

## HISTORIE NÁDRAŽÍ ŘÍMOV A BRANIŠOVICE

V dobách dávno minulých na obou březích řeky Malše byly vždy prosperující vesnice Římov a Branišovice. Vesnice však ležely nejen na opačných březích ale zároveň na hranicích vlivu dvou hejtmanů. Možná právě proto zdravá konkurence udržovala vesnice v prosperitě a tak relativně blízko u sebe vznikla dvě malá města oddělená pouze údolím Malše. Do krajů stále přicházelo více a více lidí. Vznikaly zde četné řemeslné dílny. Zboží se dováželo do sousedních krajů. Za příhodného stavu vody se splavovalo dřevo z okolních lesů po Malši až do Českých Budějovic.



Další rozvoj regionu pokračoval průmyslové revoluce, kdy se v místě našli významná naleziště černého uhlí. To už dochází k budování hlavních železničních tratí v Rakousku-Uhersku. V prvním období výstavby byly hlavním hybatelem pokroku uhelné těžbařské společnosti a většina tratí tak směřovala zejména k místům těžby. Z tohoto důvodu se započala stavba žel. tratě České Budějovice - Římov - Trhové Sviny - Nové Hradky a dále do Českých Velenic. Trať tak definitivně ukončila vodní dopravu po Malši.



Konkurence mezi městy už je dávno zapomenuta a malé Řmovské nádraží slouží tak pro obě města. Bohužel převoz materiálu mezi Řmovským nádražím a Branišovicemi, kdy nákladní auta musejí sjet a vyjet údolím, je dosti komplikovaný. O osobní dopravě ani nemluvně. Branišovičtí živnostníci i prostí občané si právem stěžují.



27. června 1919 byl pod č. 373/1919 Sb. přijat zákon k výstavbě místních drah. To bylo mimo jiné vynuceno změnami státních hranic, kdy dosavadní síť byla orientována v Čechách a na Moravě k Vídni, jakožto hlavnímu městu Předlitavska. Nová Československá republika byla však orientována ve směru východ-západ, a spoje mezi Čechy a Slovenskem pak byly už zcela nedostatečné. Proto dochází ke stavbě nové tratě Lipno nad Vltavou - Vyšší Brod - Dolní Dvořiště - Kaplice - Velešín - Branišovice s odbočkou do přilehlých příhraničních oblastí směr Ločenice - Besednice - s koncem tratě v Benešově nad Černou.





Řimovská stanička nemůže sloužit uzlovému provozu natož tvorbě vlaku nejen svou nevhodnou polohou, ale zároveň krátkými koleji. Ve stanici je sice dvoumístná letitá remíza pro obsluhu přilehlého černouhelného dolu, nicméně ta bude sloužit i nadále svému účelu.



Obec Branišovice tak dostává svou vlakotvornou, uzlovou stanici včetně kruhového depa a vlečky do místní fabriky pana továrníka Krejčíře. Podnikání se tak může čile rozvíjet s odbytišti převážně v Českých Budějovicích.



To už se ale ocitáme v současnosti tedy 80-letech 20. století, kdy železniční doprava v Československu kulminuje. Ve stanici Branišovice se nyní vypravují nákladní vlaky jak do Českých Budějovic tak Českých Velenic. Mnoho turistů z Moravy (od Velenic) a z Čech (od Prahy) zde přestupuje na četná vlaková spojení do stále se rozvíjející oblasti Lipenské Přehrady. Oproti tomu lokálová trať do Benešova nad Černou si vystačí s obstarožní parní technikou a pouhými několika krátkými vlaky za den.

