



Pokračujeme v dobývání dalších strategických míst Saska. Tentokrát je naše zaměření ryze železničně úzkokolejně. Nebo úzkokolejně železniční. No to je celkem jedno. Prostě naše heslo zní „750“, to myslím mluví za vše. Plán je opět připraven do největších podrobností, to ale neznamená, že se jej budeme striktně držet. Umění je improvizovat.

Kóta 7 – Preßnitztalbahn - po prostudování map vyrazíme směrem na Jöhstadt - <http://www.joehstadt.de/>. Zde začínají vlaky jedoucí po Preßnitztalbahn - <http://www.pressnitztalbahn.de> - do Steinbachu. Cestou jsme omylem zaparkovali ve Schlössel, ale hned jsme zjistili, že tady ne, tady vlaky nezačínají. Ovšem stál tam mimo jiné krásný krytý vůz Gbs DR, takže první úlovek z trati už máme.

Staniční budova v Jöhstadtu stojí poněkud dále od kolejí. Budu spekulovat, neb jsem nikde nic k tomuto faktu nenašel – ale koleje určitě dříve vedly až k budově, o čemž svědčí jednak sama podstata věci (proč by byla budova 170 metrů od nástupního prostoru?), jednak prostor před ní, kde je nyní parkoviště, jednak rampa před budovou, ale také skutečnost, že v Jöhstadtu se nedá objíždět vlak. Prostě druhé zhlaví, použitelné pro objetí, se nekoná. Když vlak přijede, je už nastartovaný traktůrek, který jej následně vytáhne na trať, lokomotiva opustí kolej, vlak se na ni vrátí a lokomotiva si zase chytne druhý konec. Zajímavá „nestandardnost“.

Na vlaku je stroj 99 1542-2, ve výtopně ve stání číslo 1 odpočívá 99 1715-4 a v přístavku ve stání číslo 3 lokomotiva 99 4511-4. Před výtopnou je mrňavá křižovatková výhybka, na úzkokolejkách nikterak častý jev, takže „cvak“ – a mám ji. 😊

Vyrazíme do 7,8 km vzdáleného Steinbachu. Přichází průvodčí. „Guten Tag, zweimal nach Steinbach und zurück, ich bezale mit Kronen.“ „Ja, vier hundert Kronen bitte.“ Cálujeme štyry stofky (ano, 8 km tam a 8 km zpět opravdu našince stojí 200 Kč) a dál se kocháme pohledem z vlaku na malebné, převážně lesy lemované okolí tratě. Celou trasu projede vláček za 38 minut, tedy včetně pobytů v zastávkách.

Ve Steinbachu máme necelých 20 minut čas. Vlak odjíždí v celou, před tím je však nutno doplnit vodu. My máme chvíli na prozkoumání staničky a okolí, cvakli jsme si i čekárnu a za chvíli jedeme zpět. Cestou pořizujeme fotku jedné výhybky na širé trati, možná sloužící jako odvrát, protože do šturcu by se nevešla ani lokomotiva.

Po příjezdu do Jöhstadtu pozorujeme výše zmíněný posun, který nahrazuje objíždění vlaku, a poté se vydáváme k dalšímu cíli.

Zde je ještě jeden čtivý článek o trati. Myslím, že neuškodí si jej přečíst před tím, než se člověk vydá na cestu: <http://www.zelpage.cz/clanky/na-skok-u-sousedu-podruhe-tentokrate-na-pressnitztalbahn> (Autor: Eeeeeeda)

Kóta 8 – Fichtelbergbahn - <http://www.fichtelbergbahn.de/> - trať dlouhá 17,4 km a překonávající převýšení 639 metrů mezi stanicemi Cranzahl (654 m) a Kurort Oberwiesenthal (893 m). Parkujeme na šikovním malém parkovišti kousek pod nádražím, protože přímo u nádraží jaksi nebylo místo. Kolem zahrádek a hřiště vede zarostlá pěšinka vzhůru ke kolejím. Miloš, hlava děravá, si nechal v autě foťák, takže pádí zpátky a já čekám pod smrkem. Ze zahrádky kdosi promlouvá. Byl to domorodec, dědoušek důchodového věku. Hned se ptal, jestli jdeme na dráhu a že jdeme dobře, na kopci stačí obejít budovu (nějaké technické zázemí) a jsme tam. Jo, rozuměl jsem, ale i tak jsem jej upozornil, že moje slovní zásoba „ist zu klein“. Stejně jsme si trochu pokecali a když jsem něco nepobral, aspoň jsem to vodkejal a pronesl stručné, ale přesvědčivé „ja“. Doufám, že se mě neptal, jestli jsem blbej. 😊

Přichází Miloš s foťákem a dostáváme se do stanice. Hned z kraje stojí opět neprovozní pára BR 99, tentokrát anonymní, číslo postrádající, a kousek dál krásný sněhový pluh s nápisem *Schneepflug*. Ještě dál stojí vozy DR jako vystřižené z katalogu Tillig – krytý vůz Oppeln, Tilligem nabízený dokonce i ve verzi ČSD, a výsypný dvounápravový vůz Fcs.

Vlak přijíždí a po chvíli je připraven i k odjezdu. Jízda trvá hodinu a minutu. Cestou vzhůru stojíme na plošince vozu kdesi uprostřed vlaku, takže je nutno se pro pozorování občas vyklonit. V obloucích je na lokomotivu dobře vidět, i sklon trati je patrný pouhým okem. Stroj 99 1741-0 supí do stoupání. Projíždíme lesy, loukami, dokonce i téměř zahrádkami – to když jsou koleje občas v těsné blízkosti záhonků saských zahrádkářů. V cíli, tedy v Oberwiesenthalu, mne hned zkraje bací do očí portálový jeřáb stojící před depem, ne nepodobný tomu, který se tyčí na mém kolejišti v Podlesí. Ne, nejde o podobnost čistě náhodnou, ale o na první pohled jasnou shodu. Jak jsem si později na webu Auhagen ověřil, tento jeřáb skutečně sloužil jako předloha modelu pro velikost H0 i TT.

Abychom měli místo ve vyhlídkovém voze na konci vlaku, vzdáváme se pěšího průzkumu stanice a po nákupu nanuků Magnum Gold (dobrý, ale sladký jak sviňa) usedáme do vozu a čekáme na odjezd. Času máme necelou půlhodinku, v době čekání na odjezd vyřizujeme nějaké telefonáty a SMS. Uteklo to. Vyhlídkový vůz se plní a vlak se dává na cestu zpět dolů. Dobře, že jsme si sedli hned. Moc volných míst, navíc na konci vozu, tam nezbylo. Tento pohled je rozhodně lepší než vykukování z plošinky při jízdě nahoru. Člověk má trať tak říkajíc jako na dlani. Ta hodina opět utekla a my vjíždíme do Cranzahlu. Po výstupu se ještě vydávám na průzkum, zaznamenávám jednu křižovátku úzké a normálněrozchodné koleje a vzadu na poslední koleji pod lesem na mě čeká MUV 69 v německém

úzkokolejném provedení v zašlém oranžovém nátěru. U rampy stojí normálněrozchodný plošinový vůz z úzkou kolejí na plošině, určený zřejmě pro přepravu úzkokolejných vozidel po normálním rozchodu. Pravděpodobně nějaká obdoba podvalníků.

Loučíme se se stanicí i s dědouškem bydlicím pod ní. Poslední pohled na odstavenou páru i pluh, poslední ohlédnutí na nádraží za našimi zády. Scházíme pěšinkou zpět k autu a jedeme domů, do Čech, abychom nad českým pivem zhodnotili německé události právě uplynulých dní. Cestou proběhla už jen malá zastávka ve staničce Schmalzgrube, kde stál „schotterwagen“ – malý sypáček, který měl dokonce i světla (určitě slouží k údržbě štěrkového lože trati), a na podvalnicích opět vozy DR, které známe i v modelovém provedení – uhlák Ommu, cisterna Zkk a krytý vůz G s brzdafskou budkou. Náhěra. A teď hádejte: co bylo ukryto oku pozorovatelu v uhláku? Odpověď naleznete v galerii. 😊 Pro rozšíření obzorů o Fichtelbergbahn uveďme opět odkaz na Eeeeeedův článek na ŽelPage: <http://www.zelpage.cz/clanky/na-skok-u-sousedu-na-fichtelbergbahn>

Mise končí. Během těch dvou dní jsme autem najezdili bezmála 500 km (včetně občasných bloudění a objížděk). Materiálů i zážitků máme dost, misi hodnotíme jako stoprocentně úspěšnou. Až jsme se s Milošem divili, že tentokrát nám vše vyšlo napoprvé. Prostě naplánovali jsme termín i cíle a vše klaplo. Po zkušenostech z dřívějších už jsme si tak nějak zvykli, že naše setkání jsou většinou sabotována Murphyho zákony, že se do toho vždy něco namontuje, takže jsme s komplikacemi pro jistotu trochu počítali. Mílovi patří velký dík za pozvání, organizaci a spolupráci na těchto článcích. Už teď vím, že stejně jako na akci konanou na podzim roku 2010 (Weißeritztalbahn), budu i na tuto dlouho vzpomínat.

GALERIE ZDE: http://trainmania.rajce.net/Vylet_do_NDR_-_den_druhy

Pozn.: Pokud váš PDF prohlížeč nezobrazuje odkazy jako aktivní, zkopírujte odkaz a vložte jej do adresního řádku internetového prohlížeče.

