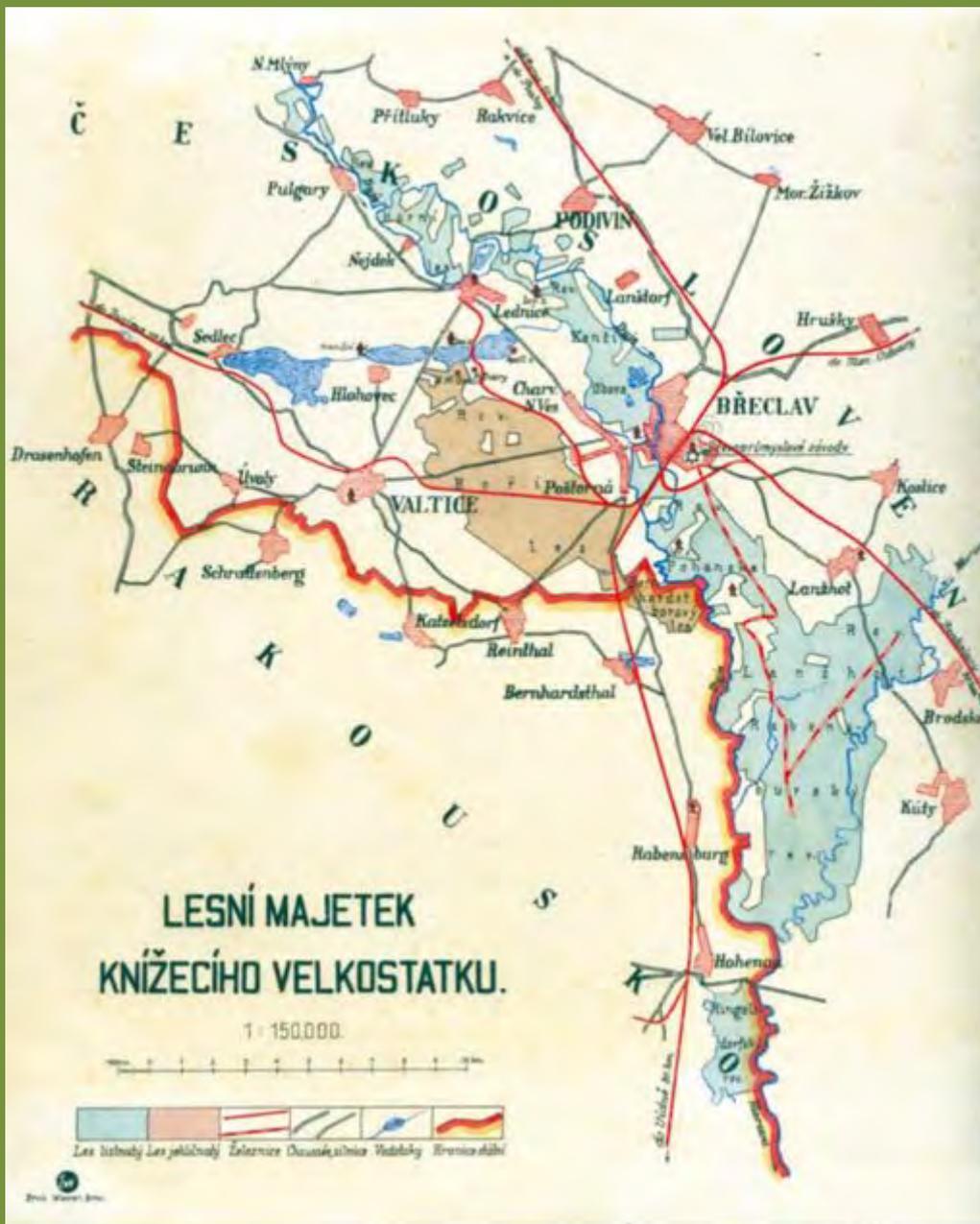


Die Waldbahn

im Thaya-March-Zusammenfluss-
[Soutok-]-Revier
zwischen Lundenburg [Břeclav] und Landshut [Lanžhot]



Die Waldbahn

im Thaya-March-Zusammenfluss-
[Soutok-]-Revier

zwischen Lundenburg [Břeclav] und Landshut [Lanžhot]



Reste einer ehem. Eisenbahnbrücke der Schmalspur-Waldbahn „Drazka“ im Forstamtsbezirk Lundenburg

Bei einem Spaziergang in den Thaya Auen, stieß ich auf diese verfallene Brücke die über einen Nebenarm der Thaya führte. Natürlich wunderte ich mich welchen Zweck diese Brücke einst einmal hatte und recherchierte ein wenig nach und bekam auch einige interessante Information von @josef und @Irfenstein (Dieter Friedl) über die ehemalige Waldbahn und des ehemaligen Sägewerks in Lundenburg. Danke an meine 2 Informanten.

@Bunker Ratte

1907 plante die Liechtenstein'sche Forstverwaltung den Bau einer schmalspurigen Waldbahnstrecke mit Spurweite von 700 mm. Sie sollte die Auwälder im Thaya-March Bereich südlich von Lundenburg (Břeclav) für den Holztransport zur Dampfsäge Lundenburg erschließen. Innerhalb kurzer Zeit wurde nach Plänen von Ing. Emil Roubicek aus Rabensburg die 7 km lange Strecke von Lundenburg über Landshut (Lanžhot) bis ins Augebiet beim sogenannten „Spitzmais“ im Gemeindegebiet von Bernhardsthal gebaut.

Der Oberbau wurde in einfachster Weise ohne Schotterbett ausgeführt. Die Schienen mit einem Metergewicht von 7 kg wurden auf Eichen- und Kiefernschwelen mit einem Schwellenabstand von 60 cm einfach nur auf gestampften Boden verlegt.

Temporäre Ladegleise verbanden die Holzschläge mittels „Kletterweichen“ mit dem Hauptgleis. Die beladenen Waldbahnwagen wurden vorerst von Pferden gezogen. Für den Transport standen ungebremste bzw. mit einer Bremsbühne versehene „Kippstockwagen“ zur Verfügung. Ein Pferd konnte eine Garnitur aus je einem dieser beiden Wagentypen ziehen und es wurden so pro Fahrt 4–5 Festmeter Rundholz oder 6–7 m Brennholz befördert.

Schon 1908 wurde die Strecke erstmals um 1,9 km auf eine Länge von insgesamt 8,9 km ins Revier „Pohanska“ verlängert. Danach sollen von der Waldbahn jährlich 18.000 Festmeter Holz zur weiteren Verarbeitung ins Sägewerk gebracht worden sein. Die Fertigerzeugnisse wurden dann über eine Normalspur-Schleppbahn zum Bahnhof Lundenburg zwecks Versand zu den Endverbrauchern weitergeleitet.

Zur Bewältigung der Transportleistung wurde 1911 eine 8-PS-Benzinmotorlokomotive „Deutz C XII“ beschafft. Die Lok hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h und war durch das niedrige Gewicht von nur 3,85 t besonders für den schwachen Oberbau geeignet.

Nach dem Zerfall der Donaumonarchie und der Neufestlegung der österreichisch-mährischen Grenze mussten 1919 Gebietsteile an die neuentstandene Tschechoslowakei abgetreten werden, darunter fiel auch das Gebiet „Spitzmais“. Jenseits der neuen Thaya-March-Grenze wurde die Waldbahn durch Tschechien mehrmals erweitert und erlangte eine Gesamtlänge von 27,5 km. In der Nachkriegszeit wurde die Strecke abschnittsweise verkürzt und 1968 zur Gänze eingestellt.

Nach der 8 PS Deutz-Lok von 1911 wurden noch folgende Schmalspurlokomotiven für die Waldbahn beschafft:

Nach dem 1. Weltkrieg wurden für den erweiterten Betrieb 2 Schmalspurdampfloks beschafft:

1920 eine Lok von Kraus & Comp. Linz, Fabr. Nr. 1188, 6,2 t Leergewicht, 30 PS, 20km/h

1929 eine Henschel Lok, Fabr. № 21329, 7 t Leergewicht, 50 PS, 20 km/h

Während der Kriegszeit bzw. der deutschen Besetzung:

Wurde die 8 PS Deutz-Benzinlok und die 30 PS Kraus-Dampflokomotive ausgeschieden und 1942 eine Deutz-Diesellokomotive OME117F, Fabr. № 36578, 2,7 t Leergewicht, 12 PS, 13 km/h angeschafft

Wieder unter tschechoslowakischer Betriebsführung kamen nach 1945 noch 2 Diesellokomotiven dazu:

1950 Fabrikat Stavostroj BN 30-MD 2S, Fabr.Nr.12644, 5 t Leergewicht, 30 PS, 18 km/h
? Stavostroj BNE 25, Fabr. № ?, 4,2 t Leergewicht, 25 PS, 18 km/h
(Beide Loks waren 2-Achs-Ausführungen).

Quelle:

Zusammenfassung aus den Büchern von Manfred Hohn (*1941; † 2019)
Waldbahnen in Österreich, Band 1, Verlag Slezak, Wien 1980,
Waldbahnen in Österreich, Band 2, Verlag Paskarb, Celle 2003.

WALDKLEINBAHN

Zum Ende des 19. Jh. besaßen Lichtenstein ausgedehnte Waldgründe zwischen Unterläufen der March und der Thaya (12 000 ha). Aus diesem Grunde wurde damals in Lundenburg ein großer Holzbearbeitungsbetrieb erbaut (zuerst nur eine Dampfsäge). Mit der Industrientwicklung stiegen auch die Anfragen nach Holzprodukten. Und so wurde mit dem Bau der Waldeisenbahn am Anfang des 20. Jh. begonnen.

Die erste Etappe wurde 1908–09 realisiert, ihre Länge betrug ungefähr 13 km.

Die „Waldeisenbahn“ war sehr erfolgreich und deshalb wurde sie ständig verlängert. In den 20er Jahren des 20. Jh. maß sie sogar an die 27 km.

Bis zum Jahre 1911 wurde die Zugkraft der Pferde ausgenutzt, aber schon in diesem Jahre wurde eine Benzinlokomotive (DEUTZ) mit 8 PS (Pferdestärke) eingekauft.

In den 20er Jahren wurden zusätzlich noch 2 Dampflokomotiven eingekauft – eine KRAUSS mit 30 PS und eine HENSCHEL mit 50 PS.

Im Jahre 1942 kam noch eine Diesellokomotive (DEUTZ - 12 PS) hinzu.

In den 50er Jahren wurden die letzten 2 Diesellokomotiven (STAVOSTROJ - 30 PS) eingekauft.

Während der 50er und 60er Jahre wurden alle Lokomotiven zerstört und 1965 der Betrieb der Waldeisenbahn komplett eingestellt. Zwischen 1965 und 1968 wurde die gesamte Anlage der Waldeisenbahn liquidiert. Mit Ausnahme der alljährlichen Frühlingsüberschwemmungen war die Waldeisenbahn das ganze Jahr über in Betrieb.

Die Gleisweite der Waldeisenbahn betrug 70 cm. Hinter einer jeden Lokomotive (mit einer Geschwindigkeit von max. 20 km/h) war ein Tender angekoppelt – ein kurzer, offener Wagen, in dem sich verschiedenes Werkzeug wie eine Hebewinde, eine Säge wie auch Öl- und Treibstoffvorräte befanden. Die Anzahl an Transportwägen lag zwischen 20 und 30 Karren. Eine Zugarnitur bestand aus 4 Karren (Benzinlokomotive) bzw. aus 8 Karren (Dampflokomotive).

Die durch die Auwälder führende Trasse kreuzte viele Flüsschen, Bäche, Sümpfe, Moore und Abflusskanäle. Aus diesem Grund mussten auch zahlreiche Brücken und Wasserschleusen errichtet werden.

Im September 1938 – in der Zeit der Mobilisierung – spielte die Waldeisenbahn eine sehr wichtige Rolle.

Quelle:

»[Lehrpfad Pohanska-Zusammenfluss](#)« [Naučná stezka Pohansko-Soutok],
Museum Lundenburg [Břeclav].

Bilder vom »Lehrpfad Pohanska-Zusammenfluss« [Naučná stezka Pohansko-Soutok]:

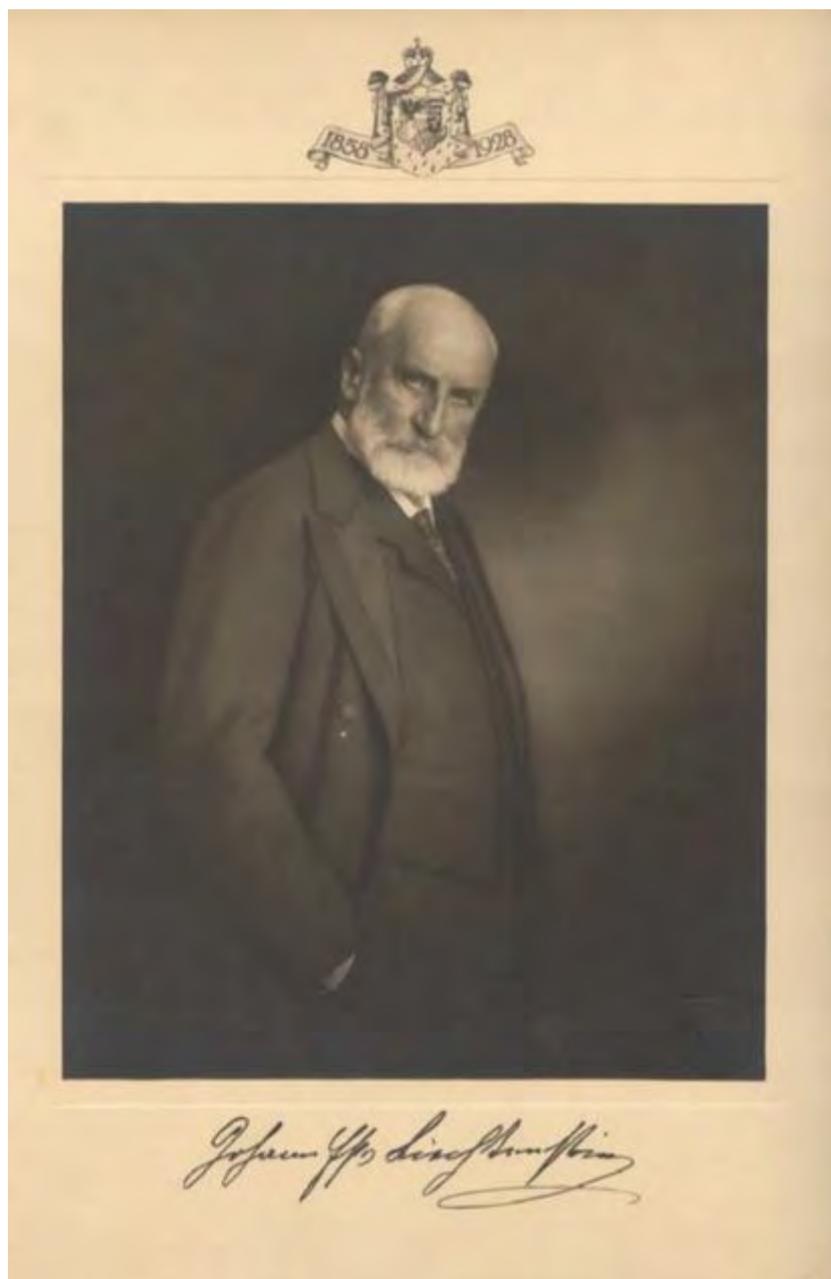


Abb. 1 Fürst Johann II. von Liechtenstein – Regierungszeit 1858 bis 1929 – gab 1907 die Waldeisenbahn in Planung.



Abb. 2 Das Lundenburger Sägewerk in den 20er, 30er Jahren des 20. Jh. (1).



Abb. 3 Das Lundenburger Sägewerk in den 20er, 30er Jahren des 20. Jh. (2).

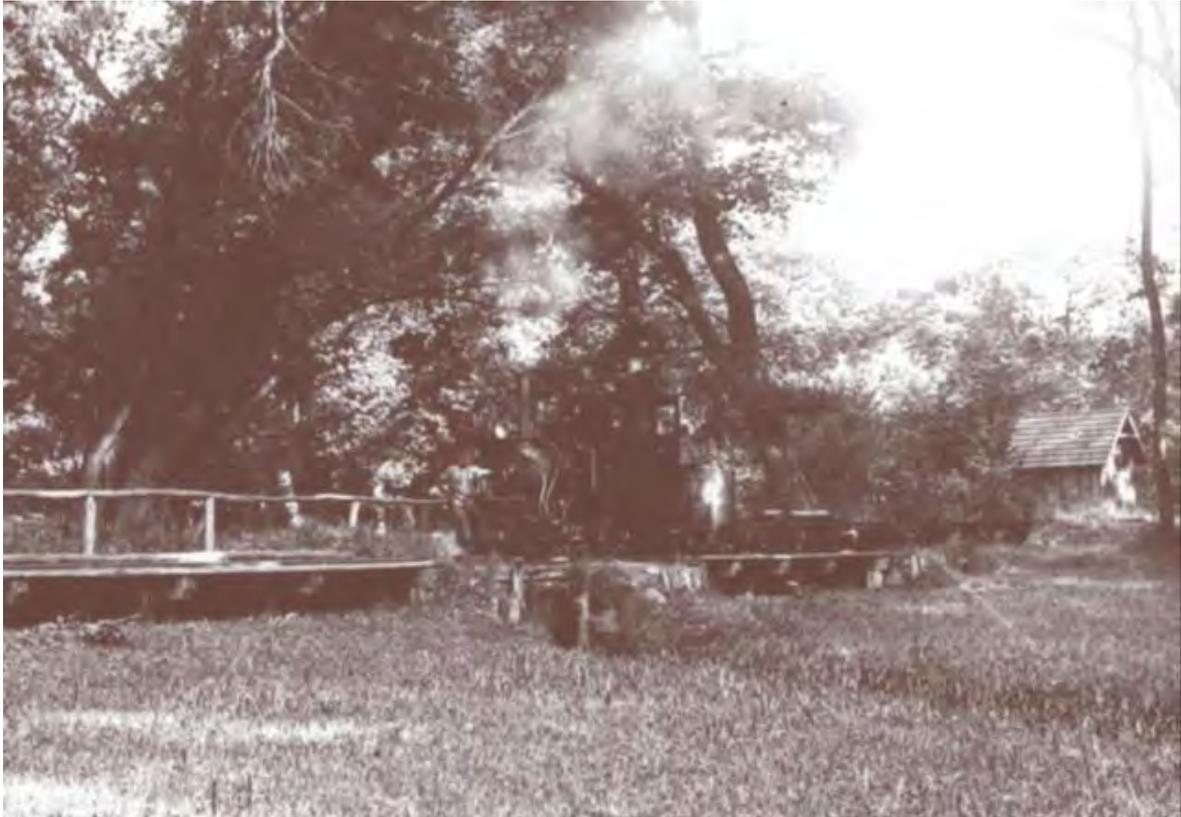


Abb. 4 Die erste Benzinlokomotive (1).

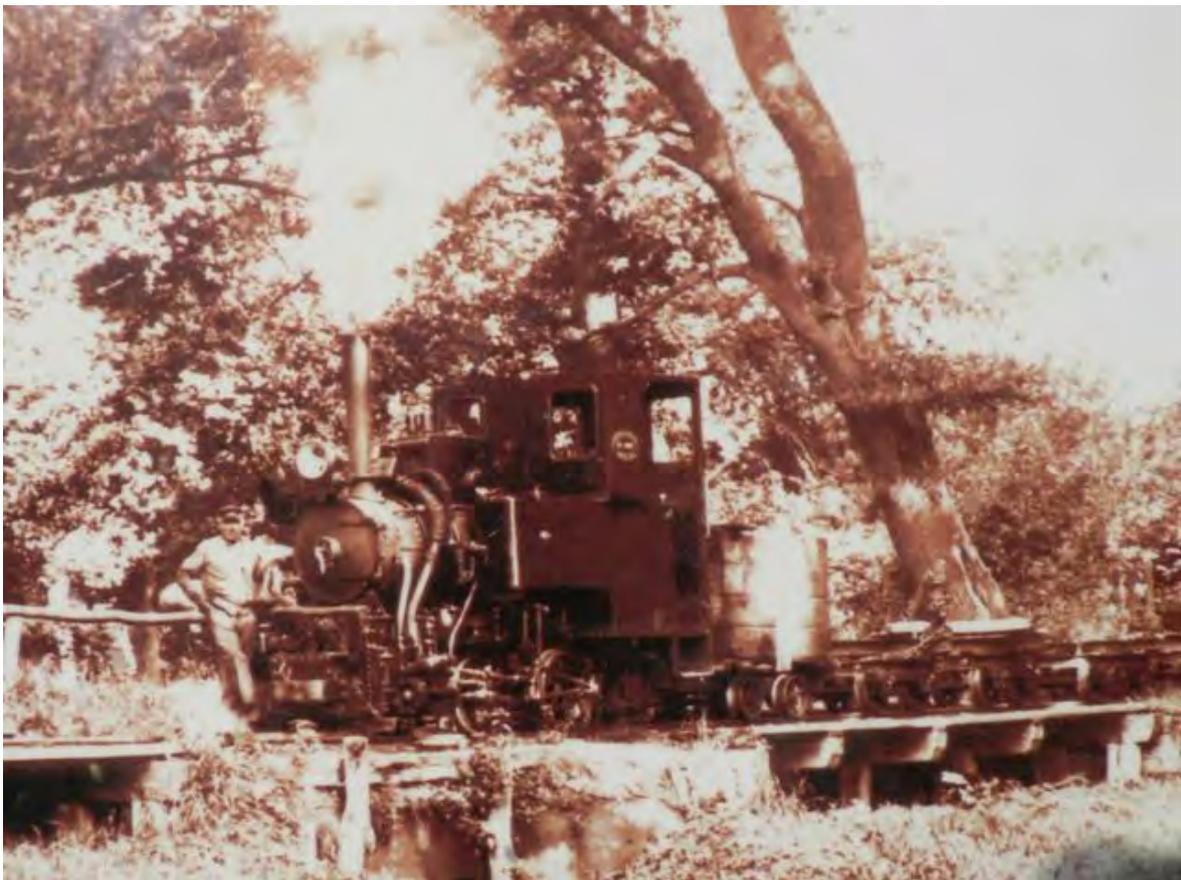


Abb. 5 Die erste Benzinlokomotive (2).



Abb. 6 Die Dampflokomotive.



Abb. 7 Langholztransport (1).



Abb. 8 Diesellokomotive (1).



Abb. 9 Diesellokomotive (2).



Abb. 10 Langholztransport (2).



Abb. 11 Transport von Meterholz.



Abb. 12 Waldbesitz des fürstlichen Gutes.

Legende:

- Les listnatý.....Laubwald
- Les jehličnatý.....Nadelwald
- Železnice.....Eisenbahnen
- Chaussée, silnice.....Chaussee, Straße
- Vodotky.....Wasserläufe
- Hranice státní.....Staatsgrenze

Plan von EW - Erwin Wiesner, Brno [Brünn]

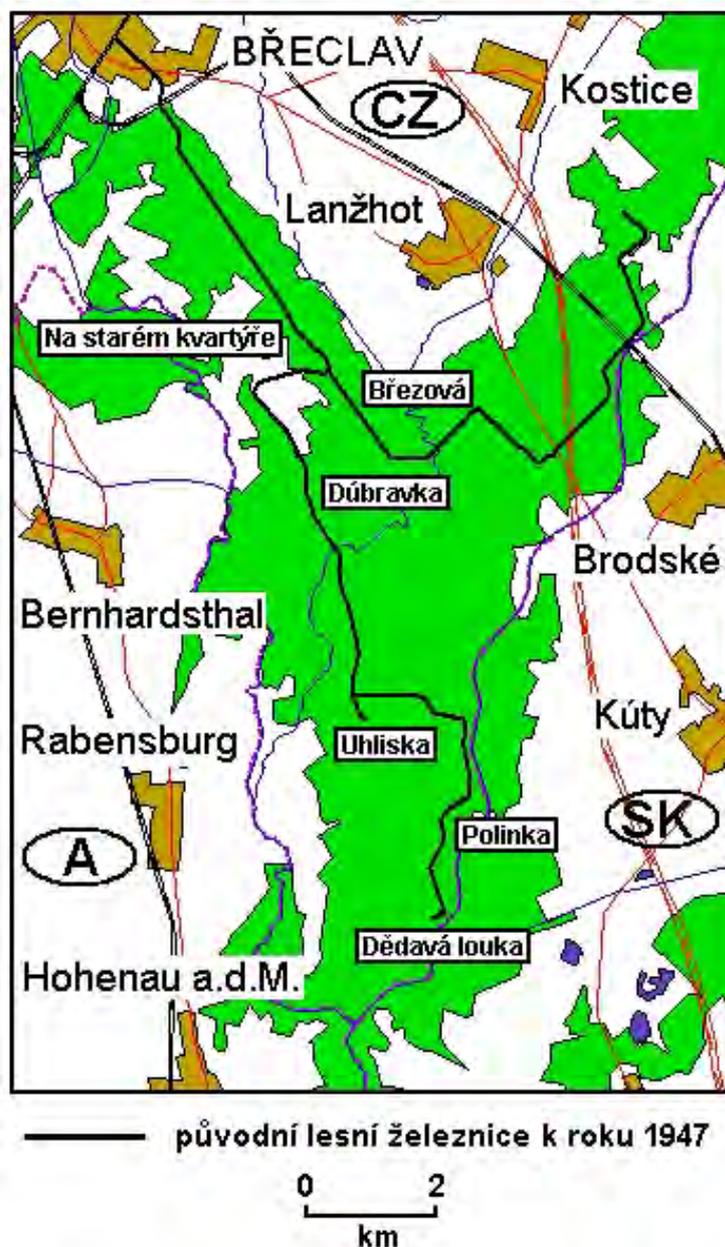


Abb. 13 Die ursprüngliche Waldbahn im Jahr 1947.

Bilder von der Forstverwaltung Landshut [Lanžhot] ...



Abb. 16 Auwälder-Konferenz unter Teilnahme von Prof. Mezera, 1959.



Abb. 17 Reste der ehemaligen Waldbahn.



Abb. 18 Eingestürzte Waldbahnbrücke (1).



Abb. 19 Eingestürzte Waldbahnbrücke (2).

Bilder einer Brücke, wie ich – @ Bunker Ratte –
sie erst unlängst angetroffen und fotografiert habe:



Abb. 20 Eingestürzte Waldbahnbrücke (2023/1).



Abb. 21 Eingestürzte Waldbahnbrücke (2023/2).



Abb. 22 Die ehemalige Bahntrasse (2023).

... und noch ein paar Bilder von den Resten der Brücke ...



Abb. 23 Eingestürzte Waldbahnbrücke (2023/3).



Abb. 24 Eingestürzte Waldbahnbrücke (2023/4).



Abb. 25 Eingestürzte Waldbahnbrücke (2023/5).



Abb. 26 Grenzstein oder Kilometerstein der Waldbahn? (2023)

Quelle:

Das Forum für vergessene Orte, Geschichte und Technik ([Index](#))

– Unterirdisch-Forum.AT und DE –

[Reste einer ehem. Eisenbahnbrücke der Schmalspur-Waldbahn „Drazka“ im Forstamtsbezirk Lundenburg](#), verfasst am 17. Februar 2023 von @Bunker Ratte.

Bildmaterial:

Titelbild und Bilder 1, 4, 6+7, 10–12, 14+15 ... »Lehrpfad Pohanska-Zusammenfluss«

[Naučna stezka Pohansko-Soutok], Museum Lundenburg [Břeclav].

Bilder 2+3, 5, 8+9, 13, 16–19 ... Forstamt Landshut [Lanžhot], Jiří Netík.

Bilder 20–26 ... @Bunker Ratte

Herzlichen Dank an Jiří Netík für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial.

Děkujeme Jiřímu Netíkovi za poskytnutý obrazový materiál.

Zusammengestellt und bearbeitet von Dieter Friedl am 19. – 21. Februar 2023.