

# Les Chemins de fer du Harz : un sauvetage réussi



Croisement en gare de Mägdesprung, sur la ligne du Selktalbahn, dans l'est du Harz (toutes photos d'octobre 2010).

Nés de la fusion, en 1993, de trois réseaux à voie métrique situés dans la zone montagneuse du Harz, à la jonction des deux Allemagnes, et durement éprouvés par la guerre et l'occupation soviétique, les HSB ont su parfaitement exploiter leur potentiel touristique, en jouant notamment la carte de la vapeur. Aujourd'hui, ils transportent plus d'un million de voyageurs par an, dont un nombre significatif de pendulaires, tout en maintenant une petite activité de fret.

**TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON**

Les Chemins de fer du Harz, ou Harzer Schmalspurbahnen (HSB), ne manquent pas d'impressionner. Avec leurs 140,4 km de lignes à écartement métrique et leur exploitation à la vapeur, les HSB desservent une zone dans le nord-est de l'Allemagne, encore assez peu connue du public français : le Harz. Leur succès éclatant (plus de 1,1 million de voyageurs par an) doit beaucoup au tourisme, avec 0,9 million de visiteurs par an. Mais les HSB transportent aussi un nombre significatif de pendulaires et maintiennent une activité fret

minimale sur leur réseau établi au sud, dans le Land de Thuringe, et au nord, dans le Land de Saxe-Anhalt. La nature montagneuse et la situation générale du Harz n'ont pas été sans peser sur le développement des chemins de fer. D'abord, le massif du Harz est difficile d'accès. Malgré ses richesses géologiques, forestières et touristiques, il a longtemps été contourné ou effleuré par les voies ferrées. Ensuite, le contexte politique dans la région a, selon les époques, freiné l'établissement des chemins de fer ou déterminé lourdement leur destin.

L'organisation institutionnelle très morcelée de l'Allemagne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle a nécessité la signature d'accords compliqués entre les nombreuses Cités-États, préalablement à la construction des voies ferrées. Plus tard, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'occupation soviétique et l'instauration d'une frontière entre les deux Allemagnes seront lourdes de conséquences pour un réseau qui s'est constitué comme suit.

Un seul chemin de fer à voie de 1 435 mm partiellement avec crémaillère à l'origine, celui du Hal-

berstadt - Blankenburg Eisenbahn (HBE, l'actuelle Rübelandbahn, électrifiée en 25 kV 50 Hz de Blankenburg à Hornberg), sera ouvert, en 1886, dans le Harz. Les autres chemins de fer, ceux qui forment les HSB d'aujourd'hui, seront établis pour des raisons de coûts, à voie métrique. Il s'agit d'abord, dans l'est du Harz, du Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE), dont les sections Gernrode - Mägdesprung, Mägdesprung - Harzgerode et Alexisbad - Hasselfelde seront mises en service en 1887, 1888 et 1892. Vient ensuite le Nordhausen-



De haut en bas : ravitaillement en eau de la 99.7245 en gare de Drei Annen Hohne ; la 99.7232 et la 99.5902 Mallet dans les ateliers HSB de Wernigerode Westerntor ; la 99.7240, qui avait été réceptionnée par la DR dans le cadre d'unités livrées entre 1954 et 1957.

Wernigeroder Eisenbahn (NWE), dont les finalités sont d'instaurer une desserte sud - nord centrale et d'accéder au Brocken (1 142 m). Ce réseau sera mis en service entre 1897 et 1899. Enfin, c'est en 1899 qu'une troisième compagnie, le Südharzeisenbahn (SHE), ouvre les lignes Walkenried - Braunlage et Brunnenbachmühle - Tanne, dans la partie occidentale du Harz. Les GHE et NWE se connecteront en 1905, grâce à la section Stiege - Eisfelder Talmühle, construite et exploitée par le GHE. La connexion à Sorge entre le NWE et le SHE interviendra en 1913.

Les trois compagnies, qui recourent à la traction autonome, cohabitent plutôt bien jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le SHE ne survivra pas à cette échéance. Le conflit a occasionné de gros dégâts dans la région de Sorge, et l'axe Sorge - Brunnenbachmühle, qui traversait la ligne de démarcation entre les zones d'occupation occidentale et soviétique, est abandonné (1). Ce qui restera en RFA du SHE (Walkenried - Braunlage/Wurmberg), disparaît en 1962-1963. Le GHE voit, de son côté, en 1946, la quasi-totalité de son matériel et de son infrastructure - le réseau est démonté en 1946, à l'exception de la section Eisfelder Talmühle -

Stiege - Hasselfelde - envoyée en URSS au titre des réparations de guerre. Seul le NWE est épargné. L'orientation politique des territoires sous occupation soviétique et la création de la RDA ont pour effets la nationalisation du NWE et du GHE, puis leur intégration à la DR en 1949. Cet environnement favorisera aussi l'usage du chemin de fer pour le transport tant des marchandises que des personnes. À ce titre, la décision de reconstruire les sections Gernrode - Strassberg et Alexisbad - Harzgerode ne tarde pas à être prise (elles seront rouvertes en 1949-1950), puis, plus tard, viendra le tour de la section Strassberg - Stiege, réactivée en 1983. Parallèlement, la DR s'efforce de remettre à niveau le matériel voyageurs ex-NWE. Mais la proximité du rideau de fer implique des restrictions aux voyageurs sur la ligne Wernigerode - Nordhausen, et l'antenne du Brocken, dont la dernière section n'est utilisée à, partir de 1961, que pour le ravitaillement d'une station d'écoute de la Stasi et du GRU (services de renseignements respectivement allemand et russe). Enfin, la diésélisation complète du réseau est envisagée et même amorcée.

Les changements politiques qui aboutiront à la réunification alle-



Un train régulier quitte la gare d'Eisfelder Talmühle.



Des trémies à voie de 1 435 mm sur trucks, l'autorail 187.015 et le diesel 199.011 en stationnement à Wernigerode Westerntor, où se trouvent les ateliers des HSB.



mande de 1990 engendreront plusieurs évolutions. Fermée en 1986, la ligne du Brocken est ouverte en 1991. La circulation y sera régulière en 1992. Surtout, la création, en mars 1991, d'une société associant Länder, arrondissements, communes, ainsi qu'un établissement thermal, et dédiée au maintien des chemins de fer à voie étroite du Harz, permet de constituer, huit mois plus tard, les Harzer Schmalspurbahnen GmbH. C'est le 28 novembre 1992 que la DR confie à cette entité la direction d'entreprise (2), et c'est le 1<sup>er</sup> février 1993 que les HSB deviennent juridiquement l'exploitant des Selketalbahn (61 km), Harzquerbahn (60,4 km) et Brockenbahn (19 km). Le Selketalbahn correspond au Hasselfelde - Gernrode (plus ses extensions) de l'ex-GHE. Pourvue de rampes de 25 ‰ et d'une boucle de retournement à Stiege, cette infrastructure sera rallongée en

2006 de 8,5 km afin d'atteindre Quedlinburg. Le Harzquerbahn et le Brockenbahn coïncident avec le réseau ex-NWE. Notons que la ligne du Brocken, tracée à travers le parc naturel du Harz, donne accès à la plus haute gare d'Allemagne (1 125 m) et qu'elle comporte des rampes de 30 ‰.

La nouvelle direction des HSB perçoit d'emblée la valeur de la traction à vapeur pour le développement de l'activité. Elle décide donc de la maintenir sur les lignes à fort trafic mais aussi d'utiliser des autorails pour les dessertes les moins chargées, de recourir à la traction thermique et d'acheter de nouveaux bogies transporteurs pour le trafic marchandises, qui connaîtra malgré tout un déclin significatif.

Le parc HSB est constitué d'engins moteurs et de véhicules remorqués dont les plus anciens proviennent généralement du NWE. Les locomotives à vapeur NWE encore en

service sont les 99.5901 et 5902 (Mallet 020 + 020 de 1897), les 99.6101 et 6102 (030 de 1914 préservées à l'initiative du IG Harzer Schmalspurbahn), la 99.5906 (Mallet 020 + 020 de 1918) et la 99.6001 (131 de 1939). Les unités suivantes ont été réceptionnées par la DR. Il s'agit de la 99.222 (151 de 1930), qui arrivera à Wernigerode en 1966, et des 99.7231-7247 (151 de 515 kW), livrées de 1954 à 1957. Le parc de voitures HSB est étendu (88 unités) et diversifié. Il peut provenir du NWE ou d'autres réseaux et avoir été adapté par la DR (cas de voitures à voie de 750 mm en provenance de Saxe) ou modernisé par les HSB. Certaines unités sont de construction récente. Le parc autorail HSB est composé des 187.001 ex-GHE (spéciaux), 187.025 ex-NWE (spéciaux), du 187.012 (réserve), des 187.011 et 013 (réserve), du 187.015 et des 187.016-019. Trois Combino Duo (Combino bimodes du réseau de tram de Nordhausen) *alias* 187.201-203 circulent sur Illfeld Neanderklinik - Nordhausen Krankenhaus depuis 2004. Les locomotives thermiques sont de puissance modeste (ex-199.011) ou plus importante. Appelées « Harzkamel » (« chameaux du Harz »), les 199.8 sont des V 100 de 900 kW adaptées à la voie métrique, ce qui consiste notamment à transformer ces

BoBo en CoCo. Sur les 30 unités à convertir, 10 seulement l'ont été jusque dans les années 90. Sept ont été depuis vendues ou placées en réserve. Trois engins sont encore actifs : la 861 et les 872, 874, qui acheminent toutes deux, entre les carrières d'Unterberg et Nordhausen, des trémies à voie de 1 435 mm chargées sur des bogies transporteurs Vevey (3). Le parc HSB est complété par plusieurs wagons ou véhicules de service, dont deux chasse-neige et une fraise. Les HSB ont leurs ateliers à Wernigerode Westerntor et comptent trois dépôts : Wernigerode, Gernrode et Nordhausen Nord. Hormis la section Wernigerode - Brocken, équipée d'une signalisation, le cantonnement des trains s'effectue par radio. Le réseau HSB comporte 47 gares et haltes, 400 ponts et un tunnel.

Les HSB permettent quotidiennement l'accès, grâce à des horaires plus ou moins denses selon la saison, à des paysages et à des sites d'un grand attrait. Ils sont au contact avec le réseau à voie de 1 435 mm à Wernigerode, Quedlinburg et Nordhausen. Les correspondances s'y effectuent avec les trains régionaux du HEX (Harz-Elbe-Express, une filiale de Veolia Transport) et RE de DB Regio. ●

Contacts et renseignements : [www.hsb-wr.de](http://www.hsb-wr.de) et [www.harzinfo.de](http://www.harzinfo.de)

(1) La section Sorge - Tanne sera exploitée jusqu'en 1958.

(2) Ce processus sera complété en mai 1994 par un accord entre les HSB, les Länder de Thuringe et de Saxe-Anhalt.

(3) Prenant la suite d'équipements NWE et DR, plus anciens.