

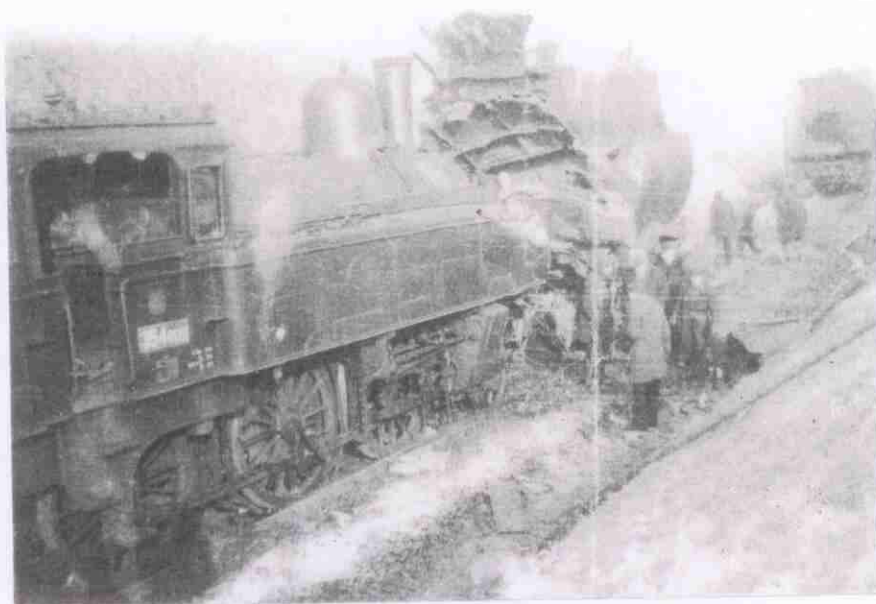
Srážka lokomotiv
7. 2. 1949 na úseku
v 15,3 km ve 2 h.
a 20. min.
u č. p. 197

Z pamětní knihy dopravního
úřadu ž. st. Benešov n. Pl.
p. Pleskot uvedl, že srážku
strojů (vlak č. 7731
a 1694) zavinili výpravčí
z Měkrvartic Pavlík a vy-
hýbkář Kučera. Nehoda
měla za následek těžké
zranění strojvedoucího



Ze zvětšeného
snímku lze poznat
parní lokomotivu
řady 354 a 555

Fota od Šoupalů
a Kračmarů



Vozový park se postupně zlepšoval. Po červených čtyřkolácích jezdili červeno bílé M 262 a chvíli i "Maďaráci". Dlouho jezdili přívěsné vagony Balm s prosklenými čely.

Dobrymi spoji se světem v pozdější době byl zrychlený vlak tažený T 478 z Rumburku do Prahy stavicí v Markvarticích (ráno po 7 h. a zpět kolem páté). Zajímavý spoj byl rychlík z Chomutova až do Pardubic, jezdící přes nás. V roce 2001 odjížděl z Benešova ve 12.52 a přijížděl v 17.47.

Po růžové revoluci začala doprava vlakem upadat. V Markvarticích se již vlaky nekřižovaly a začalo docházet k úsporám i na lidech. Dne 30.8.1999 byl ukončen prodej jízdenek v D. Habartcích. Od roku 2004 přestaly rychlíky na Liberec přes nás jezdit.

0000

Dráha zaměstnávala velký počet obyvatel z H. Habartic. Vzpomínám si:

Šrank Jan, Kolorenč B., Zřival Jar., Pavlís Jos., Hakl Jar., Drlíkovi, Řehák Rud., Baláček Alois, Nebohý F., Mejtský St., Komárek M., Plíšek O., Tlustoš, Volfová Zd., Uchytilevová M., Hladká Jiř., Netolický Jan, Burešová Julia, Kořyza, Pokorný Jar., Černých Jos., St. a Pavel, Krejčíková K., Lacinová A., Drhová Jos., Daňková Pav., Cimburek St., Podaný Mir., Slanař Jan, Tomášek K., Sotonová M., Matuška Jan, Krampera F., Kadlec V., Vtípil Fr., Culek Jan, Kropáček J., Plíšek K., Kračmar Al., Greguš, Kučera F., Opavová Alž., Kurel M., Boháč Ant., Kysela F., Škroch Jos., Vodvářka Jan ...

Na železnici přes H. Hab. byly tři strážní domky viz u Markvartic (zbourán), u Kurelů a Boháčů.

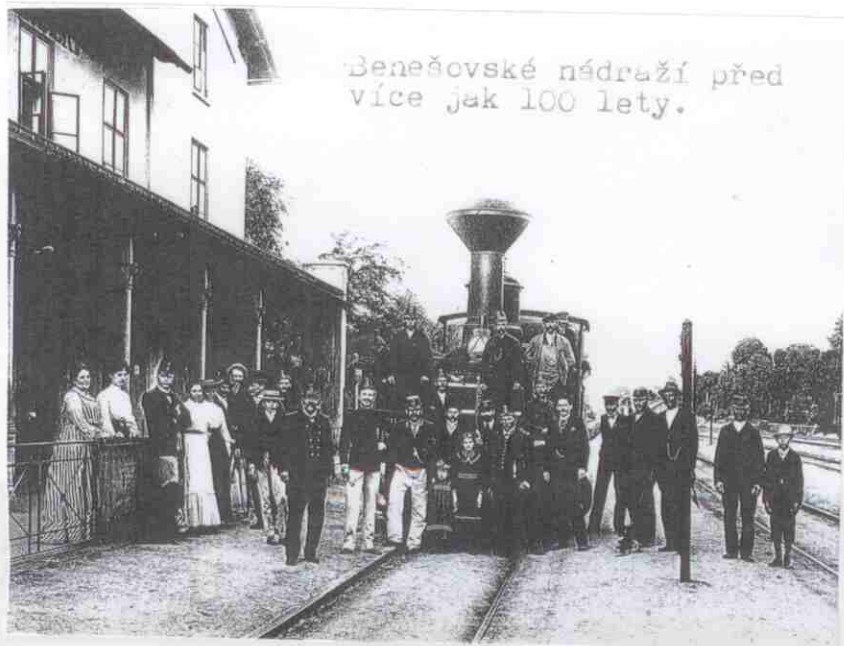
Závory u Boháčů, nad dneš. Donátovými, u chalupy č.p. 71 (Trnka), u Kurelů, u hřbitova, u Vítkové a za semaforem.

Mimo to dva ze tří tunelů sloužily pro cestu do polí viz u Šoupařů a Šulců (č.p. 66). V minulosti byl využíván telefon jako jeden z mála dostupných u závorářů k zavolání lékaře v noci.

Při sněhových kalamitách měli zaměstnanci dráhy pohotovost.

0000

Současný pohled na železnici je neúspěšný. Vše je neudržované, zarostlé. Jezdí málo lidí a cestovné je strašně drahé. Tak nějak moderna - špičaté motorové vozy do naší krajiny nezapadají.



Těžký úraz 1929

Dne 17. května 1929 si nasedl 16 letý Alfred Parsche z Horních Habartic v Benešově do vlaku na Českou Lípou i když měl jet směrem na Č. Kamenici. Vyskočil z jedoucího vlaku a přišel o ruku a hohu. Viz. dráž. kronika Benešov.

0000

Jízdní řád 1942 č. trati 162 c

Zde se objevují stanice: D. Habartice, Horní Kamenice, Hilův Mlýn, Chřibská, H. Podluží.

Z DC příj. Markvartice: 3.49, 6.23, v sobotu 13.02, 14.57, 17.59,
19.29, 22.45
na opač. 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 min. a zpět 32 min.
V tomto jízdním řádu se ještě nevyskytuje zastávka Březiny.

0000

Po roce 1945 byla dráha jediným dopravním prostředkem. Velké davy obyvatel H. Habartic proudily v ranní tmě pěšky na " pětku " do Markvartic nebo D. Habartic. Zpět kolem 15.30 h. Již 3.2.1948 došlo k prodeji jízdenek v D. Habarticích.

Poznámka: ze vzpomínek O. PL

Na naší trati jezdilo dříve dost vlaků tažených parními lokomotivami. Tyto byly slyšet na dálku. Dobře šel rozpoznat nákladní vlak od osobního, podle kouře a supění.

Z našeho domu č.p. 67 byla 3x vidět na trať a osobně jsem nepřehlédl jediný. Osobáky tahaly mašiny 354 a 434, nákladní 524, potom dusavé " Němky " 555. Občas se objevovaly štokry 556, dále 464 a párkrát 475.

U nákladních se lokomotivám prokluzovala kola, jely krokem a někdy nemohly vyjet. To nás " malé parchanty " lákalo. Též jsme koleje mazali vazelínou. Další zábavou bylo klást na koleje kameny, peníze a patrony. Vše jsme pozorovali při zalehnutí.

Rádi jsme si hráli u koleji na prtyzány a útočili na vlak. Uměním bylo chodit po jedné koleji. U Šulců ze zdi viaduktu jsme házeli velké žugry dolů.

Obrovskou zábavou bylo žebrání 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 se zlatými žilkami a těžké. Doma jsme měli práci jej rozbít kladivem. Brzy sporák v kuchyni jen hučel. Mnohokrát jsme vlaky koulovali. Na závorách jsme se jako malí 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 v létě bývala ověšená lidmi.

Před Markvarticemi u semaforu vlak někdy zastavoval neboť se tam křižovalo. Toho jsme využívali k vystoupení. Byli takoví dobří, např. K. Tomášků, 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 roztopily do červena. Dř. si lidé rozbíjeli uhlí koňmi z přistaveného vagonu v Markvarticích, kde byla i váha.

Rozvoj železnice 1886-1906

Jak v následujících letech vzrůstala doprava osob a zboží, ukazuje statistika. Již po 20 letech od zahájení železniční dopravy se provoz na jejích stanicích zdvojnásobil až ztrojnásobil.

Provoz v jednotlivých stanicích vyjádřených v počtu osob

Rok	Děčín	Benešov	Hab.-Markv.	Č. Kam.	Františkov
1886	64 028	51 115	8 957	51 102	7 112
1896	119 756	91 431	20 273	96 416	11 604
1906	150 789	133 973	22 718	108 072	22 708

Provoz vyjádřený v tunách zboží

1886	33 936	25 194	2 888	48 788	8 622
1896	46 912	37 284	4 312	60 126	7 871
1906	64 397	37 916	3 778	88 753	12 411

0000

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 vagonů to byly, které v oněch slunečných červencových dnech projížděly naším údolím. V otevřených dveřích nákladních vagonů seděli oni a hleděli na pomalu mizející vlast.

Staré lidové písně zněly od vozu k vozu. Nejčastěji ale to byla píseň " Ich Hat einen Kamaraden - měl jsem kamaráda ".

Na nádražích 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.

Pozn. 0. PL, válka se protáhla na 4 roky a zdecimované Habartice přišly o 26 lidí nejlepšího věku. To však v jiné stati.

0000

První jízdní řád ČSR 1918

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

Stanice Habartice-Markvartice příj. od Děčína: 9.41, 1.29, 6.48, 7.29 odj. do DC 5.31, 8.40, 2.21 a 8.52 (neuváděny časy odpolední viz 13, 14, 15 atd.).

Doba jízdy z DC 46 min. a zpět 35 min. Číslo trati v jízdním řádu 39.

0000

Železniční zastávka Dolní Habartice 1928

Dne 1.6.1928 otevřena železniční zastávka v Dolních Habarticích za velkých oslav, zejména žactva místní školy.

Zastávka leží 228 m.n.m a hojně ji začali využívat obyvatelé dolní části Horních Habartic. Jmenovaná obec na ní přispěla částkou 15 000,- Kčs.

Nedílnou součástí H. Habartic je železnice ...

Koncem roku 1866 t. j. po Prusko-rakouské válce se započalo s vytyčováním tratě z Děčína přes Č. Kamenici do Varnsdorfu a Rumburku.

Brzy poté následovaly přípravné práce (např. klučení), při kterých nacházela i chudina možnost výdělků. V následujícím roce se pracovní ruch rozjel naplno, takže za výdělkem sem doslova proudily davy dělníků ze všech končin. Mezi zájemci o práci bylo také mnoho Čechů z vnitrozemí, kteří byli většinou ubytováni v dřevěných stavebních chýších.

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

Nejdříve se uvažovalo o zřízení nádraží v Markvarticích za Novou krčmou viz č.p. 122 při silnici na Huntířov.

Po 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 Visky, a pak také prádelna bavlny Jos. Schwaba, kterou v letech 1864 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 m.

Jelikož jeho vzdálenost od benešovského nádraží činila 11 km, bylo rozhodnuto zřídit mezizastávku Habartice-Markvartice, jihozápadně od markvartické fary v nadmořské výšce 260 m na markvartickém katastru v těsném sousedství H. 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 Č. Kamenice do zastávky Markvartice-Habartice 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 odcírkevního 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.

00000

Roku 1868 byla postavena železnice. Školní budova v H. 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 příp. požáru od jisker lokomotiv. Za toto obdržela od železnice odškodnění.

00000

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

Řivnáčův " Průvodce po království Českém " z roku 1882 o naší dráze uvádí (výňatek).

Podmokly - Warnsdorf 61 km dlouhá trať.

4 km stanice Podmokly je spojena se stanicí Děčínem velikolepým mostem železným (dle soustavy Schiffkornovy) o dvou otvorech po 53 m a jedním otvorem 34 m ve světlosti majícím, pak viaduktem o 3 otvorech po 9 1/2 m. ve světlosti.

Vlak opustiv stanici Děčínskou překročí po mostě jehož oblouk má 38 m ve světlosti Ploučnici, kterou pak sleduje až ke stanici Benešovu. Nejprv spatříme vlevo zemský hospodářský ústav Libverdský, pak objevují se se vedle četných továren vesnice Dolní a Horní Březiny (Birkigt) a Soutěsky (Zautig), dále vpravo Malá Veleň (Klein Wöhlen) a naproti nalevo Jedlka (Höflitz). Konečně po půlhodině jízdy 12 km vzdálená stanice Benešov. Při stavbě trati z Děčína do Benešova bylo potřeba na mnohých místech trhati čedičové skály a řečiště Ploučnice daleko přeložiti (pozn. O. PL - Dolina).

Benešov (Bensen) mající 2 000 obyvatelů vypadá po zhoubném požáru (20. 5. 1863) jako zcela nově vystavené město. Jest zde soud, berní úřad, pošta a telegraf. Nejen město samo, ale i celé okolí jest velmi průmyslové, jmenovitě jsou tu veliké přádelny na bavlnu. Hostinec U koruny vedle mostu. Obecní záložna. Pozoru hodny jsou dva zámky, z nichž jeden náleží majiteli velkostatku Benešovsko-Markvartického hraběti Osvaldu Thunovi, druhý majitelce statku Benešova braběnce Aloisií Černové.

Na další cestě překročí dráha Ploučnici, protíná Benešovské předměstí Bolzu a ubírá se údolím Markvartickým.

17. km stanice Habartice-Markvartice (Ebersdorf-Markersdorf. Nyní přetíná dráha velkou křivkou silnici vedoucí z Děčína do do Č. Kamenice a za 10 minut již octneme se ve 21. km vzdálené stanici Rabštejně. Odtud se dráha zatáčí na východ a za 10. min. jsme na 25. km v stanici České Kamenici-Šenově Kamenickém (Böhmisch-Kamnitz-Steinschönau).

Pozn. O. PL. opsáno doslovně. U větších stanic viz Benešov a Č. Kamenice je popsána celá řada výletů do okolí.

00000

Fahr-Ordnung am 1. September 1869 B.NB. Vlastně první jízdní řád naší trati měl vzdálenost uváděnu v mílích a v jednom směru jely jen 3 vlaky, z toho 1 osobní a 2 kombinované.

Stanice: Podmokly-Děčín-Benešov-Habartice/Markvartice, Rabštejn, Č.Kamenice/Kamenický Šenov-Kytlice-Jedlová-Krásné Pole - Jiřetín-D. 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 h. Cesta z DC trvala 40 min a tam 37 min.

00000

5. července 1881 se přihodila tragická událost.

Žák Adolf Hackauf, syn sládky z Červeného dvora, nar. 12.8.1873 zemřel následkem pádu ze železničního plošinového vagonu " Stosswagen ". Na tomto voze stál s vícero jinými dětmi. Dolů ho strčil 7 letý chlapec Josef Jahnel z H. Habartic.