

# zájezd VTK při DP-Metro

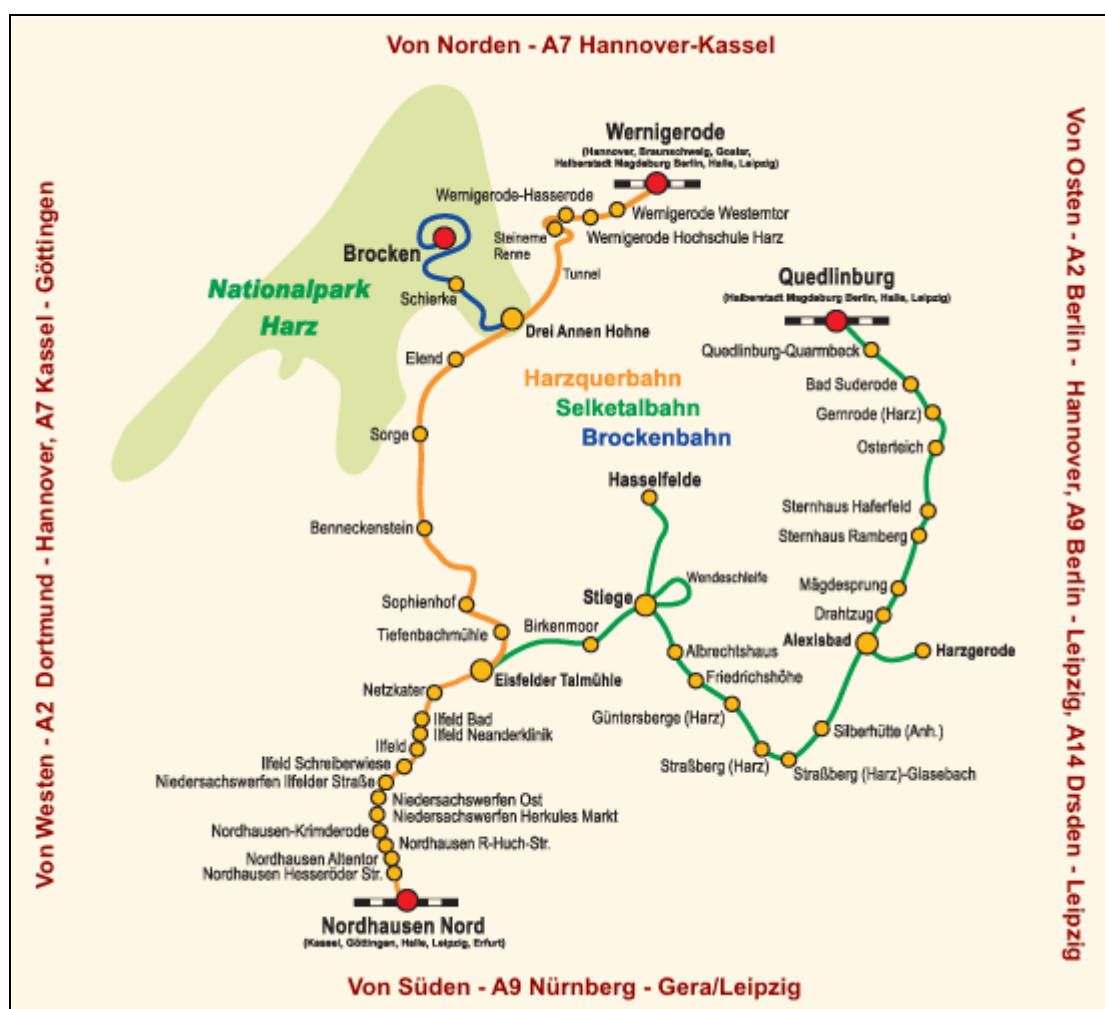
## Harzské úzkokolejky

### stručný průvodce na cesty

pátek 28. září 2012

#### Harzské úzkokolejky

Na rozhraní spolkových zemí Duryňsko, Dolní Sasko a Sasko-Anhaltsko, v místech, kudy vedla hranice mezi NDR a NSR, leží pohoří Harz opředené pověstmi o čarodějnicích, které zde pořádaly své slety. Lesy a údolí Harzu ale skrývají i jednu technickou raritu. Je to 140 km dlouhá síť úzkorozchodných tratí o rozchodu 1.000 mm, která se kromě délky pyšní další raritou. Jedna z větví zdolává adhezně nejvyšší vrchol Harzu Brocken. Zdejší nádraží leží v nadmořské výšce 1.125 m.



#### Mapa síť

Historicky nejstarší úsek je část **Selketalbahn** z Gernorde do Harzgerode. Licenci na stavbu získala v roce 1886 společnost Gernrode-Harzgerode Eisenbahn. První úsek byl otevřen roku 1887 a celý úsek o rok později. Ale stavba se nezastavila a od roku 1892 jezdily vlaky přes Stiege do Hasselfelde. Po otevření Harzquerbahn se začalo uvažovat o propojení tratí a nakonec bylo v roce 1901 rozhodnuto vybudovat spojnicí ze Stiege do Eisfelder Talmühle, která byla dokončena v roce 1905. Osobní i nákladní doprava na dráze zpočátku stoupala, ve

dvacátých letech pak byla na pokraji krachu, ale třicátá léta znamenají opět strmý nárůst výkonu. Dráha byla v provozu až do dubna 1945, kdy byl region obsazen spojeneckými vojsky. Tvrdá rána přišla v červnu 1945, kdy byla posunuta demarkační čára a dráha se ocitla na území pod sovětskou správou. Bylo rozhodnuto odvézt vybavení dráhy jako válečné reparace do SSSR. Provoz byl zastaven, většina dráhy snesena a odvezena pryč. V provozu zůstal jen úsek Eisfelder Talmühle – Stiege, na kterém převzala provoz Harzquerbahn.

**Harzquerbahn** začala psát svoji historii o deset let později než Selketalbahn, nejspíš pod vlivem jejího úspěchu. Koncese na úsek Wernigerode – Nordhausen byla vydána v roce 1895, stavba byla zahájen o rok později. Od počátku bylo jasné, že kromě hlavní tratě bude vybudována i odbočka na dominantu kraje a významný turistický cíl, 1.142 metrů vysoký Brocken. Ten měl být zdolán adhezně pomocí stálého stoupání 33 ‰. První úsek Nordhausen – Ilfeld byl otevřen v roce 1897, na jaře 1898 se začalo jezdit z Wernigerode do Schierke a v roce následujícím byly otevřeny zbývající úseky včetně „královského“ úseku na Brocken. Sem se až do roku 1910 jezdilo jen v letním období. Ve 30. letech se uvažovalo o výstavbě druhé koleje v úseku Schierke – Brocken, byla modernizována stanice na Brockenu a uvažovalo se o přebudování části dráhy na normální rozchod a začlenění do sítě projektovaných rychlodrah v Harzu a okolí. Nic z toho se neuskutečnilo, jen byla vybudována výhybna ve formě kusé koleje Goetheweg, která zvýšila kapacitu vrcholového úseku dráhy. Stejně jako na Selketalbahn byla dráha v provozu až do dubna 1945. Měla ale šťastnější osud a na její koleje se vlaky vrátily, a od roku 1946. V roce 1948 převzala provoz nově zřízená Landesbahn Sachsen-Anhalt GmbH (GmbH = spol. s r. o.), navzdory názvu státní podnik a ještě s ruským vedením. Už v březnu 1949 ale trať přebírají DR (Deutsche Reichsbahn – železnice NDR).

Už v roce 1949 začala částečná obnova Selketalbahn, a to v úseku Strassberg – Gernrode a v roce 1950 byla znovu zprovozněna odbočka Alexisbad – Harzgerode. Vypadalo to, že zbývající úsek Stiege – Strassberg už asi nikdy obnoven nebude. Turistický ruch se do Harzu vracel velmi zvolna, také proto, že zde ležela demarkační čára a později hranice mezi NDR a NSR. Zatímco v Berlíně se v tomto období dalo přes „čáru“ ještě celkem volně pohybovat, zde už byla hranice přísně střežena. Přes úbytek výkonů dráha zrušena nebyla a zvolna se probouzela k životu. V roce 1953 byl modernizován lokomotivní a vozový park, došlo také k modernizaci tratí. Velká rána pro veřejnost přišla v roce 1961, kdy byl uzavřen Brocken, a tím i úsek trati ze Stiege na vrchol, pro veřejnost. Brocken se stal přísně střeženým vojenským objektem a zajížděli sem už jen občas vojenské vlaky.

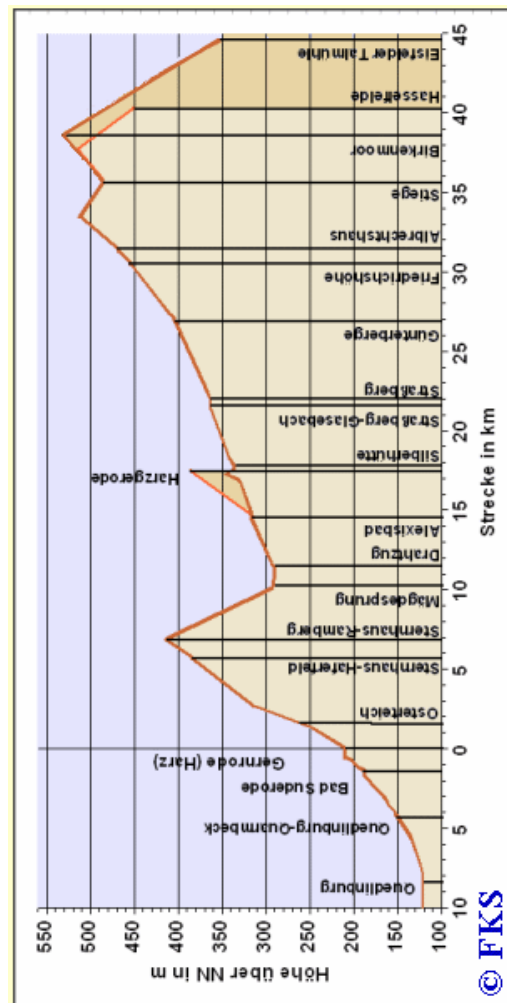
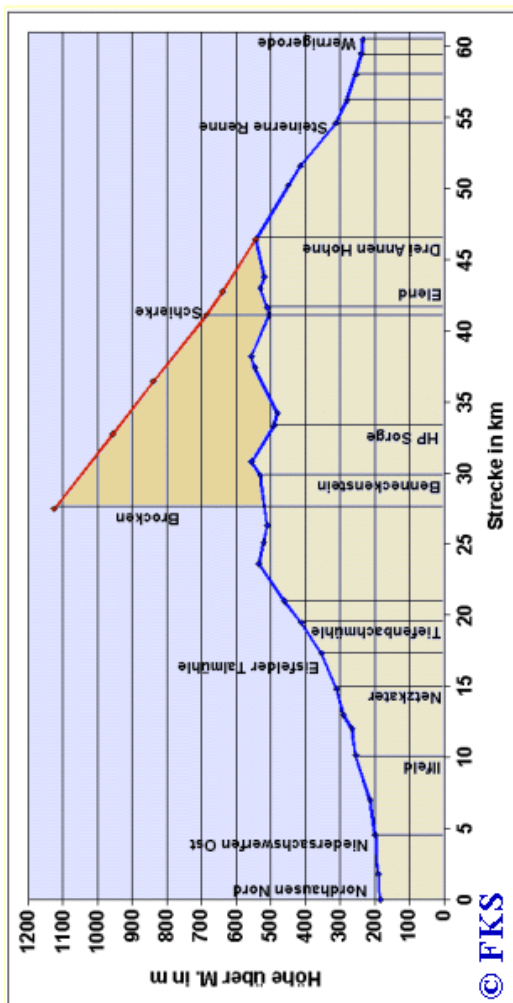
Od poloviny 70. let byla citelná absence úseku Stiege – Strassberg, přesto byl úsek znovu postaven a dokončen až v roce 1984. Během této dostavby byla ve stanici Stiege zřízena 400 m dlouhá smyčka umožňující přímé jízdy vlaků Eisfelder Talmühle – Gernrode resp. opačně bez úvrati. Po poklesu nákladní dopravy a znovusjednocení Německa panovaly obavy, zda DB budou ochotny dotovat sice turisticky atraktivní, ale nepříliš ziskové dráhy. Nakonec bylo rozhodnuto vše vyřešit založením společnosti Harzer Smalspurbahnen (HSB), která vznikla jako první soukromá železniční společnost na území bývalé NDR po roce 1990 a v roce 1993 pak převzala veškerý provoz a inventář tratí. (že by obdoba historie JHMD?) Samozřejmě tohle období přineslo i snahy o obnovu trati na Brocken. Ochránáři zde sice chtěli vybudovat rezervaci s omezeným pohybem (že by také jak u nás?), ale nakonec se povedlo obnovu prosadit a 15. září 1991 přijel po 30 letech znovu osobní vlak a dráha na Brocken se stala doslova poutním místem.

V roce 2006 přibyl k Selketalbahn zcela nový 9 km dlouhý úsek z Gernrode do Quedlinburgu vedený ve stopě zrušené normálněrozchodné místní dráhy, který má usnadnit putování turistů za zajímavostmi tohoto regionu.

Některé technické údaje o tratích:

Celková délka sítě je 140 km, z toho Harzquerbahn má 60 km, Brockenbahn 19 km a Selketalbahn včetně obou odboček 61 km. Největší sklon je 40 ‰, a to na Selketalbahn, na ostatních tratích 30 ‰. Nejnižše položenou stanicí je Quedlinburg – 121 m/m, nejvyšší samozřejmě Brocken – 1.125 m/m. Maximální rychlost je 40 km/h, na úseku otevřeném v roce 2006 pak 50 km/h, ale většinou jezdí vlaky rychlostí jen 30 km/h. Nejmenší poloměr oblouku je 60 m. Na tratích je 44 železničních stanic a zastávek, přes 400 viaduktů, mostů a propustků a jediný tunel. Pro zajištění dopravy je k dispozici 25 parních lokomotiv (1897 až 1956), 16 dieselových lokomotiv (1964 až 1999) a 10 motorových vozů (1933 až 1999). Lokomotivní park doplňuje 77 osobních, 19 služebních a 37 nákladních vozů. Pro přepravu normálně rozchodných vozů je určeno 40 podvalníků a 79 podvalníkových vozů.

### Výškové profily tratí



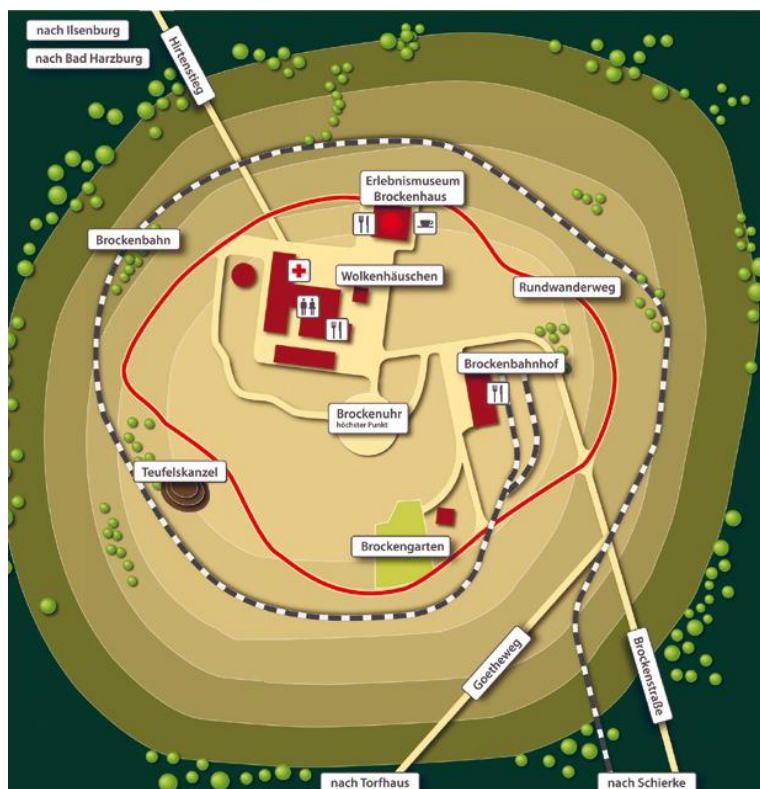
### Dílny

HSB si udržuje celý svůj vozový park ve vlastních dílnách umístěných v blízkosti stanice Wernigerode Westerntor. Impozantní hala dílen má délku 70 m, šířku 25 m a výšku 11 m.

## Brocken

**Brocken** (Drobnak) je se svými 1.142 m/m nejvyšší horou nejen Harzu, ale i celého severního Německa. Vrchol leží nad hranicí lesa a je místem povětrnostních extrémů, podnebí odpovídá nadmořské výšce 1.600 až 2.200 metrů v Alpách nebo podnebí na Islandu. I s ročním úhrnem srážek až 1.600 mm mu patří také přední místo v severní Evropě. První prokázaný výstup na vrchol se uskutečnil roku 1572. Už v roce 1736 je zde zbudována první turistická nocležna a v roce 1800 první hostinec. V roce 1890 byla na vrcholu založena malá botanická zahrada, ukazující chráněné rostliny z okolí, v roce 1895 pak první meteorologická stanice a v roce 1899 je zprovozněna železnice na Brocken. Roku 1935 odtud proběhlo první televizní vysílání a v následujícím roce zde byl vybudován televizní vysílač. Od května 1945 do dubna 1947 byl Brocken obsazen americkou armádou, ale následně byla oblast zahrnuta do sovětského okupačního pásma a předána sovětské armádě. Od srpna 1961 pak byl vrchol pro veřejnost uzavřen. Do nádražní budovy se nastěhovala posádka a Brocken začal sloužit armádě a tajné službě. Na vrcholu se nacházeli dvě velká a výkonná odposlouchávací zařízení „Jenissej“ a „Urian“ patřící sovětské tajné službě, svá zařízení tu měla i státní bezpečnost NDR. Po opětovném sloučení Německa byla od roku 1990 všechna vojenská zařízení odstraněna a vrchol Brockenu byl s nemalými náklady znovu uveden do stavu hodného významného turistického cíle.

O extrémních povětrnostních podmínkách na Brockenu svědčí následující údaje: mlha je zde 306 dnů v roce, sněhová pokrývka je zde 176 dnů v roce a nejvyšší vrstva sněhu byla 380 cm. Průměrná teplota je zde 2,9 °C, v zimě klesá teplota až na -28 °C a pod nulou je tu 85 dnů v roce. Srážky dosahují až 1.814 mm ročně a největší rychlost větru tu byla 263 km/h. Něco za něco, když jsou dobré rozhledové podmínky, lze vidět (ponechal jsem německá jména): Hoher Meißner (80km), Thüringer Wald mit Großem Inselsberg, Beerberg und Schneekopf (112km), Kaufunger Wald (110km), Leipzig/Völkerschlachtdenkmal (130km), Habichtswald (130km), Rhön mit Wasserkuppe (152km), Kahler Asten/Sauerland (169km) a Taufstein/Vogelsberg (170km).



## **sobota 29. září 2012**

Program na tento den jsem nechal plně ve vaší režii, aby si každý mohl vybrat z bohaté nabídky regionu podle své chuti. Zde je pár tipů.

1.) **Turistika na úpatí Brockenu** – pokud se vám nebude chtít nikam cestovat, můžete vyrazit z hotelu po některé z mnoha turistických značek v okolí.

2.) **Wernigerode** – město, kde v pátek navštívíme depo, nabízí také mnoho zajímavého. K dopravě můžete využít autobusovou linku, která zastavuje přímo u hotelu a kterou máme na hotelovou kartu zdarma. První ranní autobus jede od hotelu v 9:19. Historické jádro města tvoří z větší části dolnosaské hrázděné domy, včetně radnice na Marktplatz, jejíž základy pocházejí z roku 1277 a je pokládána za jednu z nejkrásnějších radnic Evropy. Až vás přestanou bavit městské domy, můžete navštívit nepřehlédnutelný novogotický zámek na kopci nad městem, přezdívaný někdy Neuschwanstein severu. A až vás i ten omrzí, můžete se podívat na miniaturní podobu Harzu v Bürgerpark (vstup 6 €). Ve městě jsou samozřejmě i muzea a galerie. Autobusy zpět jedou ve 13:45, 15:45 a 17:45.

3.) **Thale, Hexentanzplatz, údolí řeky Bode** – tohle je sice výlet trošku náročnější na cestování, ale není to tak hrozné. Do města Thale se dostanete opět autobusem s jedním přestupem ve Wernigerode (viz příložené jízdní řády). Zde se nám nabízí jednak procházka do údolí říčky Bode, kterému se říká Grand kaňon Harzu. Kabinová lanovka nás dopraví na kopec Hexentanzplatz, spojený s rejdním čarodějnic. Čeká nás tu vyhlídka na údolí říčky Bode, sochy čarodějnic, skalní divadlo a letní bobová dráha. Druhá, tentokrát sedačková lanovka, nás dopraví na protější vrch Rosstrape s pověstmi opředeným otiskem koňské podkovy ve skále. Ceny lanovek: kabinová nahoru i dolů 3,90 €, sedačková nahoru i dolů 2,50 €, SuperSpar I = kabinkou nahoru a dolů + 1 jízda na bobové dráze 7,50 €, SuperSpar II = obě lanovky nahoru i dolů 8,80 € a SuperSpar III = obě lanovky nahoru i dolů + 1 jízda na bobové dráze 11 €. Zpět se dostanete opět autobusem. Pokud se cestou tam nebudete bát jednoho přestupu navíc, můžete ráno místo do Thale jet do městečka Treseburg a absolvovat pěšky celý kaňon říčky Bode, do Thale je to odtud 10 km. Údolím řeky Thale vede turistická značka s modrým trojúhelníkem.

4.) **Harzquerbahn** – no a pro fandý na vláčky se samozřejmě nabízí putování po síti harzských úzkokolejek. Vzhledem k tomu, že v některých úsecích jezdí vlaků dost málo, nebude asi jednoduché si kolečko naplánovat. V příloze máte výtah z jízdních řádů. Pokud jde o jízdné, nemají HSB jednodenní síťovou jízdenku, ale jen úsekové, a ty jsou docela drahé.

Nám se ale nakonec podařilo objevit mírně utajovanou jízdenku HarzTourCard, která stojí na jeden den 18 € a umožňuje cestování ve všech vlcích dopravců DB, HEX, dále jízdu ve vlcích Harzquerbahn s výjimkou jízdy na Brocken a ve všech autobusech v regionu. K dostání by měla být v informačním středisku a na nádraží ve Wernigerode.

neděle 30. září 2012

V neděli nás pak cestou domů čeká návštěva města Quedlinburg, které má jedinečné zachovalé městské středověké jádro o rozloze 80 ha a jeho 1.200 hrázděných domů dokumentuje vývoj hrázděných staveb během šesti století. Město bylo spolu se Zámeckým vrchem zařazeno v roce 1994 do seznamu památek UNESCO.

