbát i na to, aby se stavba nestala takovou překážkou, která způsobí v převážně rovinaté krajině záplavy při povodních, přívalových deštích nebo během tání sněhu.

Uvádí se, že množství přemístěného materiálu na náspy a opačně na zářezy do terénu činilo asi dva a čtvrt milionu krychlových metrů – tedy asi tolik materiálu, kolik ho bylo potřeba na stavbu starověké Cheopsovy pyramidy – ta je mezi pyramidami tou největší. Jen samotný násep okolo dnešní zastávky Rakvice (tehdy tam žádná stanice nebyla budována ani zamýšlena) spotřeboval na čtvrt milionu kubíků materiálu.

Na trati od Vídně k Břeclavi pracovalo na stavbě 20.000 lidí, na úseku z Břeclavi do Brna to bylo 14.000 pracovníků. Cesta z Břeclavi do Brna byla dlouhá (bez několika desítek metrů) přesně 60 kilometrů. Do té doby nikdo neshromáždil takové množství lidí na jednom místě – s jedinou výjimkou – armádou. I ty největší továrny tehdy mívaly desítky, nejvýše několik stovek zaměstnanců.

A tak první vlak z Vídně do Břeclavi dorazil již 6. června 1839. Vlak z Vídně vyrazil o půl sedmé ráno. Při jeho odjezdu ve Vídni prudce pršelo.



Příjezd prvního vlaku do Vídně dne 6. června 1839

Břeclavské nádraží bylo vybudováno stranou od města. Na nádraží bylo k dispozici pět kolejí. Aby nebylo zaplavováno rozvodněnou Dyjí, bylo postaveno na navážce vysoké dva a půl metru. Také železniční most a násep přes louky okolo řeky dal stavitelům hodně práce – musel být na mnoha místech opatřen propustmi pro rozvodněnou Dyji a táhl se v délce 672 metrů a tvořilo ho třináct dřevěných mostů. Ta se toho prvního roku rozvodnila více než obvykle a budovatelé železnice byli obyvatelstvem Břeclavi obviňováni, že za mimořádný rozsah záplav může právě stavba.

Trať Brno – Břeclav

Brno bylo tehdy hlavním městem Moravy a bylo významným průmyslovým centrem – zejména textilního průmyslu a později se v Brně objevily i strojírenské továrny.

Trať se stavěla 22 měsíců a navrhl ji, vytyčil v terénu a její stavbu vedl **ing. Karel Ghega** z Benátek.

Příjezd prvního vlaku do Brna 7. 7. 1839

V Břeclavi začínala trať nevídaně vysokým náspem – místy až osm metrů nad terénem. Problematická místa na trati ležela hned u brněnského nádraží a mezi obcemi Pouzdřany a Vranovice – bylo potřeba postavit tu dlouhé mosty.

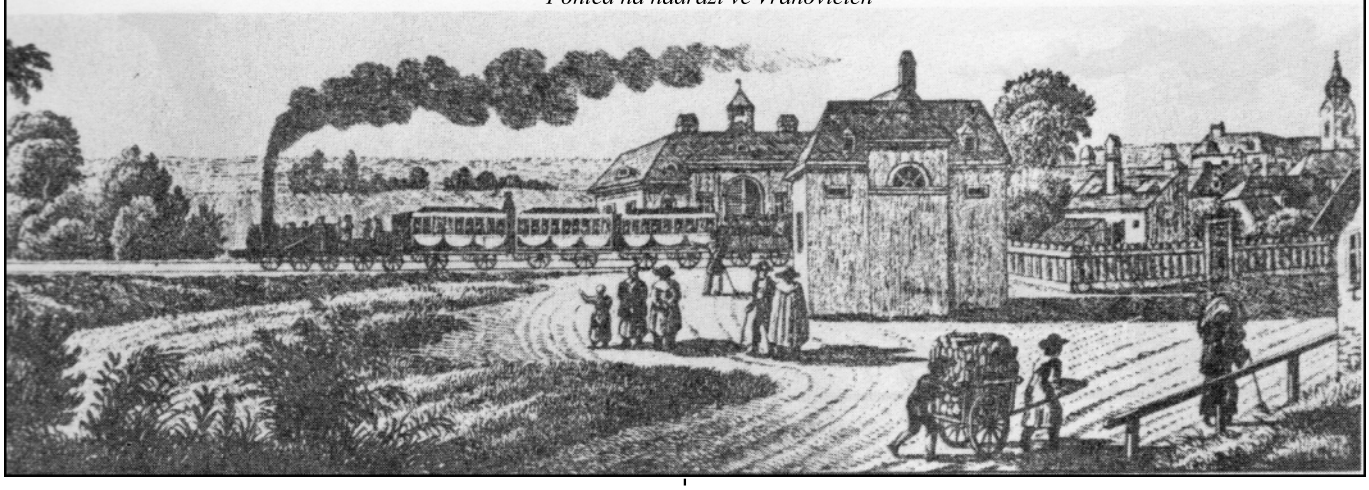
Pozoruhodné nebylo jen obrovské množství pracovníků na stavbě, ale zejména nízký počet technického personálu – stavbyvedoucí Ghega řídil osm inženýrů a šestnáct dozorců. Ti vedli ty tisíce pracovníků. Na trati byly vybudovány tři stanice – Zaječí, Vranovice a Rajhrad – ostatními místy projížděly vlaky bez zastavení. Ve stanicích byly vyhloubeny studny, odtud se doplňovala do lokomotiv voda, bývaly tu i jednoduché dřevěné točny pro obracení lokomotiv, výhybky a samozřejmě položeno více kolejí vedle sebe – někde dvě, někde až pět. V nádražních budovách bylo kromě provozních prostor vyhrazeno místo pro občerstvení cestujících a poblíž asi bývaly také nějaké záchody – tehdy nebyly vagóny ani osvětleny, ani vytápěny a nebyly ani vybaveny záchodkem.

11. listopadu roku 1838 byl krásný slunečný den a překvapivě a neohlášeně se na části trati dlouhé asi 11 – 12 kilometrů uskutečnily první zkušební jízdy lokomotivy. Lokomotiva projela úsek celkem třikrát, řídil ji samotný hlavní inženýr Ghega a mezi Brňany to vzbudilo nadšení.

V Břeclavi byla lokomotiva nahrazena silnějším strojem jménem Herkules a za čtyři a půl hodiny po odjezdu z Vídně vlak dorazil do Brna. Další tři současně jedoucí vlaky byly tvořeny lokomotivou a deseti plně obsazenými vagóny. Jely za sebou v pětiminutových intervalech. Jednotlivé lokomotivy nesly jména Bruna, Gigant a Bucephalus. V celkem 36 (někdy se uvádí 38 vozů) vozech přijelo z Vídně do Brna 1.125 cestujících. Ten vlak jedoucí jen do Břeclavi táhla lokomotiva Vulcan.

Odpoledne téhož dne se vlaky vydaly z Brna zpět do Vídně. Cesta zpět však přinesla jedno nechvalné prvenství. První železniční nehodu na evropském kontinentu – a to ve Vranovicích. Anglický strojvedoucí Williams, který řídil třetí z vlaků, s lokomotivou Gigant nedodržel dostatečný odstup a nezpomalil před stanicí. Když vyjel ze zatáčky před nádražím Vranovice, začal usilovně brzdit, ale vlak nedokázal zastavit – narazil tak do posledních vagónů druhého vlaku.

Pohled na nádraží ve Vranovicích



Poprvé dosáhla lokomotiva cíle za 15, podruhé za 13 a potřetí dokonce za deset minut – to znamená, že při poslední jízdě uháněla rychlostí vyšší než 60 km/hod. Ale neměla za sebou žádné vagóny – s těmi se jezdilo pomaleji. O měsíc později – ve dnech 15. a 16. prosince 1838 se na trati z Brna do Rajhradu mohli svézt první odvážní cestující. 15. prosince jeli páni a 16. prosince byly vagóny vyhrazeny dámám. Vlak jel z Brna do Rajhradu šestnáct minut. Protože ještě nebyl hotov viadukt před brněnským nádražím, vyjíždělo se odněkud z míst, ležících mezi Svratkou a dnešní stanicí Horní Heršpice.

První skutečná jízda po celé trati z Vídně do Brna se uskutečnila tedy v neděli 7. července roku 1839. Ráno vyjelo z Vídně pět vlaků – měly mezi sebou malé odstupy – a čtyři směřovaly až do Brna a jeden měl jako svou cílovou stanici Břeclav. První vlak byl složen ze šesti vozů. Táhla je lokomotiva Saturn a z Vídně do Břeclavi přijel vláček za jednu a čtvrt hodiny.

Myslím si, že tehdy v nóbl společnosti nemohl obstát nikdo, kdo nemohl prohlásit, že už cestoval vlakem, protože jen za první měsíc provozu na jízdném utržila společnost KFNB 40.000,- zlatých. A tak zahájení nákladní dopravy muselo počkat až na březen roku 1840.

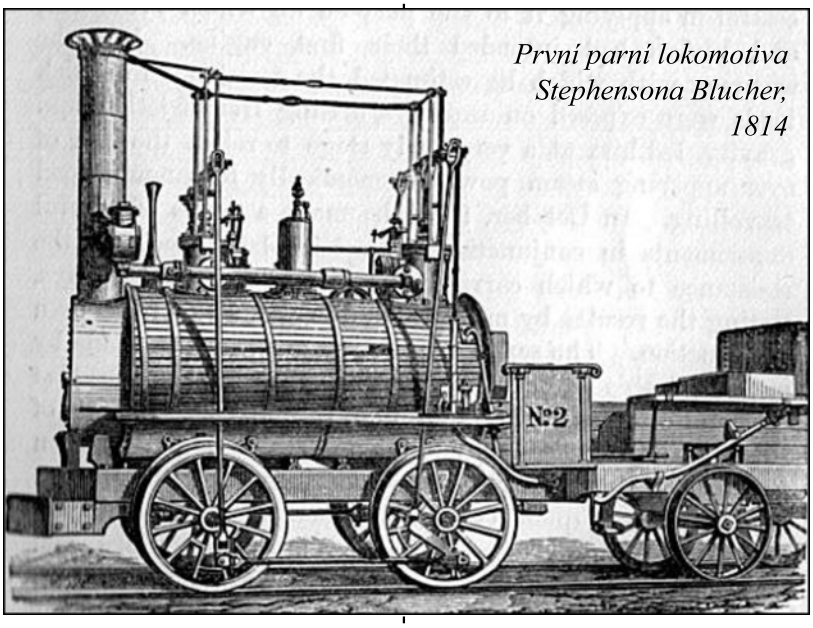
Lokomotivy

První lokomotivy samozřejmě musely být dovezeny. V celé rakouské monarchii neexistovala firma schopná parní lokomotivu vyrobit. Proto také zpočátku nepanovala úplná shoda mezi akcionáři – zda koňská nebo parní železnice. Nakonec dostalo přednost dražší a obtížnější řešení – ale zato perspektivnější.

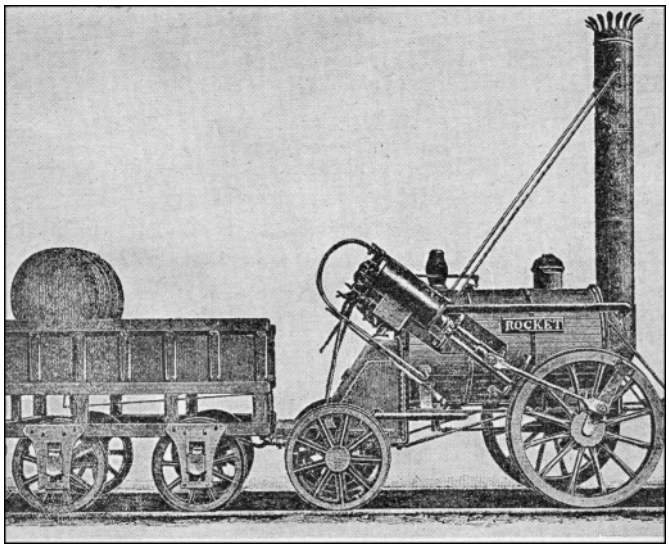
První lokomotivy byly objednány z Anglie – z továrny George Stephensona v Newcastlu. Město leží na severovýchodě Anglie, blízko skotské hranice. Ve městě tehdy byl námořní přístav.

Lokomotivy byly v továrně v rozloženém stavu zabaleny do beden, naloženy na loď (samozřejmě plachetní) a putovaly přes Gibraltarský průliv do Středozemního moře, odtud do moře Jaderského - do přístavu Terst – dnes patří Itálii, ale tehdy byl součástí Rakouska – jako Benátky, Miláno a téměř celá severní Itálie. V Terstu byly bedny přeloženy na povozy tažené koňmi – v některých úsecích cesty mezi Terstem a Vídní muselo vůz táhnout až desetispřeží. Vždyť i ty nejmenší z lokomotiv – Moravia a Austria vážily každá 9,1 tuny. (Dnešní motorový vagónek lokálky ze šakvického nádraží do Hustopečí váží více než dvojnásobek – 20 tun). Ve Vídni byly lokomotivy složeny a dány do provozu. Z továrny přijelo několik pracovníků, kteří měli nejen stroje uvést do provozu, ale také zaškolit rakouský personál. Vedl je mechanik John Baillie a spolu s ním přijeli dva strojvedoucí a čtyři strojníci.

Další stroje byly nakoupeny v Belgii. Tam ve městě Seraing u Lutychu sídlila strojírna anglického podnikatele, který se jmenoval John Cockerill. Jejich doprava do Vídně byla neméně zajímavá. Ze Seraingu byly na vozech složené v bednách dopraveny k řece Rýn – do Kolína n. Rýnem. Odtud proti proudu řeky do města Canstatt v blízkosti Stuttgartu na přítoku Rýna řece Neckar, zde byly přeloženy znovu na povozy, dopraveny k řece Dunaj do německého města Ulmu, zde naloděny a na člunech přpluly až do Vídně.



První parní lokomotiva Stephensona Blucher, 1814



Stephensonova nejslavnější lokomotiva Raketa

Několik lokomotiv dovezla společnost dokonce z USA – z východního pobřeží. Celkem měla KFNB v počátcích k dispozici třicet lokomotiv, ale některé neměly dostatečný výkon, proto byly používány minimálně a brzy (asi po 12 nebo 13 letech) sešrotovány. Osobní vlak byl totiž tvořen většinou deseti vozy, nákladní míval asi trojnásobek vagónů. Projevilo se to na rychlosti dopravy – zatímco osobní vlaky dosahovaly cestovní rychlosti čtyř mil za hodinu – to bylo asi 30 km/hod, nákladní bývaly o dost pomalejší. A osobní vlak se dal podstatně zrychlit zařazením silnější lokomotivy nebo snížením počtu vozů – už ve zkušebním provozu dosáhly některé z kratších vlaků rychlosti až k 45 km/hod.

S rozvojem techniky pak byly nasazovány stále silnějšístroje a konstrukce lokomotiv i vagónů a celkový vzhled vlaků se přibližoval od 60. nebo 70. let XIX. století tomu, který si ti starší z nás pamatují ze 40. nebo 50. let století XX.

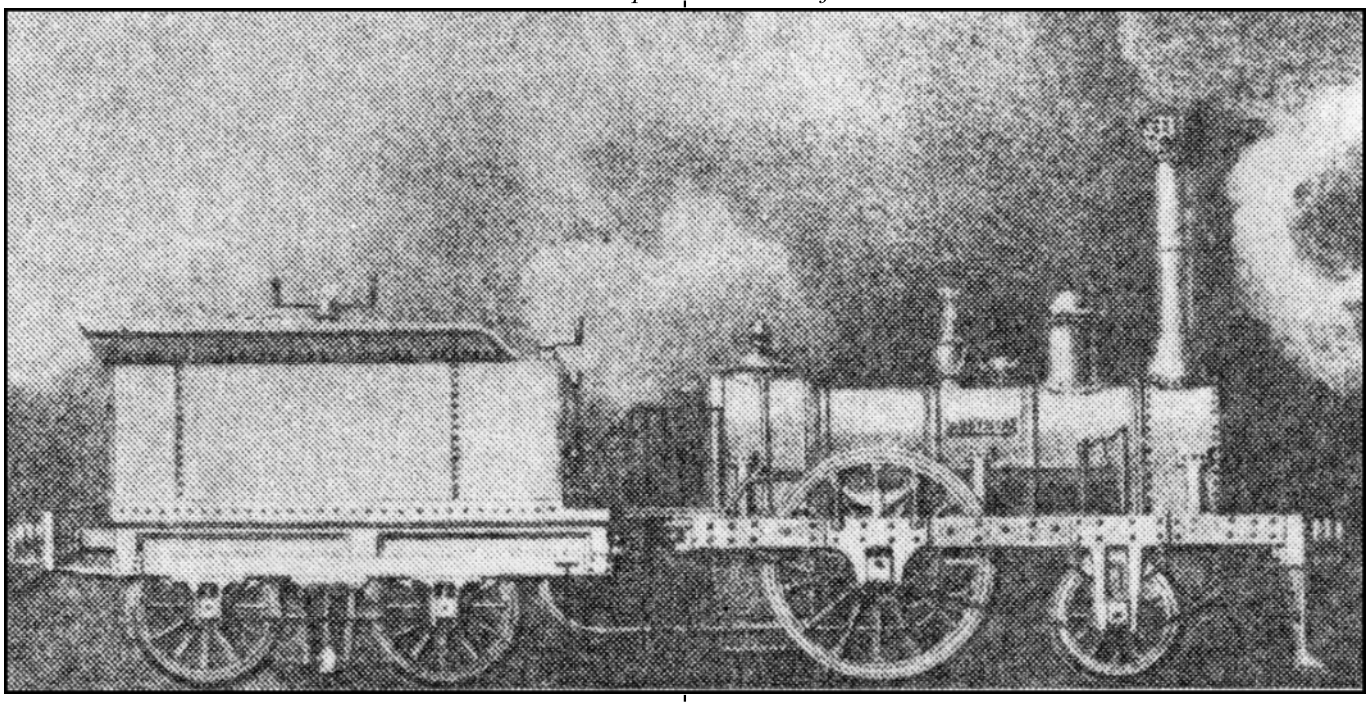
A ještě jednu okolnost musím zmínit. Lokomotivy nebyly vybaveny brzdou. Zastavovalo se tak, že strojvedoucí přepnutím pohonu do jakési neutrální polohy a následným rychlým zapnutím zařízení na zpětný pohyb regulovaně působil proti směru dosavadního pohybu stroje, až dokázal stroj zastavit – a zpětný chod vypnout. Zkušenému a zručnému strojvedoucímu trvalo asi deset až patnáct vteřin, než se změna rychlosti začala projevovat. A navíc ani vagóny zpočátku žádné brzdy neměly.

Vagóny

Z počátku se dopravovaly pouze osoby. Vlaky byly významně menší a barevnější než jsme zvyklí dnes. Vozy pro dopravu osob byly rozděleny do čtyř tříd a lišily se nejen konstrukcí, ale také cenou jízdenky a na první pohled i barvou vozu. Vůz byl tehdy mnohem kratší – byl na délku třetinový až poloviční ve srovnání s dnešními vozy.

I. třída byla podobná prodlouženému kočáru. Do každého oddělení – byla ve vagónu celkem tři – se nastupovalo zvenku zvláštním vstupem. V jednom oddělení bylo celkem šest čalouněných sedadel.

První lokomotiva vozovéhoparku KFNB se jmenovala Moravia



Okna byla zasklená, ale ve vagónu nebylo osvětlení a topení, cestující s sebou vozili na zahřátí láhve s teplou vodou a ty si vkládali pod oděv. Barva vagonu byla černá a žlutá a do I. třídy se prodávaly jízdenky žluté barvy. Jízdenka z Brna do Rajhradu stála 36 krejcarů, do Vranovic 1 zlatý a 12 krejcarů, do Břeclavi 2,40 a na trase Brno – Vídeň jste zaplatili 6 zlatých.

II. třída měla kožená sedadla, v každé ze tří částí bylo osm sedadel. Okna nebyla zasklená, ale na ochranu před nepříznivým počasím se daly spustit kožené záclonky. Vagón měl zelenou barvu, jízdenky byly také zelené. Těchto vozů jezdívalo v soupravách nejvíc – zpravidla tři nebo čtyři. Tyto vozy byly postupně vybavovány vlastními brzdami, zvenku na voze měl stoličku brzdař a ten v případě nebezpečí pomáhal brzdit soupravu. Při jízdě pozoroval lokomotivu. Ostatní vagóny zpočátku vlastními brzdami vybaveny nebyly. Jízdenky byly levnější – z Brna do Vídně to stálo 4 zlaté, do Vranovic 48 krejcarů. Vozy I. a II. třídy byly v místech, kde se přenášel pohyb na sousední vagóny, vybaveny pérováním – takže přenos zrychlování nebo zpomalování vozů byl poněkud plynulejší. Vozy III. a IV. třídy byly spojeny bez těchto pér – takže každá změna rychlosti způsobila, že tyto vozy narazily několikrát do předchozího – to při zpomalování a nebo se rozjížděly náhlým škubnutím – to když předchozí vůz vyvinul takovou sílu, že dosud stojící vagón uvedl do pohybu.

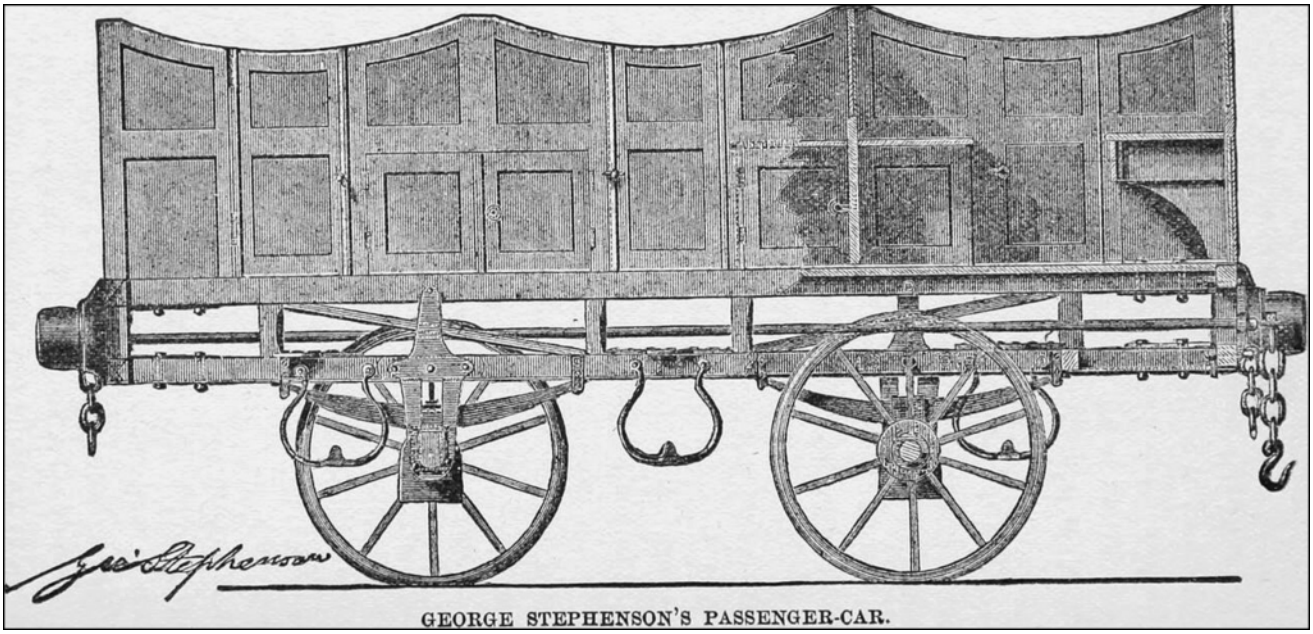
III. třída byla vybavena skromněji. Bočnice vozu sahaly do poloviny vzdálenosti mezi podlahou a střechou. V každém ze čtyř rohů vozu vyčníval sloupek, na nich byla upevněna střecha. Vagón měl dřevěné lavice, v každé ze čtyř částí vozu bylo osm sedadel. Proti nepřízni počasí bylo možno spustit záclonky. Vagóny byly natřeny hnědou barvou, stejnou barvy měly jízdenky. Cesta z Brna do Rajhradu ve třetí třídě stála 18 krejcarů, do Vranovic 30 a do Vídně 3 zlaté.

IV. třída byla pravděpodobně zavedena jen pro velký zájem veřejnosti o cestování vlakem v samotných počátcích provozu, brzy pak zanikla. Za „příznivého“ větru a počasí musel být opravdu nezapomenutelný zážitek, když vám z lokomotivy kouř a saze šly přímo do obličeje – nebo když pršelo či sněžilo... Vozy byly natřeny šedomodrou barvou – odstín měly jako dělnické týdenní jízdenky používané před rokem 1990. Vagóny pravděpodobně byly zamýšleny pro přepravu nákladů – měly pouze bočnice a čelnice, žádná sedadla, žádná střecha a cestující v nich při jízdě stáli. Cesta z Brna do Rajhradu stála 12, do Vranovic 24, do Břeclavi 54 krejcarů a do Vídně 2 zlaté.

Zde by bylo vhodné zmínit se ještě o cenách jízdenek a srovnat je s něčím. Je to velmi obtížné, protože například ceny potravin se každoročně měnily podle úrody v tom kterém roce. Řada dalších produktů nebo služeb tehdy vůbec neexistovala. Na stavbě dráhy si kopáč nebo nádeník vydělal 18 krejcarů za den (pracovalo se zpravidla „od slunka do slunka“ - to znamená od východu do západu slunce). Sklenář, klempíř nebo natěrač na dráze si tehdy vydělali podstatně více – 48 krejcarů za den. Když jste v nejbližší cihelně tehdy koupili tisíc plných cihel (7,5x15x30 cm), dovezli vám je až na stavbu za 9 zlatých. Po napoleonských válkách se u nás daňové zatížení lidí sice zvětšilo, takže si naříkali, jak vysoké platí daně, ale kdybychom měli dnes takové daně, jásali bychom. A rozhodně by nám tehdy nechodily faktury

za plyn, elektřinu, nekupovali bychom si dálniční známky a povinné ručení, nemuseli bychom na technické prohlídky, měření emisí nebo dvakrát ročně přezouvat pneumatiky atd. Ale asi nikdo z nás by s tehdejšími lidmi své postavení neměnil. Z výše uvedeného je patrné, že jízdenky byly velmi drahé – ale to bylo do značné míry způsobeno obrovským zájmem lidí o jízdu vlakem. A tak jako před železnicí i nadále chudí lidé dávali přednost tomu cestovat pěšky. Osvětlení ve vagónech se začalo objevovat až okolo roku 1850 – byly to lampy plněné řepkovým olejem - a záchody o dalších 20 let později, tehdy už vlaky jezdily rychlostí asi 70km/hod a cesta z Vídně do Břeclavi se dala zvládnout za 1:11 hod.

Předtím, než začal provoz železnice z Brna do Vídně, se jezdilo poštovními dostavníky. Nejbohatší a nejchudší tak samozřejmě necestovali. Chudí, když už museli, cestu absolvovali pěšky. Nejbohatší zase měli svoje koně a kočáry a také služebnictvo. Takže poštou jezdili jen někteří. Z Brna do Vídně jel poštovní dostavník 15 hodin. Cestou (137 km) bylo celkem devět přepřahacích stanic, na nichž měli připraveno celkem 200 koní. A za rok touto formou projelo mezi Brnem a Vídní asi 4.500 cestujících.
A po železnici? Za první celý rok provozu KFNB cestovalo 225.000 osob a v roce 1850 to bylo již 1,400.000 lidí.


GEORGE STEPHENSON'S PASSENGER-CAR.

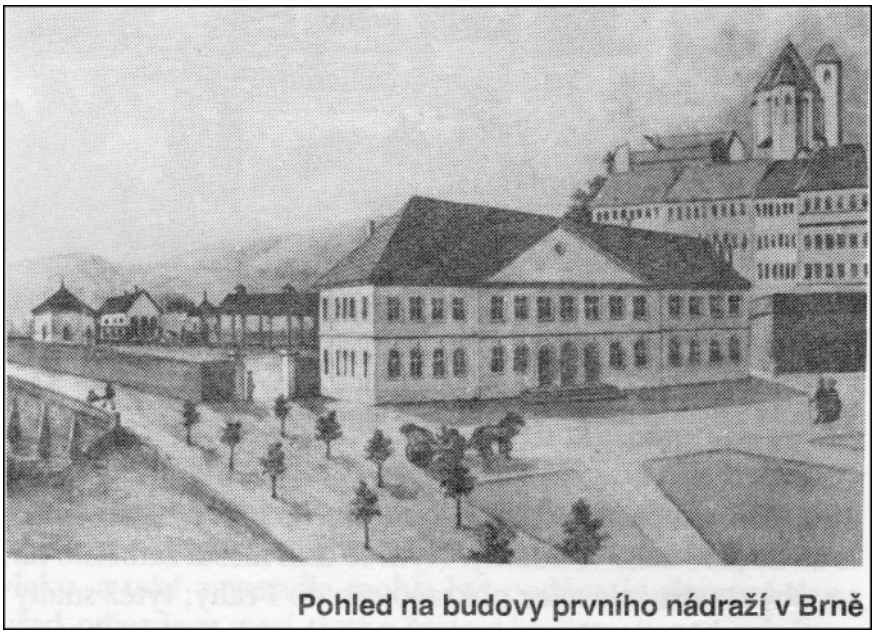
Koleje

První koleje se objevily v už 18. století. Nejvíce se rozšířilo jejich užívání v Anglii – především v dolech. Původně byly dřevěné – vlastně jakési dráhy ze dvou fošen, po nichž jezdily vozíky s malými dřevěnými koly. Jejich použití pomohlo překonávat terénní nerovnosti a jedna „pohonná jednotka“ uvezla na kolejích podstatně větší náklad. Často je tahali pod zemí poníci, psi a nebo taky lidé, občas se na tuto práci braly děti. Později se přišlo na to, že když se koleje shora pobijí železem, kola opatří kovovými obručemi, výkon „tahouna“ vzroste. A někdy se můžete setkat s tvrzením, že primitivní dřevěné kolejnice bývaly v dolech používány již o desítky, ba stovky let dříve – a nejen v Anglii. V Anglii se průmysl rozvinul dříve než ve střední Evropě, takže naše železnice, i když byla průkopnickým činem v celé monarchii, se řídila anglickými vzory. Proto také byly pro stavbu zvoleny železné koleje, i když se uvažovalo o dřevěných a i když se v celé monarchii tehdy nenašel výrobce, schopný koleje dodat. A to i přesto, že dovážené železné zboží bylo zatíženo velkým clem. KFNB si sice na vládě vymohla slevu na clu, ale dovezla z Anglie v roce 1838 40.000 centů a v roce 1839 dokonce 57.000 centů kolejnic. (Jeden tehdejší cent byl něco mezi 55 a 60 kilogramy.) Dovážené kolejnice měřily 3,8 metru, každý kus vážil něco přes 60 kilogramů. Kladli je dva specialisté pozvaní z Anglie, protože panovaly obavy, že by nekvalifikovaní a nezkušení místní pracovníci mohli způsobit pozdější vážné provozní problémy. Koleje se dávaly na pražce, rozchod kolejnic byl pochopitelně stejný jako v Anglii, protože lokomotivy byly vyráběny jednotně. Pražce byly fixovány v kamenném (štěrk a písek) 26 cm vysokém loži. Šířka tohoto lože byla na trati budované společností KFNB jeden a půl sáhu – to znamená asi 2, 7 metru. A tak jen na to zafixování kolejnic a pražců bylo potřeba jen z Břeclavi do Brna asi čtyřiceti tisíc kubických metrů štěrkopísku. Velká většina délky trati byla jednokolejná, ve stanicích bývalo kolejí více. Péče o trať byla rozdělena na úseky dlouhé maximálně 20 km. Měl je na starosti traťový dozorčí inženýr a k ruce mu byli strážní – jejich domky podél trati byly od sebe vzdáleny 1 - 1,5 km od sebe. Jeden takový domek stál

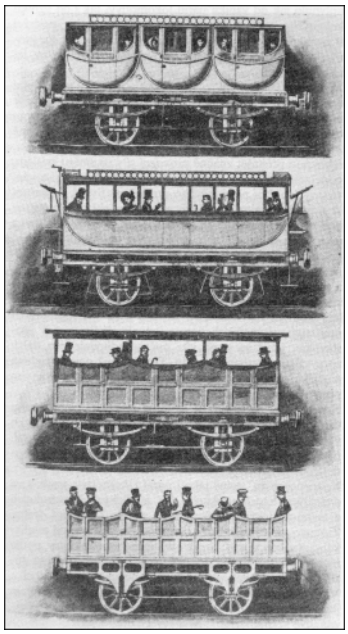
mezi stanicemi Popice a Pouzdřany vlevo (ve směru na Brno), byl zbourán asi před 30 lety. Další stál v zatáčce silnice z Popic k plničce PB – tam, kde se silnice stáčí od trati – mezi silnicía železnicí. Nové způsoby zabezpečení provozu se postaraly o likvidaci strážních domků.

Nádraží

Nádraží bylo místem, kde se míjely vlaky, kde se do lokomotiv doplňovala voda (musela tam být studna, starší z nás si už studny nepamatují, ale vzpomenou si na sloupy, na nichž byl jakýsi trychtýř, jímž se do lokomotivy doplňovala voda), uhlí, kupovaly jízdenky… Mezi Břeclaví a Brnem byla tři – Zaječí, Vranovice a Rajhrad. Na nádražích počátku nebyla vybudovaná žádná nástupiště. Když přijel vlak do stanice, průvodčí a další personál roznesl ke každému vstupu schůdky, cestující mohli vystoupit a odpočinout si, projít se, vyhlédnout před nádraží, něco sníst, vypít apod. Asi po čtvrthodinovém pobytu vlak odjížděl. Cestující byli svoláváni do vozů zpět podobně jako návštěvníci divadla trojím zvoněním – zazněl signál, ještě dvakrát se zopakoval a vlak mohl dostat pokyn k odjezdu. Prostory, kde zastavoval vlak, samozřejmě nebyly v počátcích kryté a i nádražní budovy bývaly velmi jednoduché.



Pohled na budovy prvního nádraží v Brně



Vagóny užívané na tratích KFNB

První železniční nehoda na kontinentu

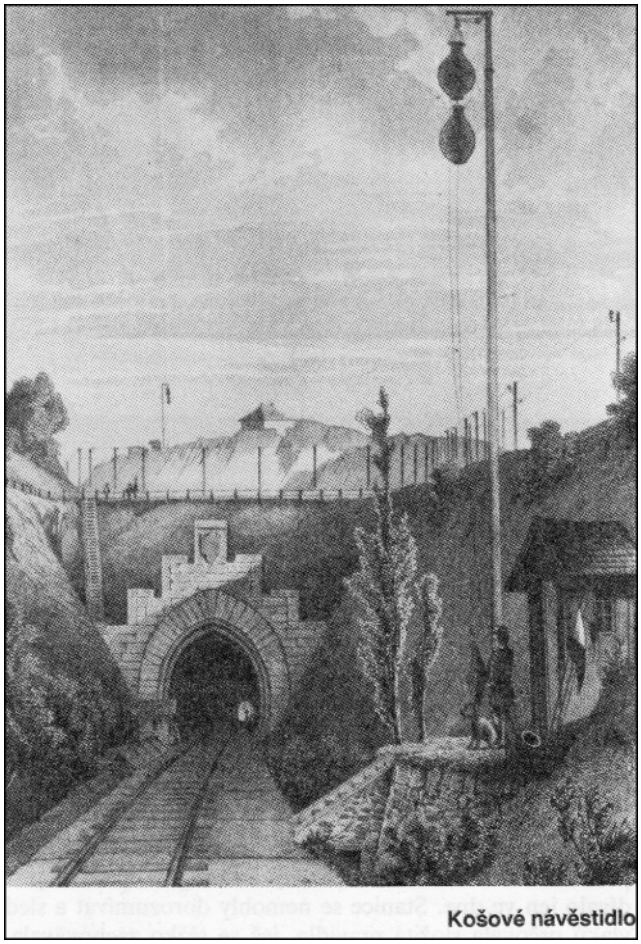
Jak už víte, odehrála se dne 7. července 1839 ve Vranovicích, tedy v první den provozu železnice mezi Brnem a Vídní. Dlouho trvalo, než jsem našel něco bližšího o této události. V novinách se o tom psalo velmi stručně, oficiální stanovisko dráhy bylo také na slovo skoupé a údaje o příčině nehody a jejích následcích se lišily. Nejdříve tedy o těch zraněných. Mělo jich být několik (z různých čísel se dá dovodit, že do deseti), z toho asi pět vážněji (stanovisko dráhy tvrdí, že tři zranění byla vážnější). Dále lze zjistit, že po nehodě byli všichni zranění ošetřeni – pravděpodobně byl mezi cestujícími lékař, protože tehdy asi místní lékař ve Vranovicích nesídlil. Dále se všechny zprávy shodují v tom, že všichni zranění odcestovali z Vranovic do Vídně. Dále se ví, že narazil třetí vlak do druhého, který stál ve stanici. Strojvedoucím byl anglický zaměstnanec Williams – a ten nestačil soupravu dobrzdit – takže lokomotiva narazila do posledního vagónu stojícího vlaku a poškodila ho – noviny požívají výrazu „zertruemert“ - to by znamenalo, že vagón byl rozbit na trosky – ale to se mi zdá nepravděpodobné, protože vlaky jely rychlostí asi 30 km v hodině a souprava před nárazem jen nestačila dobrzdit – tak nějaká troska tam být mohla, ale škoda byla z dnešního pohledu asi dosti malá.

V Železniční revui z roku 1939 jsem našel přece jen něco víc. Dál tedy uvádím údaje z článku J. Kuehna. Úředně se pravilo, že John Williams (strojvedoucí třetího vlaku) nezachoval předepsanou vzdálenost od předchozího vlaku. Neúředně se zachovalo, že strojvůdce podlehl naléhání cestujících, aby ukázal, jakou nejvyšší rychlost vlak vyvine, a proto nestačil dobrzdit. Tady je potřeba dodat, že právě před Vranovicemi byla cestou z Brna zatáčka na trati, která (s výjimkou jedné zatáčky hned ve Vídni) měla nejmenší poloměr, takže kdo neznal dobře trať (a kdo tehdy mohl znát trať opravdu dobře, když to byl první den jejího provozu), netušil, že po projetí zatáčky se hned před ním objeví stanice.

Asi všichni si ze školní fyziky pamatujete oblíbené učivo o pohybu, setrvačnosti a podobně.

Tehdy se ve školách přírodním vědám nevěnovala taková pozornost, tak je otázky, zda si střrojvedoucí uvědomoval, co činí, když jel rychleji, než měl přikázáno. Jak lokomotivy brzdily, to už jste četli v kapitolce o lokomotivách. A taková lokomotova mohla vážit tak okolo 15 tun. Ale za sebou vezla 10 vagónů - a každý z nich měl poměrně masivní kovový podvozek - to mohlo být dalších 15 nebo 20 tun. A připočítat musíme i hmotnost cestujících: víme, že do Brna přijelo asi 1200 cestujících, rozděleni do 4 vlaků, to vychází 300 cestujících v jednom vlaku. A tehdy se lidé chovali jinak, než se chovají dnes - nebyla žádná fitcentra, hlídání váhy bylo neznámou věcí - ba mírná obezita byla považována za znak dostatku a blahobytu, tak by dnešní odborníci tyto lidi označili přinejmenším za lidi s vyšší hmotností nebo mírnou i střední obezitou. Měl-li průměrný cestující 66 kilogramů, byla hmotnost lidí ve vlaku 20 tun, ale také to mohlo být 25 nebo více tun. A tak řekněme 15 tunovou lokomotivu, kterou se její strojvedoucí zoufale snažil zabrzdit, před sebou tlačilo těleso mnohem těžší - nejméně 35, možná i 40 nebo ještě více tun tvořených vagóny s cestujícími.

K tomu všemu ještě připočítejte skutečnost, že panovala toho dne velká euforie - lidé prožili něco opravdu nového. V Brně byla připrvena recepce, jíž se cestující hojně zúčastnili, jistě mnozí zašli i do výčepů a posilnili se, možná i ti strojvedoucí vypili vBrně nějaké víno nebo pivo (alkohol nebyl tehdy v dopravě takových strašákem jako teď) - zkrátka - jestliže ne všichni, pak tedy většina by dnešním pohledem byla "pod vlivem" - a pak není divu, že se stala nehoda.
A tady ještě jedna poznámka – tato zatáčka byla jediným místem mezi Brnem a Břeclaví, které muselo být „narovnáváno“ při výstavbě železničního koridoru – byl zvětšen pouze poloměr této zatáčky – a to před asi dvaceti lety, když se trať upravovala pro provoz vlaků rychlostí 160 km/hod. Jinak celá trať z Brna do Břeclavi zachovává původní trasu naplánovanou Karlem Ghegou!
Vraťme se ale k článku z roku 1939. Při nehodě bylo zraněno sedm nebo osm lidí (nejvýše jich mohlo být deset). Většinou šlo o pohmožděniny (autor uvádí kontuse). Nejtěžší ze zranění byla dvojitá fraktura nohy. Všichni zranění se již cestou nebo hned v další dny dohodli se společností na náhradě škody – dnes bychom řekli na mimosoudním vyrovnání – a většinou dostali akcie KFNB. Pouze jeden zraněný se se společností soudil – i když bylo jeho jméno vídeňské společnosti známo, nikde se neuvádělo a ani z toho neplyne, že by to musel být ten se zlomenou nohou. Vídeňské humoristické listy si prý z tohoto procesu dělaly legraci, napsaly o tomto jednání, že kdyby ten žalobce napsal místo soudu nějakým novinám tolik textů, vydělal by prý na honorářích více, než vysoudil. Nárokoval celkem 12.000 zlatých odškodnění na bolestném (soudem mu bylo přiznán pouze 1.000), dále roční rentu ve výši 1.200 zlatých (to by stačilo na plat opravdu vysoce postaveného úředníka) a chtěl ještě 6.000 zlatých na léčebné účely. Vysoudil na léčení 1.500 zlatých a apelace za minulá léta 400 zlatých a každý rok. Soud trval pět let. Řízení skončilo konstatováním, že nebyla prokázána vina železničního ředitelství a bylo zastaveno i vyšetřování viny strojvedoucího Williamse i strojvedoucího druhého vlaku.
Ukázala se však jedna okolnost, na kterou dosud nikdo nepomyslel. Bylo potřeba najít cestu k tomu, aby si účastníci provozu rozuměli. Šéfové mluvili německy (a tehdy mluvili německy i cestující, protože to byli Vídeňané), strojvedoucí hovořil anglicky a svědci (obyvatelé Vranovic) uměli pouze moravsky (dnes bychom řekli česky).


Košové návěstidlo

Účastníci i svědci nehody si prý tehdy řekli opravdu hodně – ač se nemohli dohovořit. Zejména hodně prý řekli anglickému strojvůdci, který z nehody samotné vyvázl nezraněn. Po „hovorech“ - o jejich povaze prý není nic známo – byl John Williams několik týdnů práce neschopen. A tady by se snad na závěr hodilo pronést úsloví: za dobrotu na žebrotu a nebo čiň čertu dobře, peklem se ti odmění.

Vladimír Hradil

Jak jít svatojakubskou cestu, když nechcete jet až do Španělska

Rádi byste absolvovali svatojakubskou pouť, ale vypravit se pěšky až do proslulé středověké katedrály v Santiago de Compostela ve Španělsku, vzdálené z Brna více než 3200 kilometrů, nemáte čas ani kapacitu?
Stačí si projít Svatojakubskou cestu na jižní Moravě, která vede i přes Popice.

Svatojakubskou poutní cestu - Camino Portoguese, jsem absolvovala už loni. Tehdy jsem šla z Porta kolem Atlantiku a dál Španělskem až do Santiaga de Compostela a pak na „konec světa“ do magické Muxie. Byla to cesta krásnou krajinou, plná zážitků a zajímavých setkání s místními i s poutníky. Statut poutníka je tady stále velmi ctěn a poutníci na cestě, na caminu, jsou jedna velká rodina. A když tak jdete den za dnem, nejenom že si mnohé uvědomíte a zažijete, ale také se mnohé ve vás změní. Cesta vás promění, protože cesta sama je cíl.
Není se tedy co divit, že po návratu zpět mi hodně chybělo to putování volnou otevřenou krajinou a setkávání s různými lidmi. Když jsem zjistila, že jižní Moravou je již vyznačena Svatojakubská poutní cesta až do Rakouska bylo rozhodnuto. S několika přáteli jsme jednu podzimní sobotu zahájili svou pouť od kostela sv. Jakuba v Brně, kde deska na kostele oznamovala, že do Santiaga de Compostela nám zbývá pouhých 3.200 km. Ale naše ambice nejsou tentokrát tak velké, chceme na etapy projít celou trasu jižní Moravou až do Rakouska na Falkenstein. Máme tedy před sebou přibližně 80 km.

Svatojakubské cesty jsou i u nás, stejně tak jako ve Španělsku, značeny žlutými šipkami a jsou jednosměrné, všechny směřují do Santiaga de Compostela.
Letošní první poutnické putování zahajujeme poslední březnovou sobotu tam, kde jsme loni skončili, v Židlochovicích, a chceme ji zakončit v Popicích. Hned na začátku máme problém se získáním startovacího razítka do našeho poutnického pasu - credenciálu. Infocentrum v Židlochovicích je ještě zavřené a na obecním úřadě nám bohužel nebyli ochotni vyjít vstříc a zanechat svatojakubské razítko někde jinde. Získáváme tedy potřebné razítko v malém obchůdku se symbolickým názvem "Zdraví U cesty". Abych pravdu řekla, dost dobře nechápu, jak my poutnicí, kteří jdeme v malých neorganizovaných skupinkách nebo samostatně, se máme ke svatojakubských razítkům vůbec dostat. Razítka jsou k dispozici na obecních úřadech, ale pouze v jejich pracovní době. A my, kteří chodíme etapy o víkendu, nemáme šanci, pokud nám na obecních úřadech nevyjdou vstříc. Je to škoda. Řekla bych, že razítka a případně návštěvní poutnická kniha by měla být o víkendu k dispozici někde tam, kde budou dostupné - restaurace, obchod, fara …

Procházíme Nosislaví a zastavujeme se u evangelického kostela, kde je větší srocení lidí. Právě zde probíhá úklidová jarní brigáda kostela, jsme pozváni na čaj a zjišťujeme, jak je to zde mezi evangelíky a katolíky. Zdá se, že úplně v pohodě. Získáváme od evangelického faráře razítko do credenciálu a pokračujeme směrem k opevněnému katolickému kostelu sv. Jakuba Staršího. To je ten, jehož hrob je právě v Santiagu de Compostela v katedrále. Pak nás pěkná travnatá cesta vede kolem řeky Svratky až do Velkých Němčic. Poutnickým pozdravem "Bueno camino" nás zdraví mladý muž s velkým plnovousem, připomínajícím tak trochu Krakonoše. A tak se seznamujeme s Michalem, přítelem poutníků a příležitostným poustevníkem, jak se sám charakterizoval. Dáváme se do řeči, také on by se rád vydal na pouť do Santiaga de Compostela, ale teď má hodně práce, pomáhá na vinohradech, tak možná na zimu.
Na rozloučenou se společně fotíme a Michal si pochvaluje, že tady na jižní Moravě jsou úplně úžasní lidé, velmi vstřícní a pohostinní. Ale to už na něj volají nějaké tety, aby šel na vinohrad. A my taky nemáme čas, potřebujeme pokračovat dál.

Procházíme Uherčice a stoupáme do kopce. Potkáváme skautské stanoviště, protože právě probíhá střediskové jamboree (setkání skautů) a tady se čichem určují bylinky. Hned si to taky zkoušíme a jsme docela úspěšní. Pokračujeme stále dál a dál a už jdeme dolů kolem starého mandloňového sadu, který je v plném květu a omamně medově voní.

A konečně už vidíme i Palávu a pomalu scházíme do Popic. Ještě se podivujeme "Mezi u sv. Gotharda" a jsme v cíli dnešní etapy, v Popicích. Tady byli na obecním úřadě velmi ochotni a vyšli nám vstříc. Paní Lída Novotná za námi přijela i s razítkem a poutnickou knihou až do restaurace. Tím bych jí chtěla poděkovat za ochotu a vstřícnost. Krásné svatojakubské razítko z Popic zdobí naše poutnické credenciály. A do Santiaga už zbývá jen 3.160 km, ale my odjíždíme vlakem zpět do Brna.
Všem, kteří uvažují, že by se vydali na svatojakubskou pouť až do Santiaga de Compostela můžu říct, JDĚTE. Zažijte camino na vlastní kůži a na vlastní nohy. A třeba zjistíte, že ujít velké vzdálenosti pěšky není až takový problém, že se vám najednou život zpomalí na rychlost vaší chůze a že vše, co k životu potřebujete, dokážete unést na vlastních zádech. A taky, že všechen ten shon, ruch, různé aféry a politikaření nejsou tak důležité, jak se zdají. Lidé jsou většinou milí, přátelští a vstřícní. : -)

Přeji vám všem Bueno Camino!

Jana Foltánková

Významný krajinný prvek
„Mez u sv. Gotharda“
zaregistrovaný podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
Významný krajinný prvek „Mez u svatého Gothtarda“ byl zaregistrován za účelem zajištění legislativní ochrany lokality s výskytem bohaté populace mandloně nízké (Amygdalus nana). Tento druh je podle zákona o ochraně přírody a krajiny i podle Červeného seznamu rostlin ČR zařazen mezi kriticky ohrožené druhy. Ochrana má vést k zachování biotopu mandloně a zamezení jeho poškozování. V současné době je lokalita ohrožena především zarůstání jinými dřevinami, ale i ukládáním rostlinných materiálů a odpadů.
Podle § 4 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny jsou významné krajinné prvky chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko - stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko Městského úřadu Hustopeče, odboru životního prostředí.
Popice

Velké
Němčice

Svatojakubská cesta
Popice, kostel sv. Ondřeje

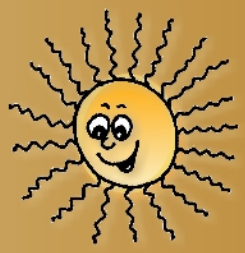
Nosislav

SANTIAGO
DE COMPOSTELA
± 3175 km
Buon camino!

PRO KVÍTEK MERUŇKY

Do Popického zpravodaje
jarně zaveršovala Lída Novotná

Kampak spěcháš, kvítku bílý,
vydrž ještě malou, malinkatou chvíli.
Posečkej jen maličko,
než jisté bude, že ochrání tě jarní sluníčko.



Rozkvetlý strom je oku milý.
Kdo ví, zda bude mít dost síly,
když tiše přikradou se mrazy ranní?
Ať silný nebo slabý, žádný tu křehkou, bílou krásu neochrání.

Mráz je vrahem bílých kvítků,
kdyby zaměřil se místo květů třeba na pažitku,
ta by neměla tak snadné žití.
V polévce pak místo pažitky plavalo by bílé, meruňkové kvítí?

foto Zdeněk Horák (jeden z poutníků)

Popický zpravodaj 1/2019
Popický zpravodaj vydává Obec Popice, Hlavní 62, 691 27, IČO: 00283517.
Redakční rada: Vladimír Hradil - odpovědný redaktor, Ludmila Novotná, Blanka Šťastná, Anna Frýdková, Josef Urbánek.
Registrace Ministerstvo kultury. Evidoávno: MK ČR E 20265
Číslo 1/2019 vychází v dubnu. Náklad 400 výtisků. Grafické práce: Ludmila Novotná. Tisk: Sorg a.s., Hustopeče