

Drážka

Wald-Schmalspurbahn

Lesní úzkorozchodná železnice



Zusammengestellt / Sestavil Jiří Netík,
ins Deutsche übersetzt und nachbearbeitet von Dieter Friedl /
přeložil do němčiny a upravil Dieter Friedl /
Februar / Únor 2026

Drážka

Wald-Schmalspurbahn

Lesní úzkorozchodná železnice



Zusammengestellt / Sestavil Jiří Netík,
ins Deutsche übersetzt und nachbearbeitet von Dieter Friedl /
přeložil do němčiny a upravil Dieter Friedl /
Februar / Únor 2026

Schmalspurbahn / Drážka

Wald-Schmalspurbahn

Lesní úzkorozchodná železnice

Wald-Schmalspurbahn (Drážka)	3
Die ursprüngliche Waldbahn im Jahr 1947	5
Protokoll – Übergabe an die Staatsforste am 17.11.1949.....	6
Text auf Seite 7	8
Siehe auch	12
Bilder / Obrázky.....	12
Lesní úzkorozchodná železnice (Drážka)	18
Původní lesní železnice k roku 1947	20
Protokoll – Předání státním lesům dne 17.11.1949.....	21
Text na straně 22	23
Viz také	27

Verfasst und zusammengestellt von Jiří Netík,
ins Deutsche übersetzt von Dieter Friedl.

Als pdf-Band herausgegeben von Dieter Friedl

Februar 2026.

Napsal a sestavil Jiří Netík,
přeložil do němčiny Dieter Friedl.

Vydáno jako svazek ve formátu pdf D. Friedlem

Únor 2026.

Wald-Schmalspurbahn [Drážka]

Die 700 mm Schmalspur-Waldbahn führte vom Lundenburger Sägewerk, unweit vom Bahnhof, zu den Forstrevieren Pohanska, Landshut, Rabensburg und Hohenau und diente dem Transport von Rundholz und Gehölz. Nach dem Bau einer eigenen Holzverarbeitungsanlage im Jahr 1886 – das Sägewerk in Lundenburg – waren die Liechtensteiner bei der Beschaffung von Rundholz ausschließlich auf gemietete Fuhrleute – Holzfäller – angewiesen. Betriebliche und wirtschaftliche Gründe führten zu dem Vorhaben, eine Waldbahn zu bauen, die den regelmäßigen und ganzjährigen Transport von geschlagenem Holz ermöglichen sollte. Es wurde beschlossen, auch im Lundenburger-Gebiet eine Eisenbahn nach dem Dolberg-Baukastensystem zu errichten. Ursprünglich bestand es aus drei Meter langen Segmenten. Die Lundenburger Waldbahn – auch „Drážka“ genannt – wurde in vier Etappen gebaut und erreichte in den 1920er Jahren eine Gesamtlänge von 28 km.

Sie war von 1908 bis 1965 durchgehend in Betrieb. Die Spurweite von 700 mm wurde durch die Normung in Österreich-Ungarn für Bergwerksbahnen und Kleinbahnen, leichte und temporäre Konstruktionen ohne Lokomotivbetrieb festgelegt. Waldbahnen mit dieser Spurweite, auf denen der Transport der beladenen Wagen durch die Schwerkraft erfolgte und die Pferde nur die leeren Wagen zurück in den Wald zogen, wurden beispielsweise im Altsteingebirge gebaut. Zwei davon wurden vom Projektentwickler der Lundenburger -Waldbahn, Ing. Emil Roubiczek aus Rabensburg bei Hohenau, entworfen. Da die Landschaft in der Region Lundenburg jedoch flach ist, mussten die Pferde hier nicht nur leere Wagen von der Säge zum Wald, sondern auch mit Holz beladene Wagen zur Säge ziehen, was den Betrieb ausreichend langer Züge unmöglich machte.

Bis 1911 wurden für die Waldbahn Pferde als Zugkraft eingesetzt, 1912 wurde eine Benzinlokomotive gekauft. Während der Ersten Republik kamen noch zwei Dampflokomotiven hinzu, 1942 eine Diesellokomotive. Ein Dampfzug konnte 40 bis 45 m³ Rundholz transportieren. Eine Diesellokomotive konnte nur die Hälfte transportieren.

Da die Bahnstrecke überwiegend durch Auwälder führte, mussten zur Überwindung der zahlreichen Flüsse, Bäche, Sümpfe und Abflusskanäle insgesamt 63 Durchlässe und Brücken, zumeist aus Holz, gebaut werden. Nur bei längeren Brücken mit einer Länge von 42 und 55,5 m wurden Stahlträger verwendet (Brücken über den Mühlgraben [Kyjovka, Stupava] und Kopánka). Die Brücke unter der Eisenbahnstrecke Lundenburg-Pressburg wurde aufgrund eines Brandes mit Blech verkleidet. Die Waldbahn war – außer während der Frühjahrshochwasser – das ganze Jahr über in Betrieb.

Ihr Vorteil bestand darin, dass sie nach dem Ende der Überschwemmungen als erstes Verkehrsmittel – vor Pferdekutschen oder Autos – wieder in Betrieb genommen werden konnte.

Nach ihrer Fertigstellung in den 1920er Jahren hatte die Lundenburger-Waldbahn zwei Zweigstrecken. Die erste führte von der Säge in Lundenburg in südlicher Richtung über die Reviere Pohanska, Landshut, Rabensburg und Hohenau bis zur Großvater-Wiese [Dědova louka] an der Südspitze des heutigen Soutok Wildgeheges. Der zweite Zweig führte weiter über die Drážka-Allee bis zur Birkenwiese [Březová louka]. Dann kehrte sie auf dem Křenová-Weg über den Mühlgraben [Kyjovka] (Rosácký-Brücke) zur Křenová-Hütte zurück. Hier bog sie nach Osten über den Starkovský-Wald in das Revier Tvrdonice unterhalb der Gemeinde Kostitz [Kostická Čista] ab.

Die Eisenbahn spielte auch im September 1938 während der Mobilmachung eine wichtige Rolle, als sie zu einer wichtigen Verkehrsader für die tschechoslowakischen Militäreinheiten wurde, die zu den Grenzfestungen aufmarschierten. In der Mobilisierungswoche ab Freitag, dem 23. September, waren beide Dampflokomotiven ununterbrochen im Einsatz und transportierten in schneller Folge das benötigte Militärmaterial – Munition, schwere Maschinengewehre und andere militärische Vorräte sowie Soldaten – Grenzsoldaten, tief in die Auwälder der Reviere Pohanska, Rabensburg, Landshut und Hohenau. Dank der Einsatzbereitschaft des Personals der Waldbahn nahm die Armee rechtzeitig ihre Verteidigungsstellungen an der Staatsgrenze ein.

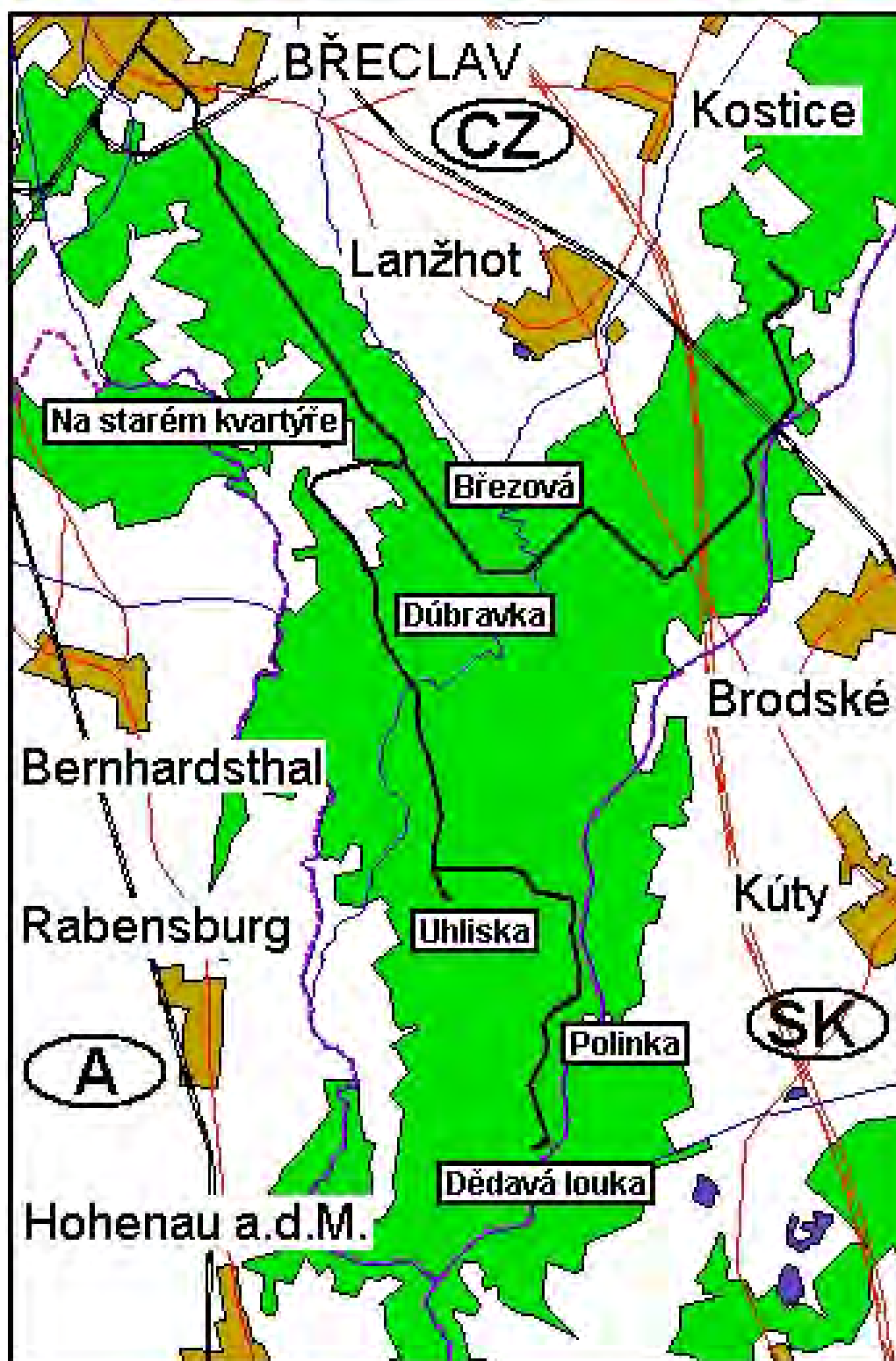
Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der anschließenden Beschlagnahme des liechtensteinischen Vermögens am 20.9.1945 ging die Waldbahn in den Besitz des staatlichen tschechoslowakischen Holzunternehmens Furniere Lundenburg über. Dieses übergibt sie am 17.11.1949 in das Eigentum der Tschechoslowakischen Staatsforste, staatliche Forstverwaltung Lundenburg. Ende der 50er Jahre wurden noch zwei weitere Diesellokomotiven gekauft. Aufgrund einer weiteren Entscheidung der staatlichen Behörden musste sich die Säge in Lundenburg auf die Verarbeitung von Fichten- und Buchenrundholz aus Mittelmähren konzentrieren, wo es zu Naturkatastrophen gekommen war und der Holzeinschlag in der Region Lundenburg eingestellt worden war. Die Leistungsfähigkeit und Rentabilität der Eisenbahn nahm immer weiter ab. Mitte der 1960er Jahre wurde dann die schrittweise Stilllegung der Strecke beschlossen. Die Strecke wurde innerhalb von zwei Jahren nach Beendigung des Betriebs abgebaut. Im Jahr 1972 wurde die letzte Lokomotive in Drážka (Wald-Werkstatt) mit einem Autogenbrenner angeheizt. Damit endete nach fast 60 Jahren der Betrieb einer der bedeutendsten Waldbahnen Mährens.

Zur ursprünglichen Ausstattung gehörten nicht nur Kastenwaggons, sondern auch Waggons für Schüttgut zur Instandhaltung der Gleise und Personenwaggons für Ausflüge der Adligen. Der Hauptbahnhof, wo die Lokomotiven und Waggons gewartet wurden, befand sich auf dem Gelände der heutigen Werkstätten LČR s.p. LZ Groß Seelowitz [Židlochovice].

Historische und technische Daten:

Bau	von 1906 bis 1909, Kosten 159.978 CZK
Ursprüngliche Länge	13 km, 1. und 2. Bauabschnitt – südlich Richtung Hohenau
Spurweite	700 mm (Tierantrieb)
Entwurf	Ing. Emil Roubiczek aus Rabensburg
Antrieb	Pferde, ab 1912 Lokomotive
Verlängerung	in den 1920er Jahren nordöstlich Richtung Kostice auf 28 km, nach einem Entwurf von Ing. Bohumil Sperling
Lokomotiven	2 Dampflokomotiven, 4 Motorlokomotiven
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Einstellung	im Jahre 1965

Die ursprüngliche Waldbahn im Jahr 1947



———— původní lesní železnice k roku 1947

0 2
km

spodní stavby měří v průměru 2.5 m, niveletta je většinou v horizontále o pomístném maximál. stoupení na krátkých úsecích 5‰. Minimální poloměr zakřivení = 50 m. Veškeré objekty včetně 5 mostů s větším rozpětím jsou provisorní, dřevěné ve stavu většinou sotva provozu schopném. Lesní drážka má rozchod 70 cm, kolejnice nestejného typu o váze průměrně ~~5.25~~^{9.2} kg/m jsou značně opotřebené, neboť nebyly od vzniku drážky postupně v letech 1907-1920 budované vyměňovány. Mimo toho bylo částečně zakoupeno kolejivo již upotřebené. Kolejnice jsou většinou v dílce 7 m.

Typovaná délka pražců je 125 cm. Pražce jsou dubové, ze dvou stran oříznuté nebo přikřesané, bez časování, neimpregnované, a dobré polovice nahnilé tak, že musí být co nejdříve za nové vyměněny. Jsou v průměru 65 cm od sebe vzdáleny. Kolej má vstříčné, pevné styky, uložené na širších pražcích bez podkladnic. V rovinech připadají 2 hřeby, v zakřivení 3 hřeby rozměrů 0.8x 0.8 x 0.9 na pražec a kolejnici. Hřeb váží 0.05 kg. Spojky jsou ploché, 4 x děrované, 30 cm dlouhé a 4.6 cm vysoké o výje 0.7 kg/zus. Váha spojkového šroubu obnáší 0.05 kg.

Čterkované lůžko 160 cm v korunké široké tvoří písek a škvára a je značně zarostlá trávou. Je nutno jej z valné míry doplnit.

Přejezdy vešměs v úrovni jsou opatřeny přídržky kolejičeni.

Kolejivo celé přebírané trati váží:

Kolejnice na trati 24.930 m dlouhé	
á 9.2 kg/m	229.710 kg
Spojky na 3560 stycích = 14.240 kusů	9.870 kg
Hřeby na 38.350 pražcích á 4 =	
153.400 kusů váží	7.670 kg
Spojkových šroubů je 56.360 kusů a váží	2.818 kg

Pražců dubových/rozměrů 125 x 10 - 15 x 12 je v trati 38.350 kusů.

Text auf Seite 7 ...

Die Unterbauten haben einen Durchmesser von 2,5 m, die Niveaustufe ist meist horizontal mit lokalen Maximal- und Minimalwerten. Steigung auf kurzen Abschnitten 5 %. Minimaler Krümmungsradius = 50 m. Alle Objekte, einschließlich 5 Brücken mit größerer Spannweite, sind provisorisch, aus Holz und meist kaum betriebsfähig. Die Waldbahn hat eine Spurweite von 70 cm, die Schienen unterschiedlichen Typs mit einem Durchschnittsgewicht von 92 kg/m sind stark abgenutzt, da sie seit der Errichtung der Bahn in den Jahren 1907–1920 nicht schrittweise ausgetauscht wurden. Außerdem wurde teilweise bereits gebrauchte Schienenware gekauft. Die Schienen sind meist 7 m lang.

Die typische Länge der Schwellen beträgt 125 cm. Die Schwellen sind aus Eichenholz, an beiden Seiten beschnitten oder geschnitten, ohne Lasur, nicht imprägniert und zu gut der Hälfte verfault, sodass sie so schnell wie möglich durch neue ersetzt werden müssen. Sie sind im Durchschnitt 65 cm voneinander entfernt. Die Gleise haben feste Verbindungen, die auf breiteren Schwellen ohne Unterlagsplatten verlegt sind. In geraden Abschnitten kommen 2 Nägel zum Einsatz, in Kurven 3 Nägel mit den Maßen 0,8 x 0,8 x 0,9 pro Schwelle und Schiene. Die Nägel wiegen 0,05 kg. Die Verbindungsstücke sind flach, 4-fach gelocht, 30 cm lang und 4,5 cm hoch und wiegen 0,7 kg/Stück. Das Gewicht des Verbindungsstücks beträgt 0,05 kg.

Das 160 cm breite Kiesbett in der Krone besteht aus Sand und Schlacke und ist stark mit Gras bewachsen. Es muss weitgehend aufgefüllt werden.

Die Übergänge sind in der Regel mit Halteschienen gesichert.

- 5 -

Výrob. č. 1188
1920

2) 1 parní lokomotiva tendrová, dvouosá s trubkovým kotlem o napětí 12 atm, o služební váze neznámé dle odhadu 30 HP 139.500,-

3) Naftová lokomotiva výkonnosti 10 - 15 HP Diesel čís.výr. 365.78 výroby Dentz 44.000,-

4) Benzínová lokomotiva výroby Langer 25.200,-

5) 24 kusů železných oplínových vozíků o váze asi 1500 kg a nosnosti asi 4 t s brzděnými ložisky - vesměs nechráněné 153.056,-
5 kusů oplínových vozíků těžší nosnosti s váleč.-ložisky bez brzd 24.850,-

6) 2 tendrové vo-zíky k lokomotivám

7) drobný strojírenský inventář správkárny a to:

Lokomotivy jsou zastaveny ve 2 budovách, které slouží současně jako správkárna pro vozový par lesní dráhy. Jeví se nutným pronajmouti tyto budovy ČSSR, n.p., ředitelství v Brně, do doby, pokud nebude s to vystavěti si vlastní provozní budovy mimo dvořiště dyhárnny, za nejmenší ročně Kčs. Současně ČSD, n.p., dyhárnna v Brně zavazuje se trpěti převzatý vozový park na vykázaném místě svého zaplaceného manipulačního prostoru v závoďě bez jakákoliv náhrady Těž kxvnik kvalifikovaný vlakový personál a to:

přechází dnem převzetí drážky do služeb ČSSL, n.p.
Ředitelství les. závodu v Břeclavi za stejných
mzdových podmínek jako dosud, neboť jinak nelze
provoz lesní drážky bez přerušení plynule udržo-
vati a dodávkové povinnosti plnit.

Aby provoz drážky byl bez manipulačních pro-
stor v závodě dýchárny v budoucnu vůbec možný,
postupuje se do vlastnictví ČSSL, n.p. za úče-
lem vybudování normálnorozchodové vlečky ČSD,
vlastního složiště, manipulačních kolejí lesní
drážky a provozních budov i část pozemk. parc.
čís. 3290 o výměře 3.5369 ha ročně včetně t.s.v.
staré školky. Plochy tyto získaly závody na
překlíčky a dýhy v Břeclavi jako konflakt.
Konstatuje se, že provoz lesní drážky byl po-
uzelován výměrem

Provoz lesní drážky nestává. Povinná ru-
čení drážky ^{není} pojištěno u
~~razitka~~
~~razitka~~
~~razitka~~
Celkové ocenění lesní drážky a k ní patřících
objektů a zařízení činí tedy:

Od odhadní ceny nutno odečísti nájemné za
plochy pozemků z vlastnictví ČSSL, n.p., které
zájímá spodní stavba drážní a její příslušnosti
ve smyslu návrhu nájemní smlouvy na pronájem
těchto pozemků a to za 15.9420 ha ve výši úhr-
nu daní a dávek i správních výloh, t.j.
582 Kča/km a to ode dne převzetí drážky dýchá-
renským závodem do vlastnictví, t.j. od 20. září
1945 počínaje a to:

Handwritten notes:
+ kolaudace a technické
dokumenty, rovněž pravidla
ne jení, rovněž by se
příjemce musí publikovat
v Břeclavi č. 11. 10. 1945
na dne 30. září 1945
zavaz. hornice, ale zrušen
koncesionář povolení k
publikaci provoz. podmínk
nebylo po převzetí publikováno

1)	Cd 20.IX. do 31.XII.	1945	Kčs	2.593.-
2)	" 1.I. do 31.XII.	1946	"	9.278.-
3)	" 1.I. do 31.XII.	1947	"	9.278.-
4)	" 1.I. do 31.XII.	1948	"	9.278.-
5)	" 1.I. do 31.XII.	1949	"	9.278.-
6)	" 1.I. do 25.I. 31. 7.	1950	"	671.70
				5.412.20
Úhrnem			Kčs	40.356.50
				45.768.70

Siehe auch ...

Unterirdisch-Forum.AT und DE – Das Forum für vergessene Orte, Geschichte und Technik
[Reste einer ehem. Eisenbahnbrücke der Waldbahn „Drážka“ im Forstamtsbezirk Lundenburg](#)

Dieter Friedl – [Waldbahn im Thaya-March-Zusammenfluss \[Soutok\]-Revier
zwischen Lundenburg \[Břeclav\] und Landshut \[Lanžhot\]](#)

Bilder / Obrázky



Benzinlokomotive auf der Brücke über den Kanal. / Benzinová lokomotiva na mostku přes kanál.



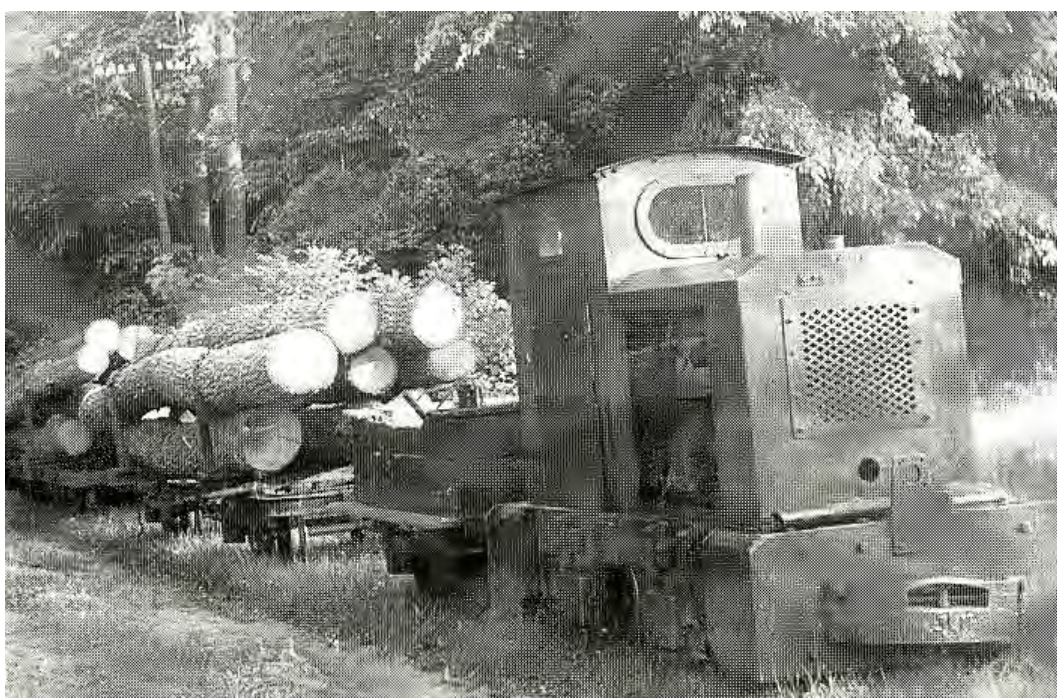
Dampflokomotive mit Waggons für Schüttgut. / Parní lokomotiva s vagóny na sypký materiál.



Dampflokomotive in der Ried Russische Häuser. / Parní lokomotiva na Ruských domcích.



Diesel-Lokomotive. / Diesellová lokomotiva.



Diesel-Lokomotive. / Diesellová lokomotiva.



Beladen von Waggons mit Rundholz auf der Birkenwiese.
Nakládání vagónů kulatinou na Březové louce.



Messen des gestapelten Holzes. / Měření rovnaneého dříví.

Wald-Schmalspurbahn (Drážka) / Lesní úzkorozchodná železnice (Drážka)



Bei der Ried Eichenhain. 1959 wurden die Teilnehmer am Auwälder Seminar mit der Waldbahn befördert.
U Dúbravky. Účastníci semináře o lužních lesích byli přepravováni po lesní železnici. (© 1959)



Überreste zahlreicher Brücken in der Drážka-Allee im Waldgebiet 801. (© 2010)
Pozůstatek z mnoha mostů na aleji Drážka v lesním odd. 801. (© 2010)



Der letzte Eisenbahnwagen auf der Holzkohleverbrennungsanlage in der Ried Russische Häuser. (© 2020)
Poslední železniční vozík na páleníšti dřevěného uhlí na rotě Ruské Domy. (© 2020)

Lesní úzkorozchodná železnice (Drážka)

Úzkorozchodná lesní železnice (700 mm) vedla od Břeclavské pily u železniční stanice do lesních revírů Pohansko, Lanžhot, Ranšpurk a Cahnov a sloužila pro přepravu kulatiny i rovného dříví. Po vybudování vlastního závodu na zpracování dřeva v roce 1886 – Břeclavské pily, byli Lichtenštejnové odkázáni v přísunu kulatiny pouze na nájemné povozníky – kladáře. Provozní a ekonomické důvody vyústily ve snahu o vybudování lesní železnice, která by umožňovala pravidelnou a celoroční přepravu vytěženého dříví. Padlo rozhodnutí o vybudování železnice stavebnicového systému Dolberg také na Břeclavsku. Původně byla skládačkou ze 3 m dílů. Břeclavská lesní železnice – zvaná „Drážka“ byla vybudována postupně ve čtyřech etapách a dosáhla celkové délky 28 km.

V provozu byla nepřetržitě v období 1908–1965. Rozchod 700 mm byl dán normalizací v Rakousku-Uhersku pro důlní dráhy a malodráhy, lehké a dočasné stavby bez lokomotivního provozu. Lesní dráhy s tímto rozchodem, na nichž se přeprava ložených vozů uskutečňovala samospádem a koně tahaly pouze prázdné vozy zpět do lesa, byly stavěny například v Jeseníkách. Dvě z nich projektoval i autor projektu břeclavské lesní železnice – Ing. Emil Roubiczek z Rabensburku u Hohenau. Protože je ale krajina na Břeclavsku rovinatá, museli zde koně tahat nejen prázdné vozy z pily do lesa ale i vozy ložené dřevem zpátky, což znemožňovalo provozovat dostatečně dlouhé vlaky.

Do roku 1911 se na železnici používala tažná síla koní, v roce 1912 byla zakoupena benzinová lokomotiva. K ní přibýly za první republiky ještě dvě parní lokomotivy a v r. 1942 dieselová lokomotiva. Jedna parní vlaková souprava mohla přepravit 40–45 m³ kulatiny. Souprava s motorovou lokomotivou mohla přepravit polovinu.

Protože železnice vedla převážně lužním lesem, bylo pro překonání velkého počtu říček, potoků, močálů a svodnic potřeba vybudovat celkem 63 propustků a mostů, které byly většinou dřevěné. Pouze u delších mostů dosahujících délky 42 a 55,5 m byly využity ocelové nosníky (mosty přes Kyjovku a Kopánku). Most pod železnicí Břeclav-Bratislava byl oplechován z důvodu požáru. Lesní železnice byla v celoročním provozu kromě jarních záplav.

Její výhoda byla v tom, že po skončení záplav mohla jako první dopravní prostředek zahájit provoz dříve než koňské potahy nebo auta.

Po svém dokončení ve 20. letech 20. století měla břeclavská lesní železnice dvě větve. První vedla z Břeclavské pily jižním směrem přes revíry Pohansko, Lanžhot, Rabensburk a Cahnov až na Dědovu louku v jižním cípu dnešní obory Soutok. Druhá větev pokračovala po aleji zvaná Drážka až na Březovou louku. Pak se vracela na sever po Křenové cestě přes Kyjovku (Rosácký most) po chatu Křenová. Zde odbočila na východ přes Starkovský les do revíru Tvrdonice pod obec Kostice (Kostická Čista).

Železnice sehrála důležitou roli i v září roku 1938 v době mobilizace, kdy se stala důležitou dopravní tepnou pro československé vojenské jednotky nastupující na pohraniční pevnosti. V mobilizačním týdnu od pátku 23. září byly obě parní lokomotivy neustále v provozu a v rychlém sledu odvážely potřebný vojenský materiál – střelivo, těžké kulometry a další vojenské zásoby i vojáky – hraničáře hluboko do lužních lesů revírů Pohansko, Ranšpurk, Lanžhot a Cahnov (Hohenau). Díky pohotovosti personálu lesní dráhy vojska včas zaujala obranná postavení na státní hranici.

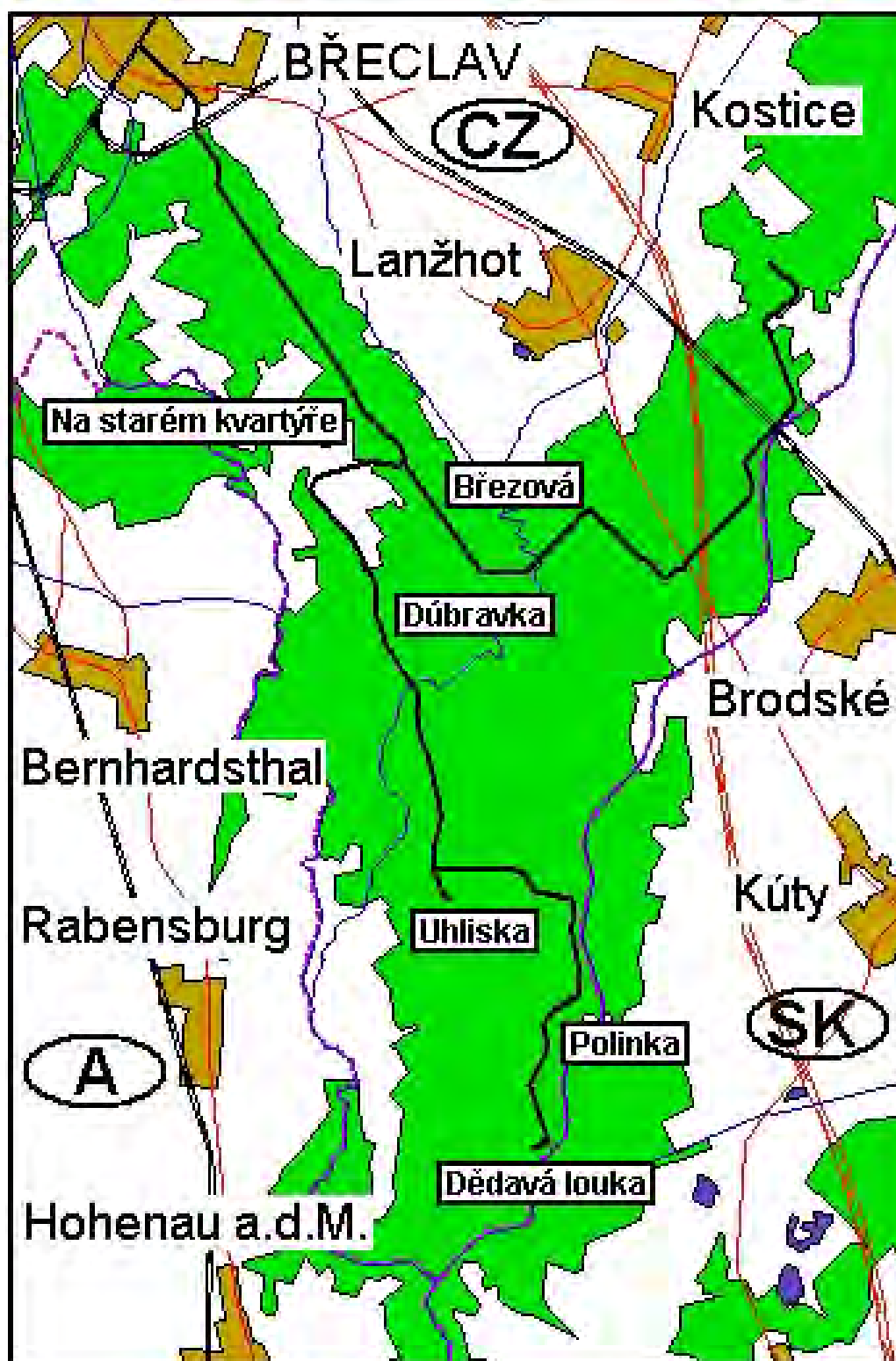
Po ukončení 2. světové války a následné konfiskaci liechtensteinského majetku 20.9. 1945 byla lesní železnice majetkem Československého dřevařského podniku s.p. Dýharna Břeclav. Ta ji 17.11.1949 předává do vlastnictví Československých státních lesů, Státní správa lesů Břeclav. Ke konci 50. let byly zakoupeny ještě 2 motorové lokomotivy. Dalším rozhodnutím státních orgánů se musela Břeclavská pila zaměřit na zpracování smrkové a bukové kulatiny ze střední Moravy, kde byly kalamity a na Břeclavsku byla zastavena těžba. Výkon a rentabilita železnice se stále snižovaly. V polovině 60. let 20. století pak bylo rozhodnuto o postupné likvidaci trati. Trať byla snesena do dvou let po ukončení provozu. V roce 1972 byla rozpálena autogenem poslední lokomotiva na Drážce (dílny lesů). Tím skončil po téměř 60 letech provoz jedné z nejvýznamnějších moravských lesních železnic.

Původní výbavou byly nejen klanicové vagóny, ale i vagóny na sypký materiál na údržbu kolejíště a osobní vagony pro šlechtu na výlety. Hlavní stanice, kde docházelo k manipulaci s lokomotivami a vozy, byla v prostoru dnešních dílen LČR s.p. LZ Židlochovice. Od toho název „Drážka“.

Historické a technické údaje:

Výstavba	v letech 1906 až 1909, nákladem 159 978 Kč
Původní délka	13 km (I. a II. etapa – jižně směr Cahnov)
Rozchod	700 mm (dráhy s animálním pohonem)
Projekt	ing. Emil Roubiczek z Rabensburku u Hohenau
Trakce	koňská, od roku 1912 lokomotivní
Prodloužení	na délku 28 km ve 20. letech 20. století dle dle projektu ing. Bohumila Sperlinga (na SV směr Kostice)
Lokomotivy	2 parní, 4 motorové
Max. rychlost	20 km/h
Zrušení	roku 1965

Původní lesní železnice k roku 1947



— původní lesní železnice k roku 1947

0 2
km

Protokoll – Předání státním lesům dne 17.11.1949

... Předání Lesní úzkorozchodné železnice Československých dřevařských závodů s.p. Dýharna Břeclav, Československým státním lesům v Břeclavi.

Z á p i s

sepsaný dne _____ v úřadovně Čs.závodů dřevozpracujících, n.p., dýhárny v Břeclavi za účasti

za ČZD, n.p.

za ČSSL, n.p.

za masové organizace

Předmětem

je odevzdání lesní drážky úzkorozchodné spojující jako dopravní prostředek k dovozu dříví dýhárnu v Břeclavi s oblastmi polesí Kančí obora, Lanžhot a Soutok Čs.státních lesů, n.p., ředitelství les.závodu v Břeclavi z vlastnictví Čs.závodů dřevozpracujících, n.p. do vlastnictví Čsl.státních lesů, n.p. na základě smluvné rámcové dohody zástupců obou označených složek, uzavřené dne 17.listopadu 1949 u Ústředny pro lesní a dřevařské hospodářství v Praze, a dle zápisu o poradě, konané dne 14.XII.1949 v závodě dýhárny v Břeclavi ve věci změny výrobního programu tohoto podniku v budoucnu.

Ze záznamů a na základě skutečnosti se zjišťuje: Drážka počíná na manipulačních oplocených skladech a nádvoří dýhárny, kde je bohatě rozvětvena pomocí výhybek a točen. Délka manipulačních kolejí v nádvoří dýhárny není známa a nebyla měřena proto, že uvnitř závodu i v křížení ulice Lanžhotské zůstává i nadále vlastnictvím dýhárny v Břeclavi.

spodní stavby měří v průměru 2.5 m, niveletta je většinou v horizontále o pomístném maximál. stoupení na krátkých úsecích 5‰. Minimální poloměr zakřivení = 50 m. Veškeré objekty včetně 5 mostů s větším rozpětím jsou provisorní, dřevěné ve stavu většinou sotva provozu schopném. Lesní drážka má rozchod 70 cm, kolejnice nestejného typu o váze průměrně ~~5.25~~^{9.2} kg/m jsou značně opotřebené, neboť nebyly od vzniku drážky postupně v letech 1907-1920 budované vyměňovány. Mimo toho bylo částečně zakoupeno kolejivo již upotřebené. Kolejnice jsou většinou v dílce 7 m.

Typovaná délka pražců je 125 cm. Pražce jsou dubové, ze dvou stran oříznuté nebo přikřesané, bez časování, neimpregnované, a dobré polovice nahnilé tak, že musí být co nejdříve za nové vyměněny. Jsou v průměru 65 cm od sebe vzdáleny. Kolej má vstříčné, pevné styky, uložené na širších pražcích bez podkladnic. V rovinech připadají 2 hřeby, v zakřivení 3 hřeby rozměrů 0.8x 0.8 x 0.9 na pražec a kolejnici. Hřeb váží 0.05 kg. Spojky jsou ploché, 4 x děrované, 30 cm dlouhé a 4.6 cm vysoké o výje 0.7 kg/zus. Váha spojkového šroubu obnáší 0.05 kg.

Čterkované lůžko 160 cm v korunce široké tvoří písek a škvára a je značně zarostlá trávou. Je nutno jej z valné míry doplnit.

Přejezdy vešměs v úrovni jsou opatřeny přídržky kolejičeni.

Kolejivo celé přebírané trati váží:

Kolejnice na trati 24.930 m dlouhé	
á 9.2 kg/m	229.710 kg
Spojky na 3560 stycích = 14.240 kusů	9.870 kg
Hřeby na 38.350 pražcích á 4 =	
153.400 kusů váží	7.670 kg
Spojkových šroubů je 56.360 kusů a váží	2.818 kg

Pražců dubových/rozměrů 125 x 10 - 15 x 12 je v trati 38.350 kusů.

Text na straně 22 ...

Spodní stavby měří v průměru 2,5 m, niveletta je většinou v horizontále o pomístném maximál. Stoupání na krátkých úsecích 5 %. Minimální poloměr zakřivení = 50 m. Veškeré objekty včetně 5 mostů s větším rozpětím jsou provisorní, dřevěné ve stavu většinou sotva provozu schopném. Lesní drážka má rozchod 70 cm, kolejnice nestejného typu o váze průměrně 92 kg/m jsou značně opotřebované, neboť nebyly od vzniku drážky postupně v letech 1907–1920 budované vyměňovány. Mimo toho bylo částečně zakoupano kolejiště již upotřebené. Kolejnice jsou většinou v délce 7 m.

Typovaná délka pražců je 125 cm. Pražce jsou dubové, ze dvou stran oříznuté nebo přikřesané, bez lesování, neimpregnované, z dobrá polovice nahnílé tak, že musí být co nejdříve za nové vyměněny. Jsou v průměru 65 cm od sebe vyměněny. Kolej má vstříčné, pevné styky, uložené na širších prazích bez podkladnic. V rovná připadají 2 hřeby, v zakřivení 3 hřeby rozměrů 0,8 x 0,8 x 0,9 na pražec a kolejnici. Hřeby váží 0,05 kg. Spojky jsou ploché, 4 x děrované, 30 cm dlouhá a 4,5 cm vysoké o výze 0,7 kg/kus. Váha spojovacího ároubu obnáší 0,05 kg.

Štěrkané lůžko 160 cm v koruně široké tvoří písek a škvára a je značně zarostlá travou. Je nutno jej z valné míry doplniti.

Přejezdy vesměs v úrovni jsou opstřeny přídržnými kolejnicemi.

- 5 -

Výrob. č. 1188
1920

2) 1 parní lokomotiva tendrová, dvouosá s trubkovým kotlem o napětí 12 atm, o služební váze neznámé dle odhadu 30 HP 139.500,-

3) Naftová lokomotiva výkonnosti 10 - 15 HP Diesel čís.výr. 365.78 výroby Dentz 44.000,-

4) Benzínová lokomotiva výroby Langer 25.200,-

5) 24 kusů železných oplínových vozíků o váze asi 1500 kg a nosnosti asi 4 t s bronz. ložisky - vesměs nechráněné 6381.50
5 kusů oplínových vozíků těžší nosnosti s váleč. ložisky bez brzd 153.056,-
24.850,-

6) 2 tendrové vo-zíky k lokomotivám

7) drobný strojírenský inventář správkárny a to:

Lokomotivy jsou zastaveny ve 2 budovách, které slouží současně jako správkárna pro vozový par lesní dráhy. Jeví se nutným pronajmouti tyto budovy ČSSR, n.p., ředitelství v Brně, do doby, pokud nebude s to vystavěti si vlastní provozní budovy mimo dvořiště dyhárnny, za nejmenší ročně Kčs. Současně ČSD, n.p., dyhárna v Brně zavazuje se trpěti převzatý vozový park na vykázaném místě svého zaplaceného manipulačního prostoru v závoři bez jakákoliv náhrady Těž kxvřik kvalifikovaný vlakový personál a to:

přechází dnem převzetí drážky do služeb ČSSL, n.p.
Ředitelství les. závodu v Břeclavi za stejných
mzdových podmínek jako dosud, neboť jinak nelze
provoz lesní drážky bez přerušení plynule udržo-
vati a dodávkové povinnosti plnit.

Aby provoz drážky byl bez manipulačních pro-
stor v závodě dýchárny v budoucnu vůbec možný,
postupuje se do vlastnictví ČSSL, n.p. za úče-
lem vybudování normálnorozchodové vlečky ČSD,
vlastního složiště, manipulačních kolejí lesní
drážky a provozních budov i část pozemk. parc.
čís. 3290 o výměře 3.5369 ha ročně včetně t.s.v.
staré školky. Plochy tyto získaly závody na
překlíčky a dýhy v Břeclavi jako konflakt.
Konstatuje se, že provoz lesní drážky byl po-
uzelován výměrem

Provoz lesní drážky nestává. Povinná ru-
čení drážky ^{není} ~~je~~ pojištěno u
~~razitka~~
~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~
~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~
Celkové ocenění lesní drážky a k ní patřících
objektů a zařízení činí tedy:

Od odhadní ceny nutno odečísti nájemné za
plochy pozemků z vlastnictví ČSSL, n.p., které
zájímá spodní stavba drážní a její příslušnosti
ve smyslu návrhu nájemní smlouvy na pronájem
těchto pozemků a to za 15.9420 ha ve výši úhr-
nu daní a dávek i správních výloh, t.j.
582 Kča/km a to ode dne převzetí drážky dýchá-
renským závodem do vlastnictví, t.j. od 20. září
1945 počínaje a to:

*+ Kolaudace a technické
dokladování stavby
ne jeví se žádná
příčina pro
vlastní
vlastní
konstrukční
příslušnosti
nebylo pojištěno*

Wald-Schmalspurbahn (Drážka) / Lesní úzkorozchodná železnice (Drážka)

1)	Cd 20.IX. do 31.XII.	1945	Kčs	2.593.-
2)	" 1.I. do 31.XII.	1946	"	9.278.-
3)	" 1.I. do 31.XII.	1947	"	9.278.-
4)	" 1.I. do 31.XII.	1948	"	9.278.-
5)	" 1.I. do 31.XII.	1949	"	9.278.-
6)	" 1.I. do 25.I. 31.7.	1950	"	671.70
	Úhrnem		Kčs	40.356.50
				45.768.70

Viz také ...

Unterirdisch-Forum.AT a DE – Fórum pro zapomenutá místa, historii a techniku
[Zbytky bývalého železničního mostu lesní železnice „Drážka“ v lesním správním obvodu Břeclav](#)

Dieter Friedl – [Lesní železnice v oblasti soutoku řek Týru a Moravy \(Soutok\)
mezi Břeclaví a Lanžhotem](#)