

Tip na výlet: vlakem přes Solnou komoru

LUBOŠ PEŘINA

Rakousko patří k zemím, které svým návštěvníkům nabízejí k poznání velké množství přírodních krás a dalších různých zajímavostí. Tato země v centru Evropy bývá celoročně zaplavována miliony turistů, kteří zde mají zdánlivě nevyčerpatelnou nabídku příležitostí pro atraktivní trávení volného času. Člověk si může například vybrat, zdali zavítá do historického centra hlavního města Vídně a v místních kavárnách si pochutná na kávě a lahodném zákusku, projede-li se na kole vinařskou oblastí Weinviertel nebo prožije-li ve zdejších známých horských střediscích dny plné lyžování nebo poklidných procházek po okolních kopcích. Zkrátka nepřijdou ani milovníci vodních sportů, kteří si svého koníčka mohou dosyta vychutnat v některém z četných jezer típýticích se v údolí ve stínu vysokých horských masívů.

Ideální kombinaci pro letní i zimní rakouskou rekreaci nabízí rozlohou nevelký region, jehož centrum leží přibližně padesát kilometrů východně od Salzburgu. Jedná se o oblast tzv. Solné komory, která se na svém území může pyšnit majestátními horami, desítkami větších či menších jezer i pamětihodnostmi, z nichž některé se dostaly až na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. A právě tato oblast se prostřednictvím následujících řádků stane cílem našeho čtenářského putování.

Geografická a historická vizitka

Solná komora, v němčině označovaná jako „Salzkammergut“, není již dlouhou dobu samostatnou administrativně správní jednotkou a její území nemá na mapách zakreslené přesné hranice. Přesto je však všeobecně známo, že tento region zasahuje do tří rakouských spolkových zemí Salcburska, Horních Rakous a Štýrska. Jméno Solná komora vychází ze skutečnosti, že se zde již od prehistorických dob těžila sůl a že celý kraj byl v době Rakousko-Uherska pod správou císařské finanční správy, tzv. komory. Popisované území bylo kvůli formě správy i kvůli obtížné přístupnému terénu a téměř neexistujícím pozemním komunikacím dlouho izolováno od zbytku císařství. Podle některých historických pramenů ještě v počátečním období vlády císaře Františka Josefa I. podléhal veškerý pohyb osob mezi Solnou komorou a zbytkem Rakouska zvláštním povolením. To pochopitelně

názvy Dachstein, Totes Gebirge a Höllengebirge. Charakteristickým rysem Solné komory jsou kromě hor také desítky jezer s křišťálově čistou vodou. Statistika uvádí, že těchto jezer je více než sedmdesát, přičemž mezi největší z nich patří Attersee, Traunsee, Mondsee a Wolfgangsee.

V současnosti patří Solná komora k jednomu z nejoblíbenějších



K panoramatu města Hallstatt nerozlučně patří jezero a hory

rekreačních míst v Rakousku a má pro své návštěvníky připravené příslušné turistické zázemí včetně dopravní infrastruktury. A právě dobrá místní dopravní infrastruktura, jejíž součástí tvoří také několik železničních tratí, je předpokladem k tomu, že člověk může po Solné komoře podnikat výlety za poznáváním různých zajímavostí a nemusí celé dny ničit své tělo jen intenzivním sportováním, turistikou nebo naopak lenošivým posedáváním po terasách

kol tehdejších formanských vozů, a přestavby na normální rozchod se v oblasti Gmundenu dočkala až v roce 1903. Již předtím, konkrétně v roce 1856, ale byl koňský provoz nahrazen parními lokomotivami a zajiždění vozů z normálněrozchodné sítě rakouských drah bylo vyřešeno prostřednictvím podvalníků. V dnešní době se s vlaky na původem jedné z nejstarších železnic kontinentální Evropy většinou nesetkáme, neboť v 80. letech 20. století byl jejich



Spojení mezi centrem Gmundenu a nádražím ÖBB zabezpečuje jednokolejná tramvajová trať

u rekreačních bytů a hotelových pokojů.

Je zcela logické, že jako železničářský časopis doporučujeme pro poznávací cesty železnici a pro všechny čtenáře, kteří se na chvíli vžijí do role návštěvníka Solné

pravidelný provoz zastaven. Konečná stanice v Gmundenu nesoucí název „Gmunden Seebahn-hof“ ale dále slouží železničnímu provozu, neboť z ní vyjíždějí úzkorozchodné elektrické vlaky do nedalekého Vorchdorfu.

Dráha do Gmundenu byla dlouhou dobu jedinou železnicí, která Solnou komoru spojovala s okolním světem. Na další vlaky si region musel počkat ještě několik dalších desítek let. Teprve až v roce 1877 byla soukromou společností Kronprinz Rudolf Bahn (v překladu Dráha korunního prince Rudolfa) otevřena 107 kilometrů dlouhá normálněrozchodná železniční trať spojující stanici Stainach-Irdning, ležící na dráze z Bischofshofenu do Selzthalu, se stanicí Attnang-Puchheim, ležící na železniční magistrále Vídeň–Lince–Salzburg. Nová trať profla Solnou komoru v severojižním směru a dostala příznačný název „Salzkammergutbahn“. Z Attnang-Puchheimu koleje sice ještě pokračovaly dále na sever do Schärdingu, ale to se již nejednalo o území Solné komory. Dnes je výše popisovaná železnice základem železniční dopravy v regionu a v jízdním řádu rakouských drah ji najdeme pod číslem 170.

Další železnice v oblasti Solné komory spatřily světlo světa na přelomu 19. a 20. století a jejich projektanti pro ně z důvodu nižších stavebních nákladů a snadnějšího trasování v horském terénu zvolili úzký rozchod. První z nich v roce 1894 spojila lázeňský Bad Ischl se Salzburgem. Trať měla rozchod 760 milimetrů, měřila 63 kilometrů a mimo jiné procházela turisticky velmi atraktivním regionem kolem jezera Wolfgangsee. Ze stanice Sankt Lorenz pak ještě vycházela 3,5 kilometru dlouhá odbočka, která přivedla vlaky až na břeh jezera Mondsee. Po druhé světové válce

se na trati čím dál tím více začalo projevovat stárnutí a díky konkurenci rozvíjející se silniční dopravy docházelo i k poklesu přepravních výkonů. Následkem toho pak v roce 1957 došlo k zastavení provozu, kterému nezabránily ani protesty místních obyvatel.

Souběžně s výstavbou úzkorozchodky mezi Bad Ischlem a Salzburgem byla postavena 6 kilometrů dlouhá úzkorozchodná ozubnicová dráha o rozchodu 1000 milimetrů z městečka Sankt Wolfgang u jezera Wolfgangsee na vrchol nedaleké 1783 metrů vysoké hory Schafberg. Díky tomu bylo možné dostat se pohodlně na místa, ze kterých se dala za krásného počasí zhlédnout neopakovatelná přírodní scenerie Solné komory. Na rozdíl od své nedaleké sousedky však Schafbergskou horskou železnici zrušení nepotkalo, a proto může i v současnosti těšit svými parními vlaky tisíce turistů.

Aby byl výčet železničních tratí na území Solné komory úplný, je



Charakteristickou památku Gmundenu představuje vodní zámek Ort.

nutné na tomto místě zmínit ještě existenci dvou soukromých elektrických drah s úzkým rozchodem 1000 milimetrů a jedné normálněrozchodné trati ÖBB, díky nimž je zajištěné spojení mezi některými místními jezerami a hlavní železniční tratí z Lince do Salzburgu. První z úzkorozchodek vede od severozápadního břehu jezera Attersee do Vöcklamarktu a druhá spojuje Gmunden, resp. jeho nádraží Seebahn-hof s městečkem Vorchdorf. Odtud již vede normálněrozchodná trať do Lambachu, ležícího na hlavní trati Lince–Salzburg. Po normálně rozchodné trati jezdí vlaky mezi Vöcklabruckem a městečkem Kammer na severním břehu jezera Attersee.

Gmunden: drážní i jiné zajímavosti

Naš poznávací výlet po Solné komoře začneme v městečku Gmunden, kam lze vlakem ve směru od železniční magistrály Lince–Salzburg přijet dvěma způsoby. Ten první využívá hlavní železnici Rakouských spolkových drah (ÖBB), tzv. Salzkammergutbahn, a cesta z Attnang-Puchheimu sem trvá pouhých 17 minut. Zdejší nádraží označené prostým jménem „Gmunden“ je sice od centra vzdáleno ještě 2,5 kilometru, ale tuto vzdálenost může člověk pohodlně překonat jízdou po místní zajímavé tramvajové dráze, která je údajně nejkratším provozovaným tramvajovým systémem v Rakousku.

Druhý způsob cesty do Gmundenu je poněkud komplikovanější, časově náročnější, ale pro milovníky železnice asi romantičtější. Výchozím bodem z linecko-salzburské tratě je železniční stanice Lambach, odkud vyjíždějí normálněrozchodné vlaky sou-



Elektrický úzkorozchodný vůz společnosti Stern & Hafferl stojí na gmundenském nádraží Seebahn-hof. Právě na tomto místě se psaly dějiny evropské železnice, neboť odtud od roku 1836 vycházela koněspřežní železnice do Lince a Českých Budějovic.

kromě společnosti Stern & Hafferl do Vorchdorfu. Zde se po téměř půlhodinové jízdě přestupuje na úzkorozchodné vlaky stejné společnosti, které za další půlhodinu dojedou až do Gmundenu na zdejší nádraží Seebahn-

stala příčinou vybudování lázní, do kterých zejména ve druhé polovině 19. století rády jezdily šlechtické, podnikatelské a umělecké elity císařství. Hlavně kvůli nim na malebných prostranstvích vyrostly lázeňské domy a různá kulturní zařízení, například kasino.

Bad Ischl však nejsou jen lázně, ale také další příležitost pro horskou turistiku v létě nebo lyžování v zimě. A pokud člověk zapomene na to, že chtěl po Solné komoře cestovat jen vlakem, může si odtud autobusem zajet do 17 kilometrů vzdáleného Sankt Wolfgangu na břehu jezera Wolfgangsee, které je označováno za nejkrásnější jezero v Rakousku. A zde už lze opět nastoupit do vlaku, který po ozubnicové dráze a s parní lokomotivou v čele jezdí k vyhlídce na hoře Schafberg.

Z Bad Ischlu náš železniční výlet pokračuje jízdou ve větší či menší vzdálenosti od okolních kopců. Po necelých dvaceti kilometrech se vlak ocitá v romantickém údolí zaplněném jezerem Hallstätter See, jehož východní břeh několik následujících kilometrů kopíruje. Přibližně v polovině délky jezera v místě jednoho z jeho ohybů lze na protějším západním břehu zahlédnout malebné panorama městečka Hallstatt, které bývá častým námětem propagačních materiálů představujících turistům celé Rakousko. Protože město leží na jiném břehu než železniční trať, musí se při cestě směrem do historického centra použít kyvadlová lodní linka nebo několik kilometrů dlouhá cesta objíždějící celé jezero.

Hallstatt patří k nejkrásnějším turistickým místům Solné komory a je ukázkou toho, jak zdejší obyvatelé dokáží žít v symbióze s okolní přírodou. Nejvíce je to patrné na místních domech, které jsou na sobě tak natěsnané, že k některým z nich se lze dostat pouze z vodní hladiny. Přímou nad městem se nachází hora Salzberg, ve které je umístěn jeden z nejstarších solných dolů na světě. Až k němu se lze dostat prostřednictvím lanovky.

V oblasti jezera Hallstätter See se vlak dostává na dohled k mohutnému vápencového horskému masivu Dachstein, jehož nejvyšší vrcholky se blíží hranici nadmořské výšky tří tisíc metrů. Od městečka Bad Aussee, které zdobí pěkné historické centrum, začíná železniční trať prudce stoupat z průměrné nadmořské výšky 500 metrů o přibližně 300 metrů výše. Poté se dostává na celkem rozlehlou náhorní planinu, na které se nachází známá lyžařská střediska Bad Mitterndorf a Tauern. Od posledně jmenovaného pak koleje na posledních devíti kilometrech své trasy zvolna klesají ke konečné ve Stainach-Irdningu, která již leží mimo oficiálně uváděné hranice Solné komory.

Slovo závěrem

Jízda našeho pomyslného vlaku po Solné komoře končí a pokud se vám líbila, můžeme jen doporučit vyzkoušet si ji absolutně ve skutečnosti a to po celé nebo jen po části výše popisované trasy. Vždyť Solná komora neleží tak daleko od hranic s Českou republikou a například jízda vlakem z Českých Budějovic do Gmundenu při přestupu v Linci a Attnang-Puchheimu trvá u některých spojení „jen“ tři a půl hodiny.



Jeden z lázeňských domů v Bad Ischlu

neplatilo pro samotného císaře, který měl v Bad Ischlu své oblíbené letní sídlo.

Názvem Solná komora se v minulých staletích původně označovalo jen nejtěsnější okolí dvou jezer Hallstätter See a Traunsee a v jejich blízkosti ležících měst Hallstatt, Bad Ischl a Gmunden. Ve druhé polovině 19. století se však díky výstavbě nových pozemních komunikací v podobě silnic a železnic začal region více otevírat světu a velmi brzy poté došlo k rozvoji místního lázeňství i turistického ruchu. Od té doby se výraz Salzkammergut rozšířil na označení pro celý přílehlý region, ve kterém se nachází několik horských masívů. Pro tato mohutná kopcovitá uskupení, většinou vápencového původu, lze sice používat univerzální horské jméno Alpy, ale z geografického hlediska jsou přesnější dílčí

komory, máme připravenou pozvánku na výlet pomyslným vlakem po tomto romantickém rakouském regionu. Připravte se prosím na nástup, za chvíli budeme odjíždět!

Místní železnice

Dříve než nastoupíme do našeho pomyslného vlaku, bude vhodné v krátkosti se seznámit se zdejšími železničními tratěmi a jejich bohatou historií, které částečně měly vztah i k Čechám. První koleje se v regionu objevily již v roce 1836 a to jako prodloužení první koněspřežní železnice na evropském kontinentě mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Od tohoto roku proto koňmi tažené vozy nezačínaly nebo nekončily svoji jízdu v blízkosti Dunaie, ale na severním břehu jezera Traunsee v Gmundenu – tehdejší správním středisku Solné



Rychlík rakouských drah zastavuje na nádraží v Bad Ischlu

Foto: AUTOR (6x)