

*Ferroviaire :
Du 25000 volts en Allemagne
vertigineux et ensorcelant*



Imaginez une grande plaine, en son milieu une zone rocheuse d'une centaine de kilomètres de long et une quarantaine de large, le point culminant, le Broken, il est à plus de 1100 mètres. Géologiquement, ce massif a fait l'objet de toutes les études car les minerais y sont divers et riches : argent (exploité jusqu'au XIXème siècle), cuivre, galène, étain, fer, quartz, gypse... Les lacs y sont nombreux ce qui permet le développement de l'énergie hydraulique au profit de l'exploitation des mines et carrières. Nous sommes en Allemagne Centrale, région de Thuringe et Basse-Saxe - Göttingen est à 100 kms à l'Ouest, Berlin à 250 kms au Nord-Est. Imaginez, sur ce massif du HARZ, une ligne ferroviaire électrifiée en 25000 volts, tout droit issue de la politique économique de l'Allemagne de l'Est de l'après-guerre.

➤ *Retour en arrière, quelques dizaines d'années...*

Dans les années 50, les équipements du réseau français en 25000 volts sont très prometteurs en cette période d'abandon des loco à vapeur. La RDA est tentée d'en faire de même pour des raisons économiques car cette alimentation sera à priori la plus économique parmi toutes les autres. Le HARZ sera donc le laboratoire du courant alternatif monophasé en fréquence industrielle. Dans ces années-là, sur ce massif épargné par des caténares parasites et pourvu de fortes rampes, la RDA construit un barrage colossal pour fournir en électricité cette ligne expérimentale. Une ligne à voie unique d'une vingtaine de kilomètres, de BLANKENBURG jusqu'à ELBINGERODE par RÜBELAND en sera le centre d'essais. Après la chute du mur de Berlin en 1989 et la réunification des sociétés de chemin de fer DR et DB, la nouvelle Allemagne souhaitera, par économie, supprimer cette ligne. Et surtout supprimer ce 25 000 volts par trop « génial ». Une enclave 25 000 au milieu du royaume du 16/2/3, c'en est un peu trop pour certaines têtes pensantes susceptibles... Alors pour s'harmoniser avec le reste du pays, diéséliser cette ligne est l'idéal... Mais, sous le poids des autochtones et des écologistes, déjà bien représentés en Allemagne, le choix est fait de conserver la caténaire, et cette ligne y sera modernisée. Par contre, son exploitation sera confiée à une société minière privée. Le 25000 volts allemand est sauvegardé grâce également à une gestion autonome, et sera une exception sur le réseau électrique ferroviaire allemand puisque le reste du réseau est alimenté par le 15000 volts. Mais la DBAG n'a plus de 25 000 sur son réseau, tout le monde est content.

➤ *Aujourd'hui, RUBELAND,*



Des trains miniers toujours et encore sous du 25 000 volts, un dénivelé exceptionnel de la voie, et qui plus est au sein du « Naturpark Harz Sachsen-Anhalt », ont de bonnes raisons d'attirer de drôles de passionnés de technologie ferroviaire et amoureux de la nature. Appareil photo en permanence à la main, nous longeons cette ligne exclusivement consacrée au Frêt, en voiture tant que faire se peut. Malheureusement, le train transportant les minerais d'ELBINGERODE circule rarement plus d'une fois par jour.



Dès notre arrivée sur site, nous rencontrons deux cheminots à la sortie des mines d'ELBINGERODE, auscultant minutieusement la voie. Soucieux de nous rendre service, ils nous guident jusqu'à RUBELAND pour y découvrir le matériel et nous informent que le prochain train passera à 15H. Il est 13 heures. Que cela ne tienne, nous l'attendrons.



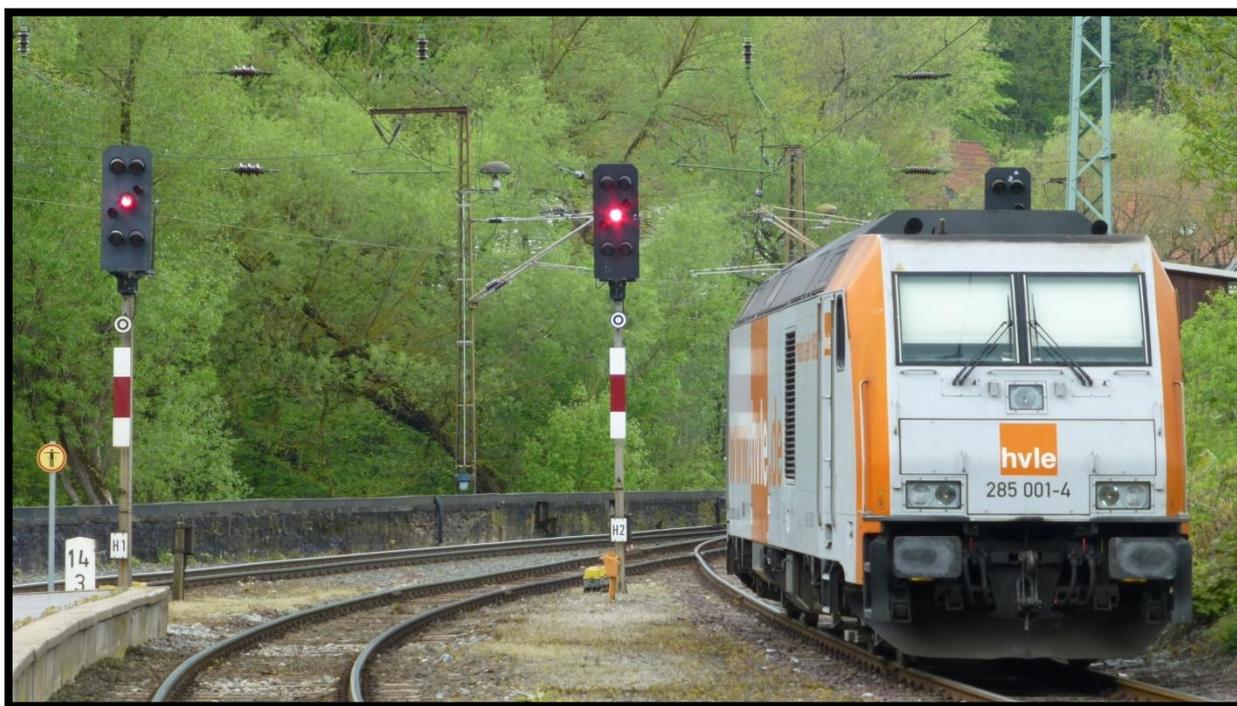
Une locomotive hvle diesel en gare de



En gare, un train de travaux est sur la voie n°2, une locomotive diesel de couleur blanche et orange « hvle » N°285 001-4 » devant une bourreuse-niveleuse « ERFURTER GLEISBAU ». Aucun wagon en vue. La place est comptée pour le passage à niveau, la gare et le poste d'aiguillage. RUBELAND est une petite ville encaissée : au fond d'un vallon se serrent la voie ferrée, la route, un cordon de maisons, surplombés de chaque côté par des rochers abrupts. C'est d'ailleurs sur ces hauteurs au relief très plissé que traînent les légendes des sorcières, une coutume culturelle régionale bien connue de toute l'Allemagne.



Poste d'aiguillage, gare. Au fond, le passage à niveau



Nous déjeunons juste devant le passage à niveau dans un restaurant à la déco surprenante : nombreux crânes, cornes et têtes d'animaux empaillées ornent les murs car le HARZ possède une faune étonnante : castors, lynx, cerfs. Attablés juste derrière la devanture, devant nous, les travaux de réfection du PN. Ces travaux nécessitent un détour de 7 kms aux automobilistes pour se rendre de l'autre côté de la voie. Pour les gens pressés, s'abstenir. Les dix ouvriers s'affairent sans pause de midi, il faut que le train passe et dégager dare dare les pavés encore sur la voie..



Une traban customisée

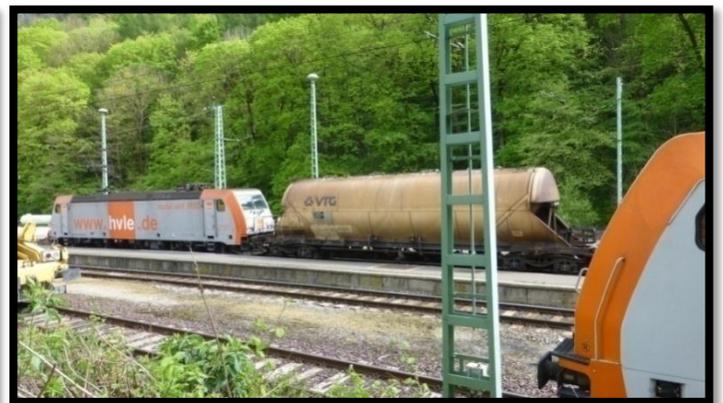
Notre heure, 15 heures, arrive. Chacun de nous deux, postés à des endroits stratégiques, appareil photo au bout du nez, est aux aguets. 15h09, toujours pas de train. L'info des deux cheminots ne serait-elle pas si fiable... Nous abandonnons notre poste d'observation, déçus, démunis. Il nous semble alors que les 1300 kilomètres parcourus jusqu'à cette contrée depuis notre domicile pesaient d'un poids démesuré ! Désolés

de ne pas avoir de photo de notre train, nous jetons notre dévolu sur une jolie Traban bleue customisée. Et, là, tout à coup, à 15h17, un bruit soudain, énorme, comme les sonorités d'un train à grande vitesse, nous tournons la tête vers la voie ferrée, de droite, de gauche, pas de train, un raffut comme un avion dans le ciel, nous levons la tête, très haut, pas d'avion en vue, le bruit s'amplifie : serait-ce une de ces sorcières... légendaires? Il s'agit tout simplement du vent violent du HARZ (connu pour des pointes à 200kms/h, nous le saurons beaucoup plus tard), qui a pris de la vitesse en plaine, s'engouffrant avec fracas dans les branches des hauts épicéas à la cime du rocher. Nous, au fond du vallon, nous n'avons pas une once de vent ! Impression très bizarre! Nous avons franchement cru à l'arrivée de notre train. Quelle farce! Un bon coup d'adrénaline. Les sorcières existent, nous les avons entendues. A 15h31, enfin un bruit venant d'en

bas, le rail résonne lourdement de ferrailles roulantes, un halo orange perce une infime brume. Ce halo surréaliste, bizarre, une poudre de perlimpinpin, les sorcières existent. Nous courrons vers nos postes de « transpotter ». Une loco apparait, blanche et orange, merci les sorcières. Une BR 186, qui tire une vingtaine de wagons... vides car l'écrasement des boites d'essieux sur les bogies n'est pas à son maximum. Finalement pas si lourd ce train! Une autre BR 186 ferme le convoi, aux mêmes couleurs, non télécommandée, en pousse attelée : c'est un minimum pour grimper la rampe ! Les wagons minéraliers sont recouverts d'une poussière de roche de couleur claire, presque blanche. De quel type de minerai s'agirait-il donc? Perlimpinpin ? Un minerai rare ?



Notre train tant attendu, la loco hvle BR186 de tête



La BR 186 en pousse attelée



Et toujours notre train, les minéraliers à bogies, revêtus de poussière blanche

➤ *Le long de la voie, vers BLANKENBURG,*

Nous quittons RUBELAND, nous découvrons, dans un vallon encaissé, un pont ferroviaire métallique géant, très haut, peint de la couleur « vert allemand » habituel. Plus loin, des travaux de ballastage à plusieurs endroits, une voie très bien entretenue, et enfin **le dénivelé : 80 pour 1000** ! Démesuré, à couper le souffle! La finalité de nos propres vies s'ouvre sur des espaces au-delà de nos repères. Notre propre voie que nous traçons chaque matin repousse ses limites. L'attrait du grandiose, encore, au bout de la ligne nous emmène vers l'aventure.

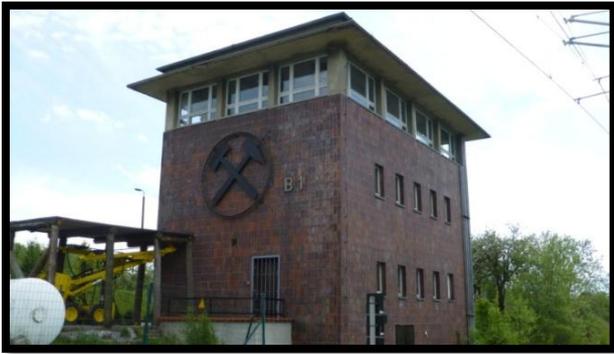


Le pont Faller comme dans la vraie vie



Le dénivelé de 80 pour 1000

Quelques kilomètres plus loin, à hauteur de la ville de HUTTENRODE, un austère poste d'aiguillages entièrement carrelé, de couleur sombre et un wagonnet de mine en guise de stèle nous incitent à une halte pour aller voir de plus près le logo. C'est l'enseigne de la mine – un cercle noir muni en son centre d'un marteau croisé d'une masse de mineur - présente aussi bien sur le wagonnet que sur le poste d'aiguillage. Elle nous rappelle l'emblème non moins connue de la faucille croisée du marteau, comme une quelconque ancienne présence de pays de l'Est. Tout un symbole. Frisson nostalgique garanti ?



Le pose d'aiguillage près de Huttenrode



Et juste derrière : des voies de garage probablement de minéraliers, ou peut-être de pulvérulents : des rames blocs de wagons gris à bogies affrétés par KVG ou GATX, même des 87 SNCF, sur le grill de HUTTENRODE.

➤ *BLANKENBURG, gare voyageurs terminus et le « Y » marchandises*

BLANKENBURG est une ville à l'architecture baroque, accrochée sur la montagne, altitude de 200m en bas et de 300m en haut, construite sur les versants Nord-Est du HARZ. Le château surplombe logiquement.





Sous un porche, des journaux des années 1930 collés au mur



Une autre magnifique architecture, en bois cette fois



Une demeure avec fronton avec colonnes



En brique, avec fronton également



Celle-ci avec un fronton à colonnes

En bois et avec fronton

ELBINGERODE, à 21 kms à l'autre extrémité, au cœur du HARZ, étant une ville construite sur un plateau minier, altitude 240m, l'écart d'altitude entre ces deux villes n'est pas énorme, mais il est très accentué dès la gare de BLANKENBURG à tel point que le dénivelé nécessite une implantation de la voie en « Z » pour que les trains de marchandises grimpent la pente. A y regarder de plus près, il s'agit d'un demi Z puisque maintenant les wagons évitent la gare terminus de BLANKENBURG par le barreau « en Y » mais la courte côte reste impressionnante. Les kilomètres suivants présenteront de sévères rampes beaucoup plus longues.



La voie qui disparaît en dénivelé au passage à niveau sur Michaelsteine Strasse dans les faubourgs de Blankenburg

Le Bâtiment Voyageurs de BLANKENBURG de style solennel est définitivement fermé aux voyageurs mais reste parfois, semble-t-il, occupé par un petit vendeur de kebab. Un autre BV plus modeste est dans un état avancé de délabrement.

Seuls une aubette et un automate à billets font fonction actuellement de gare voyageurs. Présent aussi un poste d'aiguillage comme vu précédemment. Cette gare accueille aussi le terminus voyageurs de la ligne qui va à HALBERSTADT.



La gare de Blankenburg côté quai



La voie ferrée à Blankenburg en pointillé, le barreau « en Y » au nord de la gare

Un autorail HEX VT 801 de couleur bleue et blanche, dont l'exploitation est confiée à l'entreprise française VEOLIA, rentre en gare, le monde économique européen est en effet surprenant. Moins de 10 personnes en descendent : petite ville, petit trafic, mais, service quand même... vers le Nord pour Magdeburg ou Halberstadt (puis Berlin ou Hanovre) sans caténaire, ... vers le Sud-Ouest pour ELBINGERODE. Seuls les trains minéraliers montent vers ELBINGERODE.



La seconde gare de Blankenburg à l'abandon





Le train diesel de Magdeburg en gare



Le logo Veolia sur l'autorail



La raison de la DB de peindre tous ses wagons en rouge, c'est pour mieux les voir dans la verdure du pays des sorcières...





Et pas très loin, vraisemblablement un ancien hôtel, peut-être de la gare... en murs principalement de briques

Aux abords de la gare, une loco rouge N°80-970 sur une voie de débord, et quelques wagons rouges de transport de grumes se cachent derrière quelques herbes hautes.



Un important chantier d'entretien de wagons est aussi visible à Blankenburg



Locomotive 80-970



Le chasse-neige local



Locomotive de manœuvre

Derrière l'enceinte des anciens ateliers et enlacée dans une végétation envahissante, une vieille loco BR171, sans doute sauvegardée mais « dans son jus d'époque » se délabre et se délave en passant du vert au gris. En bout de gare, sont stockées les plus actuelles loco N°265-008-3, N°265 019-0, N° 98 80 3345 273-70-0 D ITB de couleur blanche « manœuvre ».

➤ *Vers ELBINGERODE, l'autre extrémité de la ligne minière,*



Partout, la voie est parfaitement posée, entretenue, ballast neuf sur de nombreuses portions de voie. Un grill accueille des porte-conteneurs gris clairs à 3 cubes tronqués dont nous n'arrivons pas à en déterminer la mission, transports de déchets ou de produits nettoyants ?



L'activité économique,

L'activité industrielle nécessite des infrastructures ferroviaires dignes de l'enjeu économique malgré les fermetures de certaines mines de pyrite et de fer. Les carrières de gypse, quant à elles, y restent prospères. Les minerais sont exploités pour fabriquer les plaques de Fermacel (nouveau matériau plus écologique que le Placoplatre), ainsi que les parpaings de béton cellulaire. Et c'est d'ici que proviennent les granulats pour les litières à chat de l'enseigne commerciale LIDL, et pour info, certains modélistes s'en servent pour faire leur ballast de voie à l'échelle 1/87^{ème} ! Manque un peu de réalisme mais l'idée est là. Et par le fait, nous avons élucidé la raison de la pellicule blanchâtre recouvrant nos wagons de RUBELAND. On ne pourra pas en conclure à un minerai prestigieux, ni ensorcelé ! Seulement utile.



Gypse de la mine à ciel ouvert d'Elbingerode (future chaux)



La carrière de Rubeland



Produits manufacturés à partir du gypse



Une maquette à l'échelle 1/87^{ème} représentant l'exploitation minière (vu dans le hall d'accueil de la grotte Baumanns-hohle de Rubeland)

➤ *Aussi du tourisme*



Le tourisme industriel est devenu un enjeu politique dans la région : la mine à ELBINGERODE de Drei Kronene & Ehrh, les grottes géologiques alluviales à RUBELAND de Baumann et de Hermann sont à visiter, un chemin de fer touristique sur cette même ligne y exploite une loco vapeur. Et à quelques kilomètres : Le Harzer Schmalspurbahn (HSB), la mine de ABENTEUER BERGWERK ou autres Musées miniers. De nombreuses randonnées dans une nature pure et brute sont proposées. La végétation y est diversifiée, pans herbeux, roches pentues, ou encore forêts de feuillus et de hauts résineux. L'épicéa est l'essence la plus présente sur les hauteurs. Indéniablement les élus du Land veulent faire de cette région un atout touristique hors norme, qualité haut de gamme des sentiers de randonnées, de la faune, de la flore, des infrastructures post-industrielles devenues visitables.

Au sud de Rubeland, sur les hauteurs, le barrage de Rappbode est là. Colossal ! On y retrouve un air d'architecture des pays de l'Est sur le frontispice. La route passant sur le barrage a pour caractéristique assez rare, côté Nord, de pénétrer immédiatement dans un tunnel. Un autre ancien wagonnet minier est aussi présenté à la sortie du tunnel en mémoire du passé industriel local.



Si on poursuit la visite alentours, petit intérêt ferroviaire aux abords du barrage : une voie d'un petit écartement a été installée entre les deux conduites forcées dévalant la montagne où un petit engin ferroviaire de 14

places vitré de tous côtés permet d'assurer la maintenance. Prodigieux encore une fois le dénivelé !



Diabole que le monde du Harz est captivant! Les légendes à la cime ensorcelées des forêts, les rampes ferroviaires vertigineuses, les espaces bruts de nature resplendissants, ne quittent pas si facilement la cervelle des visiteurs de ce massif hercynien* !

*qualifie les plissements de terrain dûs aux mouvements tectoniques pendant l'ère primaire (la carbonifère) ayant formés de nombreux massifs sur la chaîne hercynienne en Europe dont le HARZ.

