

Es musste sonach ein Terrain gesucht werden, in welchem der Höhenwechsel in der Oberfläche noch in möglichst gemilderter Form auftritt, da mit dem häufigeren jähren Unduliren des Bodenreliefs natürlich die Schwierigkeiten der Herstellung eines stetigen Bahnniveaus bedeutend wachsen.

Oekonomische Rücksichten machten es also zum Gebote, die Trace so zu ziehen, dass sie entweder die verschiedenen Wasserläufe thunlichst nahe an ihrem Quellengebiete überschritt, oder sich, wo irgend möglich, ihrer Richtung anschloss.

Der Maispitz- und Jaispitz-Bach, dann die Jarmeritza und die Iglava mit ihren vielfach verzweigten Nebenwässern durchziehen das Bahngebiet, alle fließen vereinigt mit der Thaya bei Lundenburg in die March; je mehr sie also nördlich entspringen, desto mehr fällt ihr Zug mit der nordwestlichen Haupttrichtung der Bahn zusammen.

Dieser Vortheil durfte nicht unausgenützt bleiben und motivirt die nachfolgende Traceführung. Die Bahnlinie folgt von Znaim aus zuerst dem Leskabache, setzt von diesem, wo sein Lauf beginnt, in das Thal des Granitzbaches hinüber, erreicht mit demselben bei Edmitz die Höhe des Quellgebietes des Maispitzbaches, durchzieht dasselbe und tritt dann in dasjenige des Jaispitzbaches über. In den Terrainfalten, welche das wasserreiche Netz dieses Baches dem Granite einzudrücken vermocht hat, gelang es, die Trace ohne grosse Schwierigkeiten bis zum Jarmeritza-Thale bei Mährisch-Budwitz hinüber zu führen. Im Jarmeritza-Thale selbst (von Budwitz bis Jarmeritz) und weiter in dem vom Norden her in dasselbe einfallenden Rokitnathale fand sich sodann wieder ausnehmend günstiges Terrain für die Trace und der Bau reducirte sich auf die Herstellung einer Thalbahn einfachsten Charakters.

Schwieriger gestalteten sich die Verhältnisse wieder, wo die Trace mit dem Rokitnathale die Wasserscheide der Iglawa erreicht hat. Da die Iglawa, sowie auch ihre zahlreichen aus dem mährischen Gebirge herabfallenden Nebengewässer das Granitplateau tief durchfurchen und dadurch der Oberfläche eine wilde, unregelmässige Plastik gegeben haben, so blieb für die Führung der Trace keine andere Wahl, als einem dieser von der Natur bereits geebneten Wege zu folgen und dazu eignete sich am vorzüglichsten das Thal der Iglawa selbst. Es kam sonach darauf an, dasselbe so rasch als möglich zu erreichen.

Der Weg dazu fand sich in dem obern Wasserregime des Startscher Baches, wenn auch nicht ohne einige bedeutende Opfer; bei Okřiško tritt dann die Trace an das hohe Bruchufer der Iglawa vor, und wird von hier auf einer in den westlichen Thalgehängen herabgezogenen Rampe im Gefälle von 0.010 auf die Thalsole herabgeleitet, welche sie oberhalb Czichau erreicht.

Die Strecke von der Höhe der Wasserscheide bei Startsch (Station für Trebitsch) bis nach Czichau gehört zu den schwierigeren Parthien der Bahn. Die unvermeidlichen Einschnitte erforderten, weil durchgehends fester Granit auszuheben war, wiewgleich ihre Tiefe nicht übermässig gross ist, doch namhafte Kosten und einen bedeutenden Zeitaufwand.

Die Einschnittsmassen waren theils durch die Bahnnivellette, theils durch den Bedarf an Damm-Material bedingt.

Die nun folgende Parthie der Bahntrace, dem Iglawathal entlang bis Iglau, bot nur geringe Bauschwierigkeiten. Der Thalboden hat hinlängliche Breite, ist ziemlich geradlinig gestreckt, nicht versumpft und nur in Folge der kurzgewundenen Serpentinaen des Flusslaufes hie und da Ueberschwemmungen ausgesetzt.

Das Bahnniveau wurde nur so hoch gelegt, als es die Wasserhöhe erheischt, und nur an den schärferen Thalwindungen war es geboten, die vollkommen soliden Lehnen anzuschneiden.

Von Czichau bis in die Nähe von Iglau bleibt die Trace auf dem rechten Ufer, der Fluss musste mehrfach corrigirt werden, um allzuschärfe Curven zu vermeiden; die Ortschaften und Mühlen blieben geschont. Der Bau dieser Thalstrecke war einfach und nicht besonders kostspielig.

In der Nähe von Iglau aber wurden grössere Bauten erforderlich; es kam hier schon die Rücksicht auf die Bahnhofslage bei Iglau und die Fortsetzung der Linie weiterhin in Betracht, welche eine Hebung der Trace verlangte. Schon von Beranau an musste daher eine Steigung von 0.010 angewendet werden, um die nöthige Höhe bei Iglau zu erreichen. Es ist selbstverständ-