

Železnice v Horních Habarticích

Nedílnou součástí Horních Habartic je železnice.

Koncem roku 1866 po Prusko-rakouské válce se započalo s vytyčováním tratě z Děčína přes Českou Kamenici do Varnsdorfu a Rumburka.

Brzy poté následovaly přípravné práce, při kterých nacházela i chudina možnost výdělků. V následujícím roce se pracovní ruch rozjel naplno. Za výdělkem k nám proudili doslova davy dělníků ze všech končin. Mezi zájemci o práci bylo také mnoho Čechů z vnitrozemí, kteří byli většinou ubytováni v dřevěných či stavebních chýších.

Aby práce postupovaly co nejrychleji, pracovalo se také k nelibosti duchovenstva o nedělích a svátcích. Na stavbě trati se podílelo celkem až 8000 lidí.

Nejdříve se uvažovalo o zřízení nádraží v Markvarticích za novou krčmou čp. 122 při silnici na Huntířov.

Při intervenci továrníka Franze Preidela z Lísky však došlo ke změně plánu. Příčinou byly jednak jeho továrny, které od roku 1858 postavil nad Jánskou na pozemcích dolní Kamenice a Kamenické nové Vísky a pak také přádelna bavlny Josefa Schweba, kterou v letech 1854 až 1867 F. Preidel převzal. Podnikatel Preidel usiloval o snadný a levný dovoz uhlí a dožadoval se výstavby nádraží v těsnější blízkosti těchto jeho továren v údolí Kamenice. Svého cíle dosáhl převzetím velkého množství akcií železniční společnosti. Tak vzniklo železniční nádraží Rabštejn na úpatí Olešského vrchu v nadmořské výšce 292 metrů.

Jelikož jeho vzdálenost od benešovského nádraží 11 kilometrů, bylo rozhodnuto, zřídit mezizastávku Horní Habartice-Markvartice jihozápadně od markvartické fary v nadmořské výšce 260 metrů na markvartickém katastru v těsné blízkosti Horních Habartic.

Počátkem roku 1869 byla výstavba trati mezi Podmokly a Varnsdorfem dokončena. První vlaková souprava, která vyjela na trať 16.1. 1869 dorazila ze směru od České Kamenice do zastávky – Horní Habartice-Markvartice kolem půl dvanácté.

Byla slavnostně přijata střelbou z hmoždířů, muzikou a davem nadšených obyvatel v čele se zastupitelstvem obce.

Radost místních politiků i obyvatel z propojení Markvartic a Horních Habartic s dalekým světem však rychle vyprchala, neboť se vlak zdržel ve jmenované stanici jen několik okamžiků a dýmal si to vzápětí dále k Benešovu.

Farní kronika zklamaně poznamenává, že bylo upuštěno od církevního svěcení prvního parního vlaku.

V roce 1908, skoro čtyřicet let po zahájení provozu byla Česká severní dráha viz. B. N. B. Zestátněna a převedena pod c. k. Rakouskou státní dráhu.

Roku 1868 byla postavena železnice. Školní Budova v horních Habarticích sloužila často jako jednací místnost pro stavební inženýry. Jako uznání nechali tito svými dělníky budovu omítnout.

Obec pak musela v důsledku blízkosti dráhy střechu pokrýti taškami viz. Zamezení případného požáru od jiskry lokomotiv. Za toto obdržela od železnice odškodnění.

Hlavní stan železniční společnosti B.N.B. byl na dnešním nádraží Děčín Východ, horní nádraží.

Řivnačův "Průvodce po království českém" z roku 1882 o naší dráze uvádí. (vyňatek)

Podmokly – Varnsdorf 61 kilometrů dlouhá trať.

4 kilometr stanice Podmokly je spojena se stanicí Děčínem velkolepým mostem železným (dle soustavy Schiffkornovi) o dvou otvorech po 53 metrech a jedním otvorem 34 metrů ve světlosti majícím pak viaduktem o 3 otvorech po 9,5 m. Světlosti.

Vlak opustiv stanici děčínskou překročí po mostě jeho oblouk na 38 metru ve světlosti Ploučnici, kterou pak sleduje až ke stanici Benešov. Nejprve spatříme vlevo zemský hospodářský ústav Libverdský, pak se objevují vedle četných továren vesnice Dolní Březiny, Horní Březiny a Soutěsky, dále vpravo Malá Veleň a naproti nalevo Jedlka. Konečně po půl hodině jízdy se objevuje 12 km vzdálená stanice Benešov. Při stavbě trati z Děčína do Benešova bylo bylo potřeba na mnohých místech trati čedičové skály a řečiště Ploučnice daleko přeložiti.

Benešov mající cca 2000 obyvatel vypadá po zhoubném požáru (20.5. 1863) jako zcela nově vystavěné město. Jest zde soud, berní ústav, pošta i telegraf. Nejen město samo, ale i celé okolí jest velmi průmyslové. Jmenovitě jsou tu veliké prádelny na bavlnu, Hostinec u Koruny vedle mostu, obecní záložna. Pozoruhodné jsou dva zámky z nichž jeden náleží majiteli velkostatku Benešovsko-Markvartického hraběte Osvaldu Thunovi. Druhý majitelce statku Benešova hraběnce Aloisii Černové.

Na další cestě pokračuje dráha Ploučnicí. Protíná Benešovské předměstí Bolzu a ubírá se údolím Markvartickým.

17. kilometr stanice Habartice-Markvartice. Nyní překonává dráha velkou křivkou silnici vedoucí z Děčína do České Kamenice a za 10 minut se již ocitneme na 21. kilometru ve stanici Rabštejn. Odtud se dráha stáčí na východ a za 10 minut jsme na 25. kilometru ve stanici Česká Kamenice – Kamenický Šenov
U stanic Benešov, Česká Kamenice či podobných větších stanic jsou popsány výlety do okolí.

První jízdní řád naší trati měl vzdálenost uváděnou v mílích a v jednom směru jely jen tři vlaky z toho jeden osobní a dva kombinované.)

Stanice: Podmokly-Děčín-Benešov-Habartice/Markvartice-Rabštejn-Česká Kamenice/Kamenický Šenov-Kytlice-Jedlová-Krásné pole-Jiřetín-Dolní Podluží a Varnsdorf.

Ze stanice Habartice/Markvartice směr Děčín jel vlak v 11:37, v 8:40 a 7:11, opačně příjezd 3:55, 7:48 a 6:19. Cesta do Děčína trvala 37 minut z Děčína minut čtyřicet.

5. července 1881 se přihodila tragická událost.

Žák Adolf Hackauf, syn sládka z Červeného dvora narozen 12.8. 1873 zemřel následkem pádu ze železničního plošinového vagónu. Na tomto voze stál s vícero jinými dětmi. Dolů ho strčil sedmiletý chlapec Josef Jahnel z Horních Habartic

Rozvoj železnice 1886 – 1906

Jak v následujících letech vzrůstala doprava osob a zboží ukazuje statistika. Již po dvaceti letech od zahájení železniční dopravy se provoz na některých stanicích zdvojnásobil až ztrojnásobil.

Provoz v jednotlivých stanicích vyjádřený v počtu osob

Rok	Děčín	Benešov	Habartice/Markvartice	Č. Kamenice	Františkov
1886	64028	51115	8957	51102	7112
1896	119756	91431	20273	96416	11604
1906	150789	113973	22718	108072	22708

provoz vyjádřený v tunách zboží

1886	33936	25194	2838	48788	5022
1896	46912	37284	4312	66126	7871
1906	64397	37916	3778	88753	12411

Následné týdny po vyhlášení mobilizace do 1. světové války 1914 byl provoz železnice téměř odstaven, protože velké vojenské transporty činily si nárok na celý vozový park železnice. Nákladní vlaky o 80 a více vagónech to byly, které v oněch slunečných červencových dnech projížděly naším údolím.

V otevřených dveřích nákladních vagónů seděli oni a hleděli na pomalu mizející vlast.

Staré lidové písně zněly od vozu k vozu. Nejčastěji to, ale byla píseň Ich hat einen Kamaraden – Měl jsem kamaráda.

Na nádraží plakala leckterá nevěsta často válečně oddaná. Když se masy lidí v Děčíně a Podmoklech shromažďovaly, často bylo slyšet Brzy se vrátíme, my je rozmačkáme tak jak jsme. Kvůli malému Srbsku nebudeme dělat žádné cavyky.

Poznámka Oldřicha Plíška: Válka se protáhla na čtyři roky a zdecimované Habartice přišly o 26 lidí nejlepšího věku.

První jízdní řád ČSR 1918

Nová stanice mezi Děčínem a Benešovem na 10. km Malá Veleň

Stanice Habartice/Markvartice příjezd od Děčína 9:41, 11:29, 6:48, 7:29

odjezd do Děčína 5:31, 8:40, 2:21, a 8:52. (Neuváděny časy odpolední 13, 14, 15 atd)

doba jízdy z Děčína 46 minut a zpět 35 minut. Číslo trati v jízdním řádu 39.

Železniční zastávka Dolní Habartice

Dne 1.6. 1928 byla otevřena zastávka v dolních Habarticích za velikých oslav, zejména žactva místní školy.

Zastávka leží 228 metrů nad mořem a hojně jí začali využívat obyvatelé dolní části Horních Habartic. Jmenovaná obec na ní přispěla částkou 15 000 Kčs.

Dne 17. května 1629 se stal vážný úraz. 16letý Alfred Parsche z Horních Habartic nasedl v Benešově do vlaku na Českou Lípou i když měl jet směrem na Českou Kamenici. Vyskočil z jedoucího vlaku a přišel o ruku i nohu. Viz Drážní kronika Benešov.

Jízdní řád 1942 číslo trati 162

Zde se objevují stanice Dolní Habartice, Horní Habartice, Hilův mlýn, Chřibská a Horní Podluží.

Z Děčína příjezd Markvartice 3:49, 6:23 v sobotu 13:02, 14:37, 17:59, 20:11 a 22:45
Na opačnou stranu – 4:43, 5:51, 7:06, 13:52, 14:33, 16:49, 20:11 a 23:29
doba jízdy z Děčína do Markvartic 38 minut a zpět 32 minut. V tomto jízdním řádu se nevyskytuje zastávka Březiny.

Po roce 1945 byla dráha jediným dopravním prostředkem. Velké davy obyvatel z horních Habartic proudily v ranní tmě pěšky na pětku do Markvartic či Dolních Habartic. Zpět kolem 15:30.

Již 3.2. 1948 došlo k prodeji jízdenek v Dolních Habarticích.

Ze vzpomínek Oldřicha Plíška

Na naší trati jezdilo dříve dost vlaků tažených parními lokomotivami. Tyto byly slyšet na dálku. Dobře šel rozpoznat osobní vlak od vlaku nákladního podle kouře a supění. Z našeho domu bylo 3x vidět na trať a osobně jsem nepřehlédl jediný. Osobáky tahaly mašiny 354 a 434 nákladní 524 potom dusavé němky 555. Občas se objevovali štokry 556 dále 464 s a párkrát 475.

U nákladních lokomotiv prokluzovala kola. Jely krokem a někdy nemohly vyjet. To nás malé kluky lákalo. Těž jsme koleje mazali vazelínou. Další zábavou bylo klást na koleje kameny, peníze a patrony. Vše jsme pozorovali při nalehnutí. Rádi jsme si hráli u kolejí na partyzány a útočili na vlak. Uměním bylo chodit po jedné koleji. U Šulců ze zdi viaduktu jsme házeli velké šutry dolů.

Obrovskou zábavou bylo žebvání o uhlí. Mávali jsme při trati rukama do oblouku a běželi s vlakem. Řvali na strojvedoucího Uhlí, uhlí, Mnozí byli dobří a uhlí házeli. Jednou mi v půl třetí z lokomotivy jedoucí od Markvartic hodili balvan černého uhlí, bylo lesklé, těžké se zlatými žilkami. Doma jsme měli práci jej rozbít kladivem. Brzy sporák v kuchyni jen hučel. Mnohokrát jsme vlaky koulovali. Na závorách jsme se jako malý zvedali. Lidé z vlaku nám mávali a my jim.

Na vlak se zásadně chodilo po kolejích a u nádraží v Markvarticích, nás mnohdy honili, podle toho kdo hlídal.

Osobní vlaky byly složeny z několika zelených "hitláků" a vozy se procházelo po venkovních přechodech chráněných železným plůtkem. Zadní plošina byla v létě ověncena lidmi.

Před Markvarticemi u semaforu vlak někdy zastavoval, neboť se tam křižovalo. Toho jsme využívali k vystoupení. Byli takový dobří např. k. Tomášek, který dokázal vyskočit i za pomalé jízdy.

Jezdil též motoráček červený a v nemotorových vozech se uprostřed topilo uhlím v železných kamnech. Kolikrát jsme je roztopili do červena. Dříve si lidé rozváželi uhlí koňmi z přistaveného vagónu v Markvarticích, kde byla i váha.

Roky světové války 1914-1918

(místní kronikář Oskar Weidlich)

I když kronikář přišel do naší obce až v roce 1924, začal psát kroniku přítomnosti.

Přesto se musel krátce vrátit zpět.

Rok 1914, počátek světové války. Tato událost se ještě lehce shromáždit.

Zavraždění následovníka trůnu arcivévody Františka Ferdinanda a jeho manželky v Sarajevu 28.6. 1914. Nedalo se tušit, že toto bude příčinou následných světoborných událostí. Příčiny pochopitelně byly hlubší, ale v tomto kronikář nebude ztrácet slova. Následný svět zde každopádně vyřkne spravedlivý ortel. Když se ještě dnes stále poražení vítězové chtějí přisoudit vinu na vypuknutí války zlým Němcům.

Mobilizace

1. Když královražda byla denně na přetřesu, vzrušila emoce na nejvyšší míru. Na válku však nevěřil nikdo. Dokonce den mobilizace proti Srbsku 26. července 1914, počítali všichni na mírové řešení této záležitosti.

Mobilizace působila jako úder hromu. Vyhlášení následovalo v ranních hodinách a potkala právě náš doplňovací okres.

Byla to krásná neděle ve všech místech slavnosti. V české Kamenici byla velká krajská tělovýchovná slavnost. Brzy byla všechna místa slavnosti prázdná. Každý se snažil dostat hned domů, aby hned nato narukoval.

I když ze začátku přicházely v úvahu jen mladší ročníky, byl počet značný. Žádný z mladých mužů nevěřil, že se jde na smrt.

Následující týdny byl provoz železnice téměř odstaven, jelikož velké vojenské transporty si činili nárok na celý vozový park dráhy.

Byly to nákladní vlaky o 80 vagónech, které v oněch slunečných červencových dnech projížděly naším údolím.

V otevřených dveřích nákladních vagónů seděli oni a hleděli na pomalu mizející vlast.

Staré lidové písně zněly od vozu k vozu. Nejčastěji píseň Měl jsem kamaráda. Narukující byli dobré víry v návrat.

2. srpna 1914 došlo k vyhlášení války Rakouska a Německa proti Rusku, 3. srpna proti Francii a Anglii.

Brzy přinášely časopisy zprávy o prvních bojích a obyvatelstvo pomalu cítilo vážnost situace.

V této době se šířily od města k městu různé fámy, které div nezbuzovaly úsměv.

Také se říkalo, že francouzský špión s mnoha miliony pro Rusko je na cestách, a že pojedou autem touto oblastí. Měl být na každý pád chycen.

Toto auto peněz se očekávalo na důležitých silničních bodech, obvykle u hospod.

Proto byly připraveny prázdné vozy, aby mohly uzavřít silnice. Vždy stálo mnoho mužů na stráž, mnozí ozbrojeni loveckými puškami.

Tato výzva vyšla z úřadu, nebylo to sice z donucení, ale nešlo se v průmyslových obcích, kde z důvodu mobilizace mnohé provozy byly zastaveny.

Naskytl se důvod k návštěvě hostinců, kde mohlo být pohovořeno o válečném stavu.

V selských vesnicích samozřejmě nebyl čas na takové věci, sotva se našel dostatek rukou ke sklizni úrody.

Noviny přinášely též lživé zprávy, které tehdy jako takové neměly být rozpoznatelné. Měly být ti a tam od nepřátelských agentů otráveny prameny.

Na mnohých místech se po takovýchto záškodnících pátralo.

Tak stáli například střelci z České Kamenice po lesích na východě města, aby tam případného takového zločince chytili. Přirozeně zbytečně. Vysvětlení takového jevu se dá nalézt snad v tom, že vláda chtěla lid alespoň zaměstnat a udržet v napětí.

Je podivné, že člověk na takovéto hloupé věci naletěl. Byl to jev oné doby, kterému se málokdo mohly vyhnout.

Dokonce strany, které měly na svých hesla boje proti militarismu přistoupily na požadavky vlády.

Tyto projevy trvaly jen tak dlouho, pokud hospodářský život se zmíněným poměrům nepřizpůsobil. Následovaly větší bitvy a ranění vyprávěli o jiných věcech.

I toto netrvalo dlouho. Brzy přišly do domů starosti a bolesti. Od mužů stojících ve válečném poli, nepřicházely žádné zprávy. Nejistota, dokonce se věřilo i na zranění, zajetí a konečně na lístek poštovní s krátkou poznámkou Padl dne... přinesl jistotu, která v některých případech dodnes chyběla.

V 1. světové válce padli tito občané Horních Habartic

Emil Parsch čp. 162

Franz Fürtig čp. 77

Nezvěstní: Emil Rehnelt čp. 182

 Leo Phillip čp. 79

 František Tröschel čp. 15

Následkem útrap zemřeli: Johan Schneider čp. 96

Rudolf Schneider čp. 96
Josef Hoffmann čp. 111

Rakouské nezdary 1915

V začátku roku 1915 byly rakouským vedením armády představy o blízkém ukončení srbského tažení. Tyto končily brzy strašlivým neúspěchem. Skoro všechny oddíly, které pronikly příliš do nitra země byly zajaty. V domech, kde už delší dobu neměli zprávu, vyhlíželi každý den úzkostlivě dodavatele. Ranění přicházeli domů a vyprávěli o svých zážitcích.

Postup Rusů

Také na východě nebyla situace příznivá. Rusové vytlačili naše oddíly z Galicie a stáli na té straně Karpat v Uhersku a na západě ohrožovali Krakov. To vše házelo stíny do vlasti. Jistota ve vítězství ochabla. Leden a únor 1915 byly měsíce velmi chladné. Armáda nebyla připravena na zimní tažení.

Nemoc na frontě

V Karpatech mnozí zmrzli a tyfus, úplavice a cholera je kosily jako mouchy.

Zajatci na Sibiři

Mnozí naši byli v Karpatech zajati a Rusko je skoro všechny posílalo na Sibiř. Oné země, která byla známá jako vyhnanství ruských zločinců na kterou bylo vzpomínáno s hrůzou.

Nepříliš povzbudivě na důvěru vlasti působily též prosakující zprávy a přebíhání Čechů. Že celé české regimenty jako např. Regiment č. 28 bez boje přeběhl k nepříteli. Tím navazujíc způsobil zánik německých oddílů. Situace začátkem roku 1915 nebyla příznivá.

Dary lásky

Mezitím byly ve vlasti neustále prováděny sbírky pro vojáky. Potraviny, kuřivo, obzvláště vlněné oblečení proti zimě. Všude se naráželo i když ze začátku o obživu budoucnosti.