



Tramvají do Národního parku

*Začíná 115. sezóna tramvaje údolím Křinice:
Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall*

Zhruba 8 kilometrů dlouhá trasa na metrovém rozchodu, vedoucí údolím říčky Křinice (Kirnitzsch) z lázeňského městečka Bad Schandau k vodopádu Lichtenhainer Wasserfall, je jedinou tramvají v Německu, jedoucí do některého z Národních parků. Malý tramvajový provoz zažil několikrát ve své pestré historii i nezdary, naposledy při povodni v srpnu 2010. Ale naštěstí zde byla vždy víra, naděje a podpora pro nový začátek. Díky tomu tramvaj letos sveze výletníky a turisty do skalního světa Labských pískovců již ve své stopatnácté sezóně.

Výstavba a zprovoznění dráhy

V 19. století zahájila provoz paroplavba (1837) a železnice (1848) v Labském údolí, a tím začal také rozvoj cestovního ruchu směrem

▲ Souprava tramvají ev.č. 2+22+26 přijíždí dne 19. 9. 2010 na konečnou zastávku v Bad Schandau v městském parku.

Foto Michael Sperl

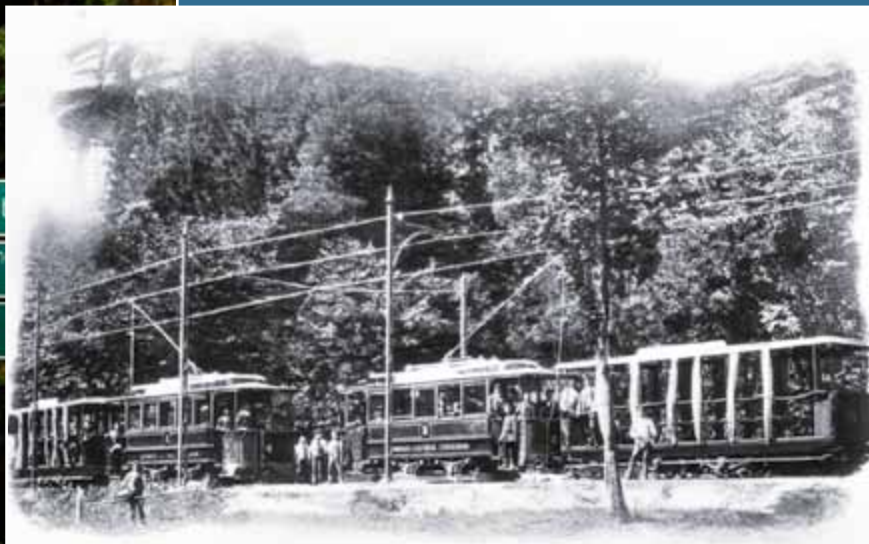


▲ Historická grafika: vyobrazení tratě Kirnitzschalbahn v knižním jízdním řádu Deutsche Reichsbahn z roku 1956.

z Drážďan do oblasti Labských pískovců. Proto se již brzo začaly objevovat úvahy o stavbě moderního dopravního prostředku údolím Křinice. Dne 22. prosince 1893 bylo dodáno povolení pro výstavbu a provoz elektrické pouliční dráhy.

Za čtyři roky, v lednu 1898, začala stavba elektrárny, vozovny a vlastní tratě. Byla patrná snaha

o co nejrychlejší postup, aby už na svatodušní svátky téhož roku mohl být zahájen provoz dráhy s cestujícími. Podařilo se, a o svatodušní neděli, 28. května 1898 ve 12 hodin, se slavnostně rozjela první souprava s čestnými hosty po trase „Schandau – Großer Wasserfall“. Po několika vykolejeních na trase pak dojela souprava okolo



Na dobové fotografii vidíme křižování dvou tramvajových souprav v údolí Křinice kolem roku 1900. Motorové vozy mají na boku nápis „SCHANDAUER ELEKTRISCHE STRASSENBAHN“. Motorový vůz ev.č. 3 (vpravo) jede „dolů“ na Schandau a motorový vůz ev.č. 4 „nahoru“ na Großer Wasserfall. Vozy první generace ještě měly tyčové sběrače. Reprodukce Mario Schatz, sbírka autora

U mostu „Ostrauer Brücke“ jede motorový vůz ev.č. 5 z roku 1928 směrem na Bad Schandau. V současnosti je tato tramvaj už nasazována jen při zvláštních příležitostech jako historický vůz (srpen 1989).
Foto Dr. Günther Walter

13. hodiny na konečnou zastávku u vodopádu.

Pro provoz bylo zakoupeno šest motorových a šest letních vlečných vozů od výrobce „Maschinen- und Waggonfabrik Bautzen“ (Strojárna a vagonka



Motorový vůz ev.č. 6, takzvaný „Erfurták“, jezdí dnes na metrovém rozchodu po městě Halle/Saale jako historický vůz. Na této fotografii ze září 1979 je zachycen ještě na konečné zastávce „Lichtenhainer Wasserfall“, připravený k odjezdu do Bad Schandau se dvěma vlečnými vozy ev.č. 14 a 11 typu MAN. Pro provoz se staršími vlečnými vozy obdržely motorové vozy tohoto typu spřáhlo systému „Albert“ a zásuvku na elektrické spojení.
Foto sbírka autora

Na náměstí Basteiplatz v Bad Schandau je vidět motorový vůz ev.č. 2 (typu MAN) s dobovým nápisem tehdejšího provozovatele „VEB (K) Verkehrsbetriebe KIRNITZSCHTALBAHN der Stadt Bad Schandau“ (červenec 1959).
Foto Mario Schatz





Budyšin). Dráha byla v sezonním provozu od svatodušních svátků do konce října. Čtyři třívozové soupravy jezdily mezi 6. a 22. hodinou v intervalu 20 minut. Další motorový vůz byl potom zakoupen v roce 1906 z Plauen/Vogtland.

V roce 1926 investoval tehdejší provozovatel dráhy – Elektra AG Dresden – ve větší míře finanční prostředky do modernizace vozového parku a tratě. Existujících sedm motorových vozů bylo modernizováno a další dva byly zakoupeny od výrobce „Waggon- und Maschinenfabrik Görlitz (WUMAG)“ (Vagónka a strojírna Zhořelec).

Souprava tramvají ev.č. 1+24+26 projíždí dne 17. 4. 2008 okolím zastávky „Forsthaus“ směrem na Lichtenhainer Wasserfall.

Foto Michael Sperl



V tomto roku byl zaveden také „značkový“ název „Kirnitzschaltbahn“ (Tramvaj údolím Křínice).

Večer 26. července 1927 došlo k prvnímu neštěstí v historii dráhy. Po 22. hodině zachvátil tramvajovou vozovnu požár a zničil kompletní vozový park. Poprvé se tehdy objevily úvahy o zrušení tramvajového provozu a jeho nahrazení autobusovou nebo trolejbusovou linkou. Na základě všech investic z předchozího roku 1926, zhodnocení stavu vozového parku a dobrého stavu infrastruktury bylo ale naštěstí rozhodnuto, že tramvaj pojedje údolím Křínice i nadále. Pro zbytek sezóny roku 1927 byly zapůjčeny čtyři motorové a čtyři letní vlečné vozy z metrového provozu Löbnitzbahn u Drážďan (Mickten - Radebeul - Kötzschenbroda). S těmito vozy byl provoz už 12. srpna 1927 obnoven a již zavedená náhradní autobusová doprava opět zastavena.

Nová vozidla od roku 1928

Pro další sezónu, od 1. dubna 1928, bylo zakoupeno pět motorových a šest vlečných vozů od dodavatele „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN)“ (Strojírna Augsburg-Norimberk). V tomto případě se jednalo zatím o poslední nová vozidla, zakoupená přímo od výrobce.

V roce 1938 byl na Kirnitzschaltbahn zaveden poprvé celoroční provoz. Během Druhé světové války zůstala dráha naštěstí nepoškozená.

V šedesátých letech minulého století se značně zhoršil stav kolejí a prostředků na opravy se nedostávalo. Stále se zvyšující intenzita silniční dopravy v Bad Schandau ohrožovala bezpečnost výstupu a nástupu cestujících na konečné a zkomplikovala zde rovněž posun motorových vozů a práci průvodčích. Proto byla v roce 1963 posunuta konečná zastávka od náměstí Basteiplatz o 100 metrů dále, na ulici Kirnitzschaltstraße. Dne 23. května 1969 pak byla otevřena nová výhybna s dnešní konečnou zastávkou v městském parku (Stadtpark).

◀ Na dalším záběru z běžného provozu odjíždí téhož dne 17. 4. 2008 souprava vozů ev.č. 2+26+22 ze zastávky „Waldhäusl“ dolů na Bad Schandau.

Foto Michael Sperl

Tím byla trasa zkrácena od Basteiplatz o cca 300 metrů. Velká škoda tedy je, že tramvaj není ukončena v centru městečka, aby příjíždějící výletníci nemuseli jít kus pěšky.

Po vykolejení dne 21. července 1969 z důvodu zvětšení rozchodu spadl motorový vůz ev.č. 4 do koryta řeky a dvacet cestujících bylo těžce zraněno. Drážní inspekce ihned zastavila provoz na trati, která byla na několika úsecích v havarijním stavu. Podruhé se tedy začalo uvažovat o zrušení tramvajového provozu. Ani finanční prostředky ani stavební materiál opět na opravy nebyly. Naštěstí ale se podařilo tehdejší úřady přesvědčit o významu tramvaje pro turistický ruch a rekreaci pracujících.

Po nezbytných opravách 2,6 kilometrů kolejiště mohla tramvaj od 25. července 1972 opět jezdit z Bad Schandau na zastávku „Nasser Grund“ a od 24. května 1973 zase po celé trase až na konečnou „Lichtenhainer Wasserfall“.

Od roku 1978 byly staré motorové vozy typu MAN postupně nahrazovány „novými“ motorovými vozy z let 1938 až 1942. Tato vozidla, která původně pocházela z Erfurtu, byla po zrušení

▼ *Po ukončení filmových prací v roce 2008 máme o rok později zase historickou soupravu ev.č. 5+12 v provozu, a to v novém laku! Tady je souprava zachycena na odstavě koleji za výhybnou „Lichtenhainer Wasserfall“, už připravená na odjezd ve směru Bad Schandau (25. 7. 2009).*



▲ *Historická souprava ev.č. 5+12 z roku 1928 se stala v roce 2008 „filmovou hvězdičkou“. Ve Zhořelci a v Bad Schandau se točily scény pro film „Předčítač“ (Der Vorleser), na základě románu autora Bernharda Schlinga. Takže herečka Kate Winslet na dráze pracovala jako tramvajová průvodčí. Filmová souprava – oba dva vozy měly dle požadavků filmové společnosti ev.č. 235 – jezdila jednoho červencového víkendu také pro veřejnost (26. 7. 2008).*

Foto Michael Sperl

poslední tramvajové linky na metrovém rozchodu u Drážďan (Lockwitztalbahn, linka č. 31 od nádraží Niedersedlitz do Kreischy), předána do Bad Schandau. Typové označení tyto vozy neměly, v drážďanském schématu typů byly vedeny pod číslem A18, hovorově ale zvané prostě „Erfurťáky“. V Bad Schandau byly repasovány pro provoz se starými vlečnými vozy MAN z roku 1928 – obdržely mechanické spřáhlo systému Albert a zásuvku na kabelové propojení do vlečných vozů.

Z důvodu špatného stavu dvou oblouků byl provoz opět zastaven dne 5. prosince 1985. A opět nebyly ani personální ani stavební kapacity, ani fi-

nanční prostředky na opravy tratě. Potřetí se tedy uvažovalo o zastavení tramvajového provozu a jeho nahrazení autobusovou linkou.

Záchrana v roce 1986

Díky angažmá přátel železnic a místních obyvatel se zase podařilo najít možnosti, jak na poslední okamžik zabránit zrušení tramvajové tratě. Po opravě 650 metrů kolejí mohla tramvaj zase 18. srpna 1986 vyjet, a to v úseku (Vozovna – Waldhäusl – Lichtenhainer Wasserfall. V úseku

Bad Schandau – Waldhäusl byla zavedena autobusová náhradní doprava.

Ten den byly také poprvé nasazeny „nové“ jednosměrně vlečné vozy typu Gotha. Vozové skříně pocházely z Lipska a podvozky o rozchodu 1000 milimetrů z Halle/Saale. V říjnu téhož roku pak ukončily vlečné vozy typu MAN svůj pravidelný provoz.

Modernizace a změny v následujících letech

Po provedených opravách dalších silničních a kolejových úseků a části opěrné zdi u řečiště



◀ *Motorový vůz ev.č. 8 je posledním z „Erfurtáků“ (typ A18). Na Kirnitzschtalbahň pravidelně sloužily do roku 1993. Spolu s vlečným vozem typu Gotha ev.č. 25 tvoří nyní soupravu, tak jak to bylo obvyklé v letech 1986 až 1993. V rámci objednané jízdy je tato souprava zachycena dne 24. 3. 2013 v Bad Schandau krátce před zastávkou „Pflanzengarten“ ve směru na Lichtenhainer Wasserfall.*

Foto Michael Sperl

Křinice v lázeňském městě mohla tramvaj po pěti letech vyjet dne 3. srpna 1990 zase na celou trasu od Bad Schandau až po Lichtenhainer Wasserfall.

Od října 1990 byly některé části Saského Švýcarska prohlášeny za Národní park. K nim patří i část Křinického údolí. Toto byl velmi důležitý akt, díky němuž bylo možné najít možnosti, jak na dlouhou dobu zabezpečit budoucnost tramvajové tratě v této oblasti, jako dopravního prostředku bez emisí, a pomocí investic připravit vozový park i celý provoz na požadavky moderního cestovního ruchu. Od 5. října 1993 do 30. dubna 1994 byl tramvajový provoz opět zastaven, tentokrát ale za dobrým účelem. Rekonstruovala se celá vozovna, výhybna a konečná zastávka „Lichtenhainer Wasserfall“ a obnovilo také 1,6 kilometrů tratové koleje.

V letech 1992 až 1996 byly zakoupeny celkem čtyři obousměrné motorové vozy typu Gotha ET57 z Plauen/Vogtland a Zwickau (Sachsen) a repasovány pro provoz na Kirnitzschtalbahň. Motorové vozy „Erfurtáky“ (typu A18) byly z pravidelného provozu postupně vyřazeny a tři z nich předány koncem roku 1993 jiným zájemcům. V roce 2007 byl pro stabilizaci vozového parku zakoupen ještě pátý motorový vůz typu Gotha ET57.

Od roku 1997 je pravidelný linkový provoz zajišťován třívozovými soupravami typu Gotha.

Spojení tradice a současnosti – výroba solární energie

V roce 1992 se opět snažil nynější provozovatel dráhy – Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH

(OVPS) – o vlastní nezávislou výrobu trakční energie pro tramvaje. Výsledkem těchto snah bylo, že se podařilo jako vzorový příklad nainstalovat sluneční elektrárnu na střeše vozovny. Instalace fotovoltaických panelů a příslušné elektroinstalace byla spolufinancována Spolkovým ministerstvem výzkumu a technologie a Saským státním ministerstvem hospodářství a práce. Paralelní provozování solární elektrárny a odběr elektrické energie z veřejné sítě bylo vypočítáno jako optimální varianta a omezilo tak dopravní společnosti OVPS nutné náklady.

Ve dnech intenzivního slunečního svitu mezi květnem a srpem je maximální spotřeba elektrické energie tramvajového provozu nižší než energie vyráběná, takže nespotřebovaná energie je dodávána do veřejné sítě. Jen v prosinci a v lednu jsou kvůli topografické situaci Kři-

Na konečné „Lichtenhainer Wasserfall“ čekají tramvaje na odjezd. Přední vůz ev.č. 8 bude svou jízdu končit už u vozovny. Zadní ev.č. 5 pojedje ve „filmovém nátěru“, ale již bez reklamy, až do Bad Schandau (1. 5. 2008).





▲ „Nejmladší“ vůz typu Gotha ve vozovém parku Kírnitzschtalbahnhof je tramvaj ev.č. 103 původem z Jeny. Zde je zachycen ve vozovně ve stavu před rekonstrukcí, která bude pravděpodobně příští rok dokončena (11. 5. 2008).

Vybrané technické parametry sluneční elektrárny [1]

funkční princip	souběžný provoz solárních panelů a veřejné sítě
horizontální sklon solárních panelů	37°
směr solárních panelů	12° jižní jihozápad
počet solárních panelů	42 × 18 = 756
celková plocha solárních panelů	36 m × 9,1 m = 325 m ²
napětí jednoho solárního modulu	17,4 V
celkové napětí při výkonu 1000 W/m ²	313,2 V
maximální výkon	40,1 kW

▼ První dvoukilometrová jízda vlastní silou! To byl dne 21. 1. 2012 pro členy Klubu a zaměstnance OVPS velký zážitek. Tady, na konečné zastávce „Bad Schandau“, se právě kontroluje provozní teplota nápravových ložisek. Tento vůz je poslední zachovaný zástupce typu s otočnými jednonápravovými podvozky, což byla konstrukční zvláštnost z dvacátých let minulého století. Po zrušení tramvajové trati do Kreischa u Drážďan byl vůz po dlouhém úsilí předán na křínickou dráhu jako historický.

Foto Torsten Bauch



nického údolí, ukrytého mezi skalními stěnami, solární panely absolutně ve stínu. Sluneční elektrárna je bez podstatných technických závad spolehlivě v provozu od roku 1994.

Neúspěchy nového období

Ani v současnosti nebyla dráha Kírnitzschtalbahnhof ušetřena problémů.

V srpnu 2002 byl provoz tramvaje zastaven kvůli povodni na Labi. Řeka Křínice se nemohla do Labe vlévat, a proto vznikla zádrž cca 2 kilometry do údolí – téměř až po vozovnu. Vozový park a infrastruktura ale naštěstí nebyly touto povodní poškozeny. Mnohem horší byly následky povodně na ekonomiku provozu. Do oblastí přestali jezdit turisté a příjmy z jízdného dráze chyběly. Navíc musel být o rok později tramvajový provoz v létě zastaven pro asfaltování souběžné silnice a obnovu těch kolejových úseků, rekonstruovaných v roce 1972. Z tohoto důvodu chyběly i příjmy z hlavní sezóny roku 2003.

Nejhorší neštěstí pro Kírnitzschtalbahnhof v posledním desetiletí bylo zaplavení vozovny řekou Křínice v sobotu 7. srpna 2010. Po celém dni trvajícím dešti vystoupila v odpoledních hodinách výška hladiny na ještě nikdy nedosaženou hodnotu. Celý vozový park byl zaplaven v depu a na dvoře před depem až do výšky 50 centimetrů a všechny motorové vozy tak byly poškozené. V horním úseku tratě byla silou rozbouřené vody infrastruktura značně poškozena. Mezi stanicemi „Lichtenhainer Wasserfall“ a „Beuthenfall“ byla silnice a koleje v délce cca 300 metrů kompletně stržena a několik sloupů trakčního vedení spadlo do řečiště. Díky angažmá zaměstnanců dráhy a klubu přátel železnice mohla 28. srpna 2010 opět vyjet první souprava, alespoň na části tratě.

Po dvou a půl letech náročných stavebních prací, během kterých byl provoz udržován jako provizorní jen do stanice „Beuthenfall“ začaly od 14. prosince 2012 tramvaje zase jezdit po celé trase, od Bad Schandau až na Lichtenhainer Wasserfall.

Provoz a trať v současnosti

Tramvajová trať o celkové délce 8,3 kilometrů začíná v lázeňském městě Bad Schandau, v městském parku, přímo u břehu řeky Kírnitzsch (Křínice) a vine se jejím údolím až k turistické atrakci – Lichtenhainskému vodopádu.

Na obou konečných stanicích jsou výhybny pro posouvání motorových vozů a objíždění vleků. Další dvě výhybny pro míjení vlaků jsou na trati. Provoz po jednokolejné trase je stále zabezpečován signálními žezly. Pro celkem tři jednokolejné tratěvé úseky mezi výše uvedenými výhybnami jsou určena tři různá žezla

se třemi různými barvami a nemůže tak dojít k záměně. Při křížování tramvajových souprav si řidiči tato signální žezla navzájem předávají a teprve potom mohou pokračovat v jízdě.

V letním jízdním řádu (od Velikonoc do konce října) jezdí tramvaj mezi 9.30 hodin a 18.00 hodin denně v intervalu 30 minut. Provoz zajišťují tři třívozové soupravy typu Gotha. V letním provozu jsou postaveny ale čtyři služby. Čtvrtý řidič pracuje v dopoledních hodinách v Bad Schandau jako pomocník při posouvání motorových vozů a pomáhá kolegovi jako průvodčí u prodeje jízdenek. Mezi 12. a 14. hodinou střídá postupně všechny tři kolegy na polední přestávku. V odpoledních hodinách potom čtvrtý řidič pracuje na koneč-



▲ Stav tratě čtyři dny po vylití řeky Křinice v úseku mezi stanicemi „Lichtenhainer Wasserfall“ (restaurace v pozadí) a „Beuthenfall“. Zde byl tramvajový provoz na dva a půl roku zastaven pro nutnou rekonstrukci tratě (12. 8. 2010).

Foto Torsten Bauch

né zastávce „Lichtenhainer Wasserfall“ jako pomocník, kde je jenom 8 minut na posouvání motorového vozu a odbavení cestujících.

V zimním jízdním řádu jede z Bad Schandau do zimního Národního parku jen jeden vlak, a to mezi 9.50 hodin a 16.50 hodin v intervalu 70 minut. Většinou je v provozu jenom motorový vůz, ale v případě ohlášené skupiny se připojují i vlečné vozy. Ostatní kolegové z kolektivu cca 20 řidičů pracují buď v dílnách na údržbě tramvajových vozidel, nebo jako převozníci na Labi; řidiči linkových autobusů, případně si vybírají dovolenou. Jediná řidička na dráze je podle potřeby zaměstnaná v kanceláři dopravy.

Tramvaj údolím Křinice patří mezi zvláštní dopravní prostředky a je zahrnutá do integrovaného dopravního systému Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Na lince platí týdenní, měsíční a roční kupóny s platností

▲ Reka Křinice se v sobotu 7. 8. 2010 v odpoledních hodinách vylila z řečiště až na silnici. Zaplavila celý vozový park a částečně i technické vybavení dílen. Foto archiv OVPS

v tarifní zóně Bad Schandau (72). Pro jednoduchou a celodenní jízdenku platí zvláštní tarif (viz tabulka). Cestující, kteří sem přijedou na celodenní jízdenku dle tarifu VVO anebo s přeshraniční jízdenkou Labe-Elbe, mají slevu a doplatí jen zlevněné jízdné. To je lákadlo pro turisty, aby na výlet do Národního parku použili veřejnou dopravu. Cestující odbavuje jedině sám řidič a ti jsou povinni se u něho bez vyzvání hlásit. Jenom během prázdnin a o letních víkendech pracuje ještě další kolega jako průvodčí na konečné zastávce, kudy prochází hlavní proud cestujících.

V historických vozech cestující doplácí za každou jízdu příplatek. Tento příplatek investuje provozovatel OVPS výhradně na údržbu historických vozů. Tyto historické vozy řídí a odbavují členové klubu přátel železnic z Drážďan ve svém volném čase.

Na svém začátku vede trať zástavbou městečka Bad Schandau, aby se pak vnořila do romantického úzkého skalního údolí. V roce 1920 se stalo město Schandau lázeňským městem a od té doby nosí přídomek „Bad“. Tramvaj projede okolo léčebny Kirmitschtal-Klinik a po první zastávce „Pflanzgarten“ opouští městskou zástavbu. Dále trať pokračuje lesním údolím, po celé délce na kraji silnice a stále po břehu řeky Křinice. Na traťovém kilometru 2,3 je situována vozovna a první výhybna. U zastávky „Waldhäusl“ začíná území Národního parku Saské Švýcarsko. Na všech zastávkách po celé trase začínají a končí turistické stezky různých kategorií obtížnosti, které vedou do překrásného světa Labských pískovců v našem společném regionu Národních parků po obou stranách českosaských hranic. Údolím vede podél celé trasy dráhy naučná stezka „Flößersteig“, která ale částečně patří mezi stezky náročnější. Kolem tratě rovněž objevíme i několik starých mlýnů, které dnes většinou fungují jako restaurace, hostince a penziony.

Následují zastávky „Ostrauer Mühle/Zeltplatz“ (Ostravský mlýn/Stanový tábor) a „Mittelendorfer Mühle“. Krátce za zastávkou „Forsthaus“ je

Tarif (stav 01.11.2012)	Základní tarif (od 15 let)	Zlevněný tarif (6 - 14 let)
jednoduchá jízda	4,00 €	2,00 €
celodenní jízdenka	7,00 €	3,50 €
skupina od 11 osob	3,00 € za osobu	1,50 € za osobu
příplatek na historických vozech	1,00 €	0,50 €

Schneiderova výhybna, kde se okamžik čeká na vlak z protisměru. Po výměně signálních želez a vykřižování vlaků pokračuje tramvaj dále přes zastávky „Nasser Grund“ a „Beuthenfall“ až na konečnou „Lichtenhainer Wasserfall“. Tam jízda tramvají po 32 minutách končí. Jedná se o umělý vodopád z roku 1830, zřízený na potoku Lichtenhainer Dorfbach. Nahoře na skále je vytvořeno jezírko. Po příjezdu tramvaje se turisté seřadí na ploše pod skálou. Obsluha uvolní stavidlo a obsah jezírka vypustí korytem dolů, přičemž vytvoří úžasný vodopád. Do příjezdu další tramvaje se jezírko opět naplní a představení pokračuje. Vedle vodopádu je historická restaurace z roku 1852, která je dodnes v originálním stavu.

Provoz historických vozů

Od konce sedmdesátých let minulého století se angažují členové dráždanského Klubu přátel železnice na zachování dráhy. Díky tomu byla v roce 1977, po zastavení provozu na dráždanské lince č. 31 „Lockwitztalbahn“, předána tramvaj z Kreischy u Drážďan do Bad Schandau. Členové klubu také o svatodušních svátcích roku 1981 poprvé zorganizovali provoz historických

vozů. Ten se potom stal pravidelnou součástí každoročního programu.

Zpočátku se členové Klubu hlavně angažovali v zachování a provozu historických vozů. Později se hlavně věnovali zachování drážního provozu Kirnitzschtal-bahn. Pomáhali při stavebních pracích a začali koncem osmdesátých let minulého století kopat základy pro nové sloupy trakčního vedení.

I po politických a hospodářských změnách v devadesátých letech 20. století spolupracují členové Klubu a zaměstnanci dopravní společnosti OVPS na zachování této malé jedinečné dráhy. Jinak by nebyla možná rekonstrukce všech historických vozů po povodni roku 2010. Ihned po opadnutí vody pomáhali při opravě linkových motorových vozů a potom začali rekonstruovat i vozy historické. Členové Klubu například odpracovali více než 900 hodin jen na rekonstrukci samotného historického motorového vozů ev.č. 9. Stálo to za to – 30. dubna 2012 se mohlo konat slavnostní zprovoznění tohoto vozu.

Historické vozy jsou tradičně v provozu v těchto dnech: 1. května (mezinárodní svátek a zahájení turistické sezóny), svatodušní svátky (sobota, neděle a pondělí), poslední víkend v červenci (gastronomické slavnosti Kirnitzschtalfest) a na 3. října (státní svátek v Německu a ukončení turistické sezóny).

Kdo bude chtít navštívit tramvajovou dráhu Kirnitzschtalbahn, ten sem pohodlně dorazí osobním vlakem z Děčína (v intervalu 2 hodiny s přípojem ze směru Praha). Od nádraží Bad Schandau zajišťuje přívoz přes Labe během 10 minut dopravu na druhý břeh. Od Labe je to již jen pár kroků do centra města a dále uličkami od kostela na náměstí Basteiplatz – původní konečnou stanici dráhy. Odtud půjdete asi 300 metrů podél řeky do městského parku, kde je současná nástupní zastávka tramvaje. Ten, kdo dorazí s jízdenkou Labe-Elbe, ten má už v ceně přívoz a v tramvaji zaplatí zlevněné jízdné.

Text byl zpracován za použití zdrojů:

- [1] *Die Kirnitzschtalbahn von 1898 bis 1998 – eine 100jährige Geschichte.* OVPS, 1998.
 [2] www.ovps.de
 [3] *Tramvají údolím Křinice.* Městská doprava, číslo 3/2003, str. 27 – 29

■ *Text a neoznačené foto
 Dipl.-Ing. Lutz Gruner
 Freunde des Eisenbahnwesens –
 Verkehrsmuseum Dresden e. V.
 (Klub přátel železnice)
 Spolupráce Ing. Tomáš Potěšil, CSc.*

▶
 Na tomto záběru ze dne 19. 3. 2011 opravují ve vozovně členové Klubu přátel železnice podvozky historického vozu ev.č. 9, který byl povodní poškozený nejvíc. V pozadí je odstaven obousměrný motorový vůz ev.č. 3 Gotha (ET57), který ovšem v Bad Schandau má po velké opravě otevíratelné dveře jen na straně řeky (tj. na pravé straně).
 Foto Torsten Bauch



Přehled současného vozového parku Kirnitzschtalbahn [1]

Motorové vozy

1, 2	vagónka Gotha, ET57, rok výr. 1957, 1993 ex Plauen/V. 61, 63
3	vagónka Gotha, ET57, rok výr. 1958, 1995 ex Plauen/V. 73, (1964 ex ET 198 05 (Deutsche Reichsbahn) tramvaj Klingenthal/V. – Sachsenberg-Georgenthal)
4	vagónka Gotha, ET57, rok výr. 1960, 1996 ex Zwickau/Sachs. 956, ex 906
5	strojírna Augsburg-Nürnberg (MAN), rok výr. 1928, v provozu do 31. 3. 1979, historický vůz od 24. 10. 1983
6	vagónka Gotha, ET57, rok výr. 1960, ještě v rekonstrukci, 2007 ex Radeburg (součást sbírky nerealizovaného muzea), tam předán 2006, ex Jena 103
8	vagónka Gotha, rok výr. 1938, 1978 ex Dresden 240 008-2, 1968 ex Erfurt 116, od 1993 záloha a historický vůz
9	vagónka Busch Bautzen, rok výr. 1926, 1979 ex Dresden 240 101-8, od června 1980 v provozu jako historický vůz

Vlečné vozy

12	strojírna Augsburg-Nürnberg (MAN), rok výr. 1928, v provozu do 1986, od dubna 1991 v provozu jako historický vůz
21, 22	vagónka Gotha, B2-62, rok výr. 1963, 1985 ex Leipzig 470, 465, podvozky ex Halle/S.
23	vagónka Gotha, B2-62, rok výr. 1963, 1987 ex Leipzig 467, podvozek ex Halle/S.
24	vagónka Gotha, B2-62, rok výr. 1963, 1989 ex Leipzig 468, podvozek ex Halle/S.
25	vagónka Gotha, B2-62, rok výr. 1966, 1997 ex Zwickau/Sachs. 984
26	vagónka ČKD Praha, B2D, rok výr. 1967, 1996 ex Zwickau/Sachs. 995