



Železniční park Zbytiny

Eisenbahnpark Zbytiny / Railway park Zbytiny



Projekt podpořil Jihočeský kraj dotačním programem „Podpora cestovního ruchu“.

Die Projektwebsite ist in Vorbereitung. / The project website is being prepared.

ZBYTINY (Oberhaid)

Obec Zbytiny leží 8 km jižním směrem od Prachatic v nadmořské výšce 786 m n. m. Počátky osídlení sahají do 14 století. První zmínky o existenci obce Zbytiny pocházejí z roku 1388 v podobě názvu „Switin“. Roku 1395 byly, po vleklých sporech s vyšehradskou kapitulou, předány vesnice Blažejovice, Koryto, Skříněřov, Sviňovice a Zbytiny zlatokorunskému klášteru. Název obce se postupně vyvíjel přes Czwittina/Sbytyn (1395), Zbytyny/Hayd (1400), Oberhait (1654), Oberhayd (1789), Oberhaid (od 19. století) po současný tvar Zbytiny.

Od 15. století do počátku 17. století byly Zbytiny součástí rožmberského panství, pak postupně přešly do majetku císaře Rudolfa II., Eggenbergů a poté Schwarzenbergů. Počátkem října 1938 byly obsazeny německým vojskem a připojeny k Velkoněmecké říši a v roce 1945, po osvobození americkou armádou, bylo území opět vráceno Československé republice.

V roce 1600 zde žilo 23 obyvatel, byl zde také kostel, fara a krčma. V roce 1870 je doloženo 46 osob žijících v 55 domech. Počet obyvatelstva stoupal a v roce 1930 dosáhl 633 osob a 104 domů. Během roku 1946 odešlo v důsledku odsunu 558 obyvatel německé národnosti, do obce přišli noví osídlenci – reemigranti z Rumunska, kteří však postupně z obce odcházeli do vnitrozemí. Počet obyvatelstva klesal a v roce 1988 dosáhl pouze 215 osob. V roce 2022 zde trvale žilo 346 obyvatel. Mnohé z dříve obytných domů slouží v současnosti pouze k rekreaci.

Existence kostela je doložena poprvé v roce 1388, kdy zde působil kněz Ondřej. V roce 1513 prachatická měšťanka Anna Rautlebová odkázala 2 kopy grošů míšenských „k svatě Kateřině do Zbytin“. To je nejstarší doklad zasvěcení kostela. Fara zanikla v 17. století a docházel sem kněz z Volar. Teprve v roce 1702 bylo ve Zbytinách zřízeno kaplanství, v roce

1786 lokalie, která byla v roce 1891 povýšena na faru. Později došlo ke změně patrocina ze sv. Kateřiny na sv. Víta.

Obci se nevyhnuly ani četné požáry. Roku 1738 shořelo 46 domů s kostelem, v roce 1887 to bylo 5 domů a v roce 1927 dalších 11 domů.

15. října 1899 přijel do obce první vlak a byla otevřena železniční trať Prachatice – Volary.

Již koncem 17. století je doložen první známý učitel a v roce 1732 byla postavena budova školy, která byla přestavěna v letech 1881 a 1928. Německá obecná škola byla v roce 1945 nahrazena českou školou.

Od roku 1903 fungovala ve Zbytinách poštovna a v roce 1907 byla zřízena v obci samostatná pošta.

Nádherné lesy a zdravá okouzující okolní příroda jsou ideálním místem pro rekreaci a odpočinek. Celé okolí nabízí řadu možností pro aktivní využití volného času.

Přímo v obci Zbytiny je hřiště na kopanou, návštěvníci mají k dispozici tenisové a volejbalové kurty. Jsou zde vhodné podmínky pro turistiku i cykloturistiku, houbaření či sběr borůvek. Pod správu obce dnes spadají osady Blažejovice, Koryto, Spálenec, Skříněřov a Sviňovice.

Kostel sv. Víta

Nejstarší písemná zmínka pochází z roku 1388. V roce 1738 při požáru vesnice kostel shořel. Došlo k jeho opětovné výstavbě a jeho rysy byly zachovány až do současných dnů.

Svatá Magdalena

Poutní místo, pouť se koná vždy v neděli po svátku sv. Magdaleny (22. 7.). Dříve zde stávala vesnice a sklárna, v 16. století kaple, která byla v letech 1752–1754 přestavěna dle plánů stavitele Antona Erharda Martinelliho na kostel sv. Magdaleny. Po II. světové válce vesnice zanikla. Na jejím místě se v roce 1989 nacházely jen trosky zničeného kostela, který byl v letech 1994–1995 zásluhou německých rodáků a spolku Adalberta Stiftera z Augsburgu opraven.

OBERHAID (Zbytiny)

Das Dorf Oberhaid liegt 8 km südlich von Prachatitz in einer Seehöhe von 786 m ü. d. M. Die Anfänge der Besiedlung gehen auf das 14. Jahrhundert zurück. Die erste Erwähnung von Oberhaid stammt aus dem Jahr 1388 in Form des Namens „Switin“. Nach langwierigen Streitigkeiten mit dem Kapitel von Wyšehrad wurden 1395 die Dörfer Plahetschlag, Hundsnurch, Schreinetschlag, Schweinetschlag und Oberhaid an das Kloster Goldenkron übergeben. Der Dorfname entwickelte sich allmählich über Cz Wittina/Sbytyň (1395), Zbytyň/Hayd

(1400), Oberhait (1654), Oberhayd (1789), Oberhaid (seit dem 19. Jahrhundert) zur heutigen Form Zbytiny.

Vom 15. bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts gehörte Zbytiny zur Herrschaft Rosenberg, danach ging es nach und nach in den Besitz des Kaisers Rudolf II. über, dann in den der Eggenberger und schließlich in den der Schwarzenberger. Anfang Oktober 1938 wurde es von der deutschen Armee besetzt und dem Großdeutschen Reich angegliedert, und 1945, nach der Befreiung durch die amerikanische Armee, wurde das Gebiet an die Tschechoslowakische Republik zurückgegeben.

Im Jahr 1600 gab es 23 Einwohner, eine Kirche, eine Pfarrei und ein Wirtshaus. Im Jahr 1870 lebten 46 Menschen in 55 Häusern. Die Bevölkerung wuchs und erreichte 1930 633 Einwohner und 104 Häuser. Im Laufe des Jahres 1946 verließen 558 Einwohner deutscher Nationalität das Dorf als Folge der Vertreibung, und es kamen neue Siedler ins Dorf – Rückwanderer aus Rumänien, die jedoch nach und nach das Dorf in Richtung Landesinnere verließen. Die Bevölkerungszahl ging zurück und erreichte 1988 nur noch 215 Einwohner. Im Jahr 2022 gab es 346 ständige Einwohner. Viele der ehemaligen Wohnhäuser werden heute nur noch als Ferienhäuser genutzt.

Die Existenz einer Kirche wird erstmals 1388 erwähnt, als der Priester Ondřej hier wirkte. Im Jahr 1513 vermachte die Prachatitzer Bürgerin Anna Rautlebová 2 Schock Meißner Groschen „der heiligen Katharina in Zbytyne“. Dies ist der älteste Beleg für die Einweihung der Kirche. Die Pfarrkirche verschwand im 17. Jahrhundert, und ein Priester aus Volary kam früher hierher. Erst 1702 wurde in Oberhaid eine Kaplanei eingerichtet, und 1786 wurde eine Lokalie errichtet, die 1891 zur Pfarrei erhoben wurde. Später wurde das Patronizium von der heiligen Katharina zum heiligen Veit hin geändert.

Das Dorf wurde von zahlreichen Bränden nicht verschont. Im Jahr 1738 brannten 46 Häuser mit der Kirche ab, 1887 waren es 5 Häuser und 1927 weitere 11 Häuser.

Am 15. Oktober 1899 kam der erste Zug im Dorf an und die Eisenbahnstrecke Prachatitz – Wallern wurde in Betrieb gesetzt.

Bereits Ende des 17. Jahrhunderts ist der erste bekannte Lehrer dokumentiert und 1732 wurde ein Schulgebäude errichtet, das 1881 und 1928 umgebaut wurde. 1945 wurde die deutsche Volksschule durch eine tschechische Schule ersetzt.

Ab 1903 gab es in Oberhaid eine Poststelle, 1907 wurde im Dorf ein selbstständiges Postamt eingerichtet.

Die schönen Wälder und die gesunde, reizvolle Natur in der Umgebung sind ideal für Erholung und Entspannung. Die gesamte Umgebung bietet viele Möglichkeiten zur aktiven Freizeitgestaltung.

Direkt im Dorf Zbytiny gibt es einen Fußballplatz, Tennis- und Volleyballplätze stehen den Besuchern auch zur Verfügung. Die Bedingungen eignen sich zum Wandern, Rad fahren, Pilze- und Blaubeersammeln. Die Ortschaften Plahetschlag, Hundsnurch, Brenntenberg, Schreinet Schlag und Schweinet Schlag fallen heute unter die Verwaltung der Gemeinde.

Kirche St. Veit

Die älteste schriftliche Erwähnung stammt aus dem Jahr 1388. Im Jahr 1738 brannte die Kirche bei einem Dorfbrand nieder. Sie wurde wiederaufgebaut und ihre Merkmale blieben bis heute erhalten.

Kirche St. Magdalena

Der Wallfahrtsort wird immer am Sonntag nach dem Fest der heiligen Magdalena (22. Juli) besucht. Früher gab es hier ein Dorf und eine Glashütte, im 16. Jahrhundert eine Kapelle, die 1752–1754 nach den Plänen des Baumeisters Anton Erhard Martinelli zur Kirche St. Magdalena umgebaut wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg verschwand das Dorf. Im Jahr 1989 standen nur noch die Ruinen der zerstörten Kirche an ihrem Platz, die 1994–1995 dank den ehemaligen deutschen Bewohnern und dem Adalbert-Stifter-Verein aus Augsburg erneuert wurde.

Lesnictví

Šumavské lesy mají některé znaky předhistorického vývoje, které jsou dobře patrné až do současné doby a dodnes ovlivňují lesnictví na Šumavě. Významnou přírodní památkou Šumavy jsou její četná rašeliniště, na nichž dodnes roste typická vegetace. S oteplováním klimatu se některé dřeviny z okrajů rašelinišť rozšířily do okolní krajiny. Byl to především smrk, později javor klen, jíva, různé druhy vrb, jedle a buk, jeřáb i líska. Většinu šumavských lesů tvořila směs smrk – jedle – buk.

Počátky záměrných zásahů do šumavských lesů spadají do doby bronzové (kolonizace a zakládání osad, těžba a zpracování zlata). Další systematická likvidace lesů přichází ve 13. století při zakládání vesnic, polí, luk a pastvin, ale i s příchodem sklářství.

První hospodářská opatření k ochraně lesních porostů se objevila v 16. století v podobě zákazu pastvy v lese. Bylo jen otázkou času, kdy bude přírodní bohatství lesa vyčerpáno. To se stalo v 1. polovině 18. století, kdy nastala hluboká dřevní krize. Chybělo dřevo stavební, truhlářské i kolářské, ale i pouhé palivové. O nápravu se začal zajímat stát a vydal

lesní řád. Začalo plánované zalesňování holin a pasek, zakládání školek a plantáží pro sazenice jehličnanů i listnáčů. Skladba dřevin nebyla bohužel optimální, 95 % tvořily jehličnaté a jen 5 % listnaté stromy (buk, javor, jeřáb). Tato skutečnost a nešetrná těžba se projevily při větrných kalamitách (1833, 1834, 1870) velkými polomy. Bohužel ani 19. a 20. století nepřineslo velké změny a Šumava se postupně měnila ve smrkovou monokulturu. Opakují se vichřice, polomy, vývraty a kůrovcové kalamity.

Dřevo je nepostradatelné v různých oborech průmyslové výroby. Je potřebné pro stavebnictví, sklářství, výrobu papíru, těžbu surovin, výrobu hudebních nástrojů, atd. Dřevní hmota ze Šumavy zůstává i nadále důležitým obchodním artiklem pro vnitrozemí i vývoz.

Pro dopravu dřeva byly využívány vodní toky, byly zakládány plavební kanály a nádrže, plavily se jednotlivé kusy, samostatné kmeny i vorové tabule. V zimním období bylo dřevo sváženo na saních, v létě koňskými či volskými potahy. S budováním železnic na Šumavě přibylo skladů, složišť a překladišť dřeva. Pro rychlou dopravu a zpracování polomů vznikly lesní železnice (Velechvín, Arnoštov, Spiegelau, atd.), pro správu lesních oblastí pak nová správní centra.

S příchodem 21. století se do šumavských lesů postupně vrací i zástupci listnatých stromů a postupně se obnovuje přirozené původní složení dřevin. Vyhlášení Chráněné krajinné oblasti Šumava, později Národního parku Šumava a přijetí rozumných lesních hospodářských plánů pomáhá obnovit ekologickou stabilitu krajiny.

Forstwirtschaft

Die Wälder des Böhmerwaldes weisen einige Merkmale der prähistorischen Entwicklung auf, die noch heute deutlich sichtbar sind und die Forstwirtschaft im Böhmerwald beeinflussen. Ein wichtiges Naturdenkmal des Böhmerwaldes sind zahlreichen Torfmoore (Filze), in denen auch heute noch die typische Vegetation wächst. Infolge der Klimaerwärmung verbreiteten sich einige Baumarten von den Rändern der Filze in die umliegende Landschaft aus. Dabei handelte es sich hauptsächlich um Fichten, später um Platanen, Weiden, Tannen und Buchen, Vogelbeeren und Haseln. Die meisten Waldbestände im Böhmerwald bildete eine Mischung aus Fichte, Tanne und Buche.

Die Anfänge der bewussten Eingriffe in die Wälder des Böhmerwaldes reichen bis in die Bronzezeit zurück (Besiedlung und Gründung von Siedlungen, Goldgewinnung und -verarbeitung). Eine weitere systematische Zerstörung der Wälder erfolgte im 13. Jahrhundert mit der Gründung von Dörfern, Feldern, Wiesen und Weiden sowie mit der Entwicklung des Glaswesens.

Die ersten wirtschaftlichen Maßnahmen zum Waldschutz erfolgten im 16. Jahrhundert in Form eines Weideverbots im Wald. Es war nur eine Frage der Zeit, bis der natürliche Reichtum des Waldes erschöpft war. Dies geschah in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als eine tiefe Holzkrise herrschte. Es herrschte ein Mangel an Bau-, Tischler- und Zimmererholz, aber auch an Brennholz. Der Staat war daran interessiert, hier Abhilfe zu schaffen und erließ ein Forstgesetzbuch. Die geplante Wiederaufforstung von abgeholzten Flächen und Waldlichtungen, die Einrichtung von Baumschulen und Pflanzungen für Nadel- und Laubgehölze begann. Die Zusammensetzung des Baumbestands war leider nicht optimal: 95 % Nadelbäume und nur 5 % Laubbäume (Buche, Ahorn, Vogelbeere). Diese Tatsache und der unnachhaltige Holzeinschlag spiegelten sich in den Sturmkatastrophen (1833, 1834, 1870) durch große Windwürfe wider. Leider brachten auch das 19. und 20. Jahrhundert keine großen Veränderungen, und der Böhmerwald verwandelte sich allmählich in eine Fichtenmonokultur. Es gab immer wieder Stürme, Windwürfe und Borkenkäferkalamitäten.

Holz ist in verschiedenen Bereichen der industriellen Produktion unverzichtbar. Es wird z. B. im Bauwesen, bei der Glasproduktion, Papierherstellung, Rohstoffgewinnung, Herstellung von Musikinstrumenten benötigt. Holz aus dem Böhmerwald ist nach wie vor ein wichtiges Handelsgut für den Binnen- und Exporthandel.

Für den Holztransport wurden Wasserläufe genutzt, Kanäle und Stauseen angelegt und Einzelstücke, einzelne Stämme und Stangen gefloßt. Das Holz wurde im Winter mit Schlitten und im Sommer mit Pferde- oder Ochsen gespannen transportiert. Mit dem Bau der Eisenbahnen im Böhmerwald gab es immer mehr Lagerhäuser, Lager- und Umschlagplätze für Holz. Für den schnellen Transport und die Verarbeitung des Holzes wurden Waldeisenbahnen (Velečvín, Arnoštov, Spiegelau, usw.) erbaut und neue Zentren für die Verwaltung der Waldgebiete geschaffen.

Mit dem Beginn des 21. Jahrhunderts kehren allmählich Vertreter der Laubbäume in die Wälder des Böhmerwaldes zurück, und die natürliche ursprüngliche Zusammensetzung des Baumbestandes wird nach und nach erneuert. Die Erklärung des Landschaftsschutzgebiets Böhmerwald, später des Nationalparks Böhmerwald, und die Verabschiedung solider Waldwirtschaftspläne tragen zur Erneuerung der ökologischen Stabilität der Landschaft bei.

Lesní železnice

Schwarzenberské revíry Arnoštov a Křišťanov postihly v letech 1917–1921 rozsáhlé lesní polomy. K prvnímu došlo 25. listopadu 1917, druhá

větrná smršť zasáhla tutéž oblast 16. ledna 1918. Celkem padlo více jak 11 % celkové plochy obou revírů. Toto obrovské množství dřeva bylo nutno co nejrychleji zpracovat, přitom však dosud trvala světová válka. Jediným možným řešením přepravy dříví z lesa bylo vybudování železnice, a tak vznikly dva systémy lesních úzkorozchodných železnic.

4. září 1918 začali dělníci se zemními pracemi a již v srpnu 1919 byla celá trať průjezdná až k nádržce na Blanici, později byla prodloužena až pod Zlatou. K této hlavní lesní železnici se přidružovaly dvě gravitační drážky nazývané Schwarzbach a Pucherbach podle okolních potoků, které spolu s řekou Blanicí sloužily i k plavení dřeva na jednotlivé sklady. V letech 1955–1959 byla dostavěna další část tratě, čímž lesní železnice dosáhla až pod Knížecí stolec k cestě zvané Tyrolka.

V Arnoštově byla postavena topírna se dvěma kolejemi, do níž se vešly všechny tři zdejší lokomotivy – „Wilma“, „Liesel“ a „Ludwig“. Budova stála až do 80. let 20. století. Soupravy se sestavovaly vždy v kombinaci jeden vozík s brzdou s jedním vozíkem bez brzdy. Jeden vlak dopravoval na nákladiště v Arnoštově až 16 takových naložených souprav o celkové váze přesahující 45 tun. Na drážkách se soupravy pohybovaly po spádu samotíží, prázdné nahoru vytáhly koňské potahy.

Kalamitu se podařilo plně zdolat v průběhu roku 1923, lesní železnice však sloužila i později. Vlastníkem nákladiště ve Spálenci se staly Československé státní dráhy, lesní železnici v roce 1953 převzal národní podnik Vojenské lesy a statky Horní Planá. Původní část lesní železnice byla však již tehdy značně opotřebena, a proto ředitelství Vojenských lesů rozhodlo v listopadu 1964 o zastavení provozu a demontáži úzkorozchodné železnice.

Waldbahn

Die Schwarzenberg'sche Wäldreviere von Ernstbrunn und Christianberg wurden zwischen 1917 und 1921 von großen Windbrüchen heimgesucht. Der erste Windsturm ereignete sich am 25. November 1917, ein anderer Sturm traf das gleiche Gebiet am 16. Januar 1918. Insgesamt fielen mehr als 11 % des Waldbestandes der beiden Waldreviere zu Boden. Diese riesige liegende Holzmasse musste so schnell wie möglich verarbeitet werden, wobei der Erste Weltkrieg noch andauerte. Als die einzige Lösung für den Holztransport erwies sich der Bau einer Waldeisenbahn, Deshalb entstanden zwei Systeme der Schmalspurwaldbahn.

Am 4. September 1918 begannen die Arbeiter mit Erdarbeiten, und im August 1919 war die gesamte Strecke bis zum Becken am Fluss Flanitz befahrbar, später wurde sie bis nach Goldberg verlängert. An diese Hauptstrecke waren zwei Gravitationsbahnen angeschlossen, die nach

dortigen Bächen Schwarzbach und Pucherbach genannt wurden, die ebenfalls wie der Fluss Flanitz genutzt wurden, das Holz an die Ladeplätze zu transportieren. Zwischen 1955 und 1959 wurde ein weiterer Teil der Strecke fertig gestellt, sodass sie bis zum sog. Tyrolka-Weg am Fuße des Bergs Fürstenthron reichte.

In Ernstbrunn wurde ein zweigleisiges Heizwerk gebaut, in dem alle drei Lokomotiven – „Wilma“, „Liesel“ und „Ludwig“ – ihren Platz finden konnten. Das Gebäude stand bis in die 1980er Jahre. Die Zuggarnituren wurden immer in einer Kombination aus einem Waggon mit Bremse und einem Waggon ohne Bremse zusammengestellt. Ein Zug beförderte bis zu 16 solcher beladenen Garnituren mit einem Gesamtgewicht von über 45 Tonnen zur Ladestelle in Ernstbrunn. Bergab bewegten sich die Zuggarnituren durch ihre Schwerkraft, die leeren Züge wurden von Pferdegespannen hochgezogen.

Die Katastrophe wurde im Laufe des Jahres 1923 vollständig überwunden, aber die Waldbahn war auch später noch in Betrieb. Die Tschechoslowakischen Staatsbahnen wurden Eigentümer der Ladestelle Brenntenberg, und die Waldbahn wurde 1953 vom Staatsbetrieb Militärforste und Güter Oberplan übernommen. Der ursprüngliche Teil der Waldbahn war zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits stark abgenutzt, weshalb die Militärforstdirektion im November 1964 beschloss, den Betrieb einzustellen und die Schmalspurbahn abzubauen.

Historie železnice

Číčenice – Volary

Dlouhodobé snahy o vybudování železnice do Prachatic a dále do nitra Šumavy byly korunovány úspěchem 18. dubna 1892 vystavením koncese ke stavbě a provozu tratě z Číčenic (tehdy Vodňany-Číčenice) do Prachatic. 3. února 1893 dostal Dr. Ostádal svolení ke zřízení akciové společnosti „Místní dráha Vodňany – Prachatic“ se sídlem ve Vídni. Od té doby se daly věci do pohybu. 21. února byl schválen projekt rozšíření číčenické stanice a 13. dubna se u Těšovic poprvé zabořily krumpáče do země. Stavěla se nejen vlastní trať a násypy s kolejemí, ale i mosty, staniční a provozní budovy. Městečka a obce budovaly silnice k nádražím. Koncem září byla 27 km dlouhá trať dokončena. 9. října byla provedena úspěšná technická zkouška tratě a **14. října 1893** mohli Prachatičtí slavit příjezd prvního vlaku do svého města.

Stavba trati z Prachatic do Volar začala v říjnu 1898 přípravnými pracemi, které záhy zastavila zima. Práce pokračovaly na jaře příštího roku. Jako dělníci tu pracovali chorvatští a italské námezdní zaměstnanci, tzv. barabové, a jak bývalo zvykem, ještě na podzim téhož roku, **15. října 1899**, byla tato 29 km dlouhá trať slavnostně otevřena.

V roce 1906 se akcionáři společností místních drah Vodňany – Prachatice a Strakonice – Vimperk rozhodli spojit a 19. března 1907 vznikla nová společnost „Spojené pošumavské místní dráhy“, jejímž předsedou se stal kníže Jan Nepomuk II. ze Schwarzenbergu.

K 1. lednu 1925 byly šumavské lokální tratě zestátněny.

Celá trať Čičenice – Volary měří 56 km, provoz je na ní řízen z Prachatic dispečerem radiobloku. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/hod. Na trati je pět dopraven, které umožňují křižování a předjíždění vlaků (Vodňany, Bavorov, Strunkovice nad Blanicí, Chroboly a Zbytiny), dvě dopravní bez kolejového rozvětvení (Husinec, Prachatice lázně) a sedm osobních zastávek (Pražák, Svinětice, Blanice, Rohanov, Ovesné u Prachatic, Skříněřov a Spálenec).

Eisenbahngeschichte

Zitschenitz – Wallern

Die langjährigen Bemühungen um den Bau einer Eisenbahn nach Prachatitz und weiter ins Innere des Böhmerwaldes wurden am 18. April 1892 mit der Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb der Strecke von Zitschenitz (damals Wodnian-Čičenic) nach Prachatitz gekrönt. Am 21. Februar wurde das Projekt für den Ausbau des Bahnhofs Zitschenitz genehmigt und am 13. April wurden in der Nähe von Tieschowitz zum ersten Mal Spitzhacken in den Boden gerammt. Es wurden nicht nur die Strecke sowie Dämme mit Gleisen gebaut, sondern auch Brücken, Bahnhöfe und Betriebsgebäude. Die Städte und Dörfer bauten Straßen zu den Bahnhöfen. Die 27 km lange Strecke wurde Ende September fertig gestellt, am 9. Oktober fand eine erfolgreiche technische Prüfung der Strecke statt, und am 14. Oktober 1893 konnten die Einwohner von Prachatitz die Ankunft des ersten Zuges in ihrer Stadt feiern.

Der Bau der Strecke von Prachatitz nach Wallern begann im Oktober 1898 mit Vorbereitungsarbeiten, die jedoch bald durch den Winter gestoppt wurden. Die Arbeiten wurden im Frühjahr des folgenden Jahres wieder aufgenommen. Kroatische und italienische Arbeiter, die sog. Barabos, arbeiteten als Hilfsarbeiter, und wie es damals üblich war, wurde die 29 km lange Strecke im Herbst desselben Jahres, am 15. Oktober 1899, feierlich in Betrieb gesetzt.

Im Jahr 1906 beschlossen die Aktionäre der lokalen Eisenbahngesellschaften Wodnian – Prachatitz und Strakonitz – Winterberg, sich zusammenzuschließen, und am 19. März 1907 wurde die neue Gesellschaft „Vereinigte Böhmerwaldbahnen“ gegründet, deren Vorsitzender Johann Nepomuk Fürst zu Schwarzenberg war.

Zum 1. Januar 1925 wurden die Lokalbahnen im Böhmerwald verstaatlicht.

Die gesamte Strecke Zischenitz – Wallern ist 56 km lang, der Betrieb wird von Prachatitz aus über einen Dispatcher des Radioblocks gesteuert. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Auf der Strecke gibt es fünf Bahnhöfe, die das Kreuzen und Überholen von Zügen ermöglichen (Wodnian, Barau, Strunkowitz an der Flanitz, Chrobold und Oberhaid), zwei Bahnhöfe ohne Gleisverzweigung (Hussinetz, Prachatitz-Margarethenbad) und sieben Personenhaltepunkte (Praschak, Swinětitz, Groß Blanitz, Tonnetschlag, Haberles, Schreinetschlag und Brenntenberg).

GW Train Regio a. s.

GW Train Regio, a. s., je český železniční dopravce se sídlem v Ústí nad Labem. Společnost se zabývá především provozováním osobní železniční dopravy na regionálních tratích.

Roku 1992 byla založena společnost Viamont, s. r. o., a roku 1996 byla transformována na Viamont, a. s., Tato společnost zahájila roku 1997 provoz pravidelné osobní dopravy na trati 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou.

19. června 2008 založila Viamont, a. s., dceřinou společnost Viamont Regio, a. s., a vyčlenila do ní k 1. lednu 2011 aktivity mateřské společnosti spojené s provozováním osobní železniční dopravy, které předtím byly vyčleněny do Divize osobní doprava. K 1. lednu 2011 na Viamont Regio, a. s., přešly i práva a závazky týkající se této části podnikání.

17. října 2011 se jediným akcionářem společnosti stala společnost IDS building corporation, a. s., členu koncernu IDS, a krátce na to – 20. prosince 2011 – společnost změnila firmu na GW Train Regio, a. s.

Z divize provozování drah a vleček byla vytvořena nová sesterská společnost PDV Railway, a. s. (zkratka znamená „provozování drah a vleček“). Na tuto dceřinou společnost přešlo provozování tratí Sokolov – Kraslice a Trutnov – Svoboda nad Úpou, pronajatých již dříve Viamontu od SŽDC. V červenci 2012 ředitel oznámil, že PDV Railway se chce ucházet i o provozování dalších tratí, o jejichž pronájmu uvažuje SŽDC.

V červnu 2014 koupila stoprocentní podíl v GW Train Regio, a. s., autobusová a kamionová společnost ČSAD JIHOTRANS, a. s. (od roku 2015 GW JIHOTRANS, a. s.). Ve stejném roce se stala jedním ze tří účastníků soutěže Jihočeského kraje na provozování dopravy na skupině pošumavských regionálních tratí. Společnost získala zakázku na základě své nabídky služeb a od 10. 12. 2017 provozuje dopravu na

těchto tratích. Smlouva o přepravě cestujících na uvedených tratích byla uzavřena na dobu 15 let.

Středisko Šumava společnosti GW Train Regio, a. s., ve Volarech má na starosti zajišťování provozu na tratích z Českých Budějovic do Černého Kříže, z Čičenic do Nového Údolí a ze Strakonice do Volar. GW Train Regio převzal dopravu 10. prosince 2017, dopravu zajišťují modernizované motorové vozy německé řady 654 (RegioSprinter), motorové jednotky německé řady 628, jedna motorová jednotka řady 814 (RegioNova) a motorové vozy řady 816 a 810. Od grafikonu vlakové dopravy 2021/2022 pak též německé motorové jednotky RS1 (Regio-Shuttle, řada 840).

GW Train Regio AG

GW Train Regio AG ist ein tschechisches Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Aussig an der Elbe. Das Unternehmen ist hauptsächlich im Schienenpersonenverkehr auf regionalen Strecken tätig.

Im Jahr 1992 wurde die Gesellschaft Viamont GmbH gegründet und im Jahr 1996 in die Gesellschaft Viamont AG umgewandelt. Diese Gesellschaft hat im Jahr 1997 den Betrieb des regelmäßigen Personenverkehrs auf der Strecke 045 Trautenau – Freiheit and der Aupa aufgenommen.

Am 19. Juni 2008 gründete Viamont AG eine Tochtergesellschaft, Viamont Regio AG und trennte zum 1. Januar 2011 die Aktivitäten der Muttergesellschaft im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schienenpersonenverkehrs ab, die zuvor in der Division Personenverkehr zusammengefasst waren. Zum 1. Januar 2011 wurden auch die Rechte und Pflichten in Bezug auf diesen Teil des Geschäfts auf Viamont Regio AG übertragen.

Am 17. Oktober 2011 wurde die IDS building corporation AG ein Mitglied der IDS-Gruppe, alleiniger Aktionär des Unternehmens und kurz darauf – am 20. Dezember 2011 – änderte das Unternehmen seinen Namen in GW Train Regio AG.

Aus der Aufteilung des Eisenbahn- und Anschlussgleisbetriebs wurde eine neue Schwestergesellschaft, PDV Railway AG (die Abkürzung steht für „Betrieb von Eisenbahnen und Anschlussgleisen“) gegründet. Der Betrieb der Strecken Falkenau an der Eger – Graslitz und Trautenau – Freiheit an der Aupa, die zuvor von der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (SŽDC) an Viamont verpachtet waren, wurde auf diese Tochtergesellschaft übertragen. Im Juli 2012 kündigte der Direktor an, dass PDV Railway sich auch um den Betrieb anderer Strecken bewerben würde, die SŽDC zu pachten erwog.

Im Juni 2014 kaufte das Bus- und LKW-Unternehmen ČSAD JIHOTRANS AG (seit 2015 GW JIHOTRANS AG) den hundertprozentigen Anteil an GW Train Regio AG. Noch in diesem Jahr wurde sie einer der drei Teilnehmer am Ausschreibungsverfahren des Südböhmischen Bezirks für den Betrieb des Verkehrs auf den Regionalstrecken im Böhmerwald. Das Unternehmen erhielt den Auftrag aufgrund seines Leistungsangebots und betreibt seit dem 10. Dezember 2017 den Verkehr auf diesen Eisenbahnstrecken. Der Vertrag über die Personenbeförderung auf diesen Strecken wurde für einen Zeitraum von 15 Jahren abgeschlossen.

Das Böhmerwald-Zentrum von GW Train Regio AG in Wallern ist für den Betrieb der Strecken von Budweis nach Schwarzes Kreuz, von Zischenitz nach Neuthal und von Strakonitz nach Wallern zuständig. GW Train Regio hat den Verkehrsbetrieb am 10. Dezember 2017 übernommen, der mit modernisierten deutschen Triebwagen der Baureihe 654 (RegioSprinter), deutschen Triebwagen der Baureihe 628, einem Triebwagen der Baureihe 814 (RegioNova) sowie Triebwagen der Baureihen 816 und 810 durchgeführt wird. Seit dem Fahrplan 2021/2022 kamen noch ein deutscher Triebwagen RS1 (Regio-Shuttle, Baureihe 840) dazu.

Vodárna Zbytiny

Od zahájení provozu jezdily na trati Prachatice – Volary parní lokomotivy různých typů. Nejběžněji se používaly lokomotivy řady 310, 320, 422, 423, a 433. Každá tato lokomotiva spotřebovala na 10 km trati asi 3–5 m³ vody pro výrobu páry. V železniční stanici Zbytiny byla v roce 1899 vybudována vodárna pro zbrojení lokomotiv vodou.

Vodárna je vystavěna jako samostatný objekt ve východní části areálu nádraží. Jedná se o věžovitou patrovou stavbu obdélného půdorysu na kamenném odsazeném soklu, v přízemí z kamenného, v patře z hrázděného zdiva, z vnější strany s dřevěným obložením, se sedlovou střechou. V interiéru je dochována železná vodní nádrž na přibližně 60 m³ vody s částí rozvodů a vodoznak.

Do nádrže byla přiváděna voda potrubím ze studny pomocí parního čerpadla, které se nedochovalo. V expozici je umístěn kotel pro parní čerpadlo z vodárny ve stanici Vimperk. Z vodárny byla voda vedena potrubím do vodního jeřábu v kolejišti stanice, který se taktéž nedochoval. Pro napuštění vody do lokomotivy si strojvedoucí nebo topič napojil vodní jeřáb pomocí pohyblivého chobotu tak, aby voda plynule tekla do tendru lokomotivy.

Zaváděním motorové dopravy vodárna ztrácela na významu a od roku 1965, kdy byl provoz parních lokomotiv na této trati zcela ukončen, zůstala nevyužívaná a postupně chátrala.

Vodajem byl roce 2006 Ministerstvem kultury České republiky prohlášen kulturní památkou České republiky.

Roku 2020 prošla budova kompletní rekonstrukcí a ve stejném roce si vodárnu od Správy železnic pronajal Stifterův pošumavský železniční spolek Vimperk jako součást expozice „Železniční park“.

Velmi kvalitní řemeslné provedení reprezentuje příklad hrázdné stavby v jihočeském regionu. Svou podstatou dokumentuje konstituování základní železniční sítě v období poslední čtvrtiny 19. století. Vodárna ve Zbytinách je hodnotným a dnes už i poměrně výjimečným dokladem technologicko-provozního zázemí tratě Čičenice – Volary.

Wasserwerk Oberhaid (Zbytiny)

Seit der Inbetriebnahme verkehren auf der Strecke Prachatitz – Wallern Dampflokomotiven verschiedener Typen. Die am häufigsten eingesetzten Lokomotiven waren die Baureihen 310, 320, 422, 423 und 433. Jede dieser Lokomotiven verbrauchte etwa 3–5 m³ Wasser für die Dampferzeugung pro 10 km Strecke. Im Jahr 1899 wurde im Bahnhof Oberhaid ein Wasserwerk gebaut, um die Lokomotiven mit Wasser zu versorgen.

Das Wasserwerk wurde als separates Gebäude im östlichen Teil des Bahnhofsgeländes errichtet. Es handelt sich um ein turmförmiges, zweistöckiges Gebäude mit rechteckigem Grundriss auf einem versetzten Steinsockel, das im Erdgeschoss aus Stein und im Obergeschoss aus Fachwerk besteht, außen mit Holz verkleidet ist und ein Satteldach hat. Das Innere bewahrt einen eisernen Wassertank für ca. 60 m³ Wasser mit einem Teil der Wasserleitung und einem Wasserzeichen.

Das Wasser wurde mit einer Dampfpumpe, die nicht mehr erhalten ist, vom Brunnen in den Tank geleitet. In der Ausstellung befindet sich der Kessel für die Dampfpumpe des Wasserwerks vom Bahnhof Winterberg. Vom Wasserwerk wurde das Wasser zu einem Wasserkran im Bahnhofsgleis geleitet, der auch nicht mehr erhalten blieb. Um das Wasser in die Lokomotive zu füllen, verband der Lokführer den Wasserkran mit einem beweglichen Rüssel, sodass das Wasser gleichmäßig in den Lokomotivtender floss.

Mit der Einführung der Motortriebwagen verlor das Wasserwerk an Bedeutung und ab 1965, als der Dampflokbetrieb auf dieser Strecke vollständig eingestellt wurde, blieb es ungenutzt und verfiel allmählich.

Im Jahr 2006 wurde das Wasserwerk vom Kulturministerium der Tschechischen Republik zum Kulturdenkmal der Tschechischen Republik erklärt.

Im Jahr 2020 wurde das Gebäude komplett renoviert und im selben Jahr wurde das Wasserwerk von der Eisenbahnverwaltung an den Stifter-Böhmerwald-Eisenbahnverein Winterberg als Teil der Ausstellung „Eisenbahnpark“ vermietet.

Die hochwertige handwerkliche Ausführung ist ein Beispiel für einen Fachwerkbau in der südböhmischen Region. Sie dokumentiert im Wesentlichen den Aufbau des grundlegenden Eisenbahnnetzes im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Das Wasserwerk in Oberhaid ist ein wertvolles und heute ganz außergewöhnliches Beispiel der technischen und betrieblichen Ausstattung der Strecke Zischenitz – Wallern.