

# 01.05.1906

Železniski čara do Wósporka so wotewri	Bahnstrecke nach Weißenberg eröffnet
<p>Železniska čara Radwor - Lubij bu 1906 kompletnje dotwarjena a dnja 01.05.1906 swjatočnje wotewrjena. Železniska čara Lubij-Radwor bě tak mjenowana pôdlanska čara w Sakskej, kotaž bu prénjotnje jako dželny wotrézk Sakskeje sewjerowuchodneje železnicy (Lubij-Riesa) projektowana. Wjedzeše wot Lubija přez Wóspork do Radwora a měješe tam přizamknjenje k zviskej Budyšin-Wojerecy.</p> <p>1898 započachu so přihotovanske džela za paralelnje k pruskej hranicy běžacu sekundarnu čaru Wóspork-Radwor. Dokelž wobhladowaše so čara jako dželny džel tehdy planowanej Sakskeje sewjerowuchodneje železnicy, so na móžnosć pozdžíšeho wutwara k dwukolijowej hłownej čarje džiwaše.</p> <p>14. junija 1900 so železniski twar přizwoli a twarske džela započinachu so dnja 1. oktobra 1902. Jako jenički wjetši twar měješe so blisko Wósporka džesać wobłukowy Wiadukt přez Lubatu natwarić, kotryž nasta w tehdy nowotarskej betonowej technologiji twarjenja. Dnja 10. nowembra 1903 wotrézk Wóspork-Bart wotewréchu. Pokročowanje twara hač do Radwora pak so dliješe. Hakle wokoło lětneho přechoda 1904/1905 schwali Saksi krajny sejm cyłkownje 2 mio. markow za dotwar čary. 7. měrca 1905 započinachu z twarskimi dželami. Nimo sprjewineho mosta z trébnymi zapławjenjemi bě wosebje tež nowotwar dwórnišča Radwor trébny, kotryž dyrbješe so na wotbóčkowu staciju wutwarić. Dwórnišćowe twarjenje z hosćencom bu hižo 28.04.1906 swjatočnje přepodate. W slědowacych lětach nasta při dwórnišču małe „Sydliščo železnicarjow“.</p> <p>Při železniskej čarje do Wósporka sewjernje Radwora bu małe zastaniščo při dróze do Łupoje (džensa wotbóčka do Bronja) natwarzene. Tam běchu tež wuhibka a wotbočace kolije - hdžež su hač do 60-tých lět twory wosebje za ratarstwo na- a wotkladowali. Železniske kolije a připrawy su hižo lěta dospołnje wottwarzene, twarjenje zastanišča je džensa bydlenski dom.</p> <p>K změnje jězbneho plánu dnja 27. meje 1972 bu wosobowy wobchad mjez Lubijom a Bartom zastajeny. K změnje jězbneho plánu nazymu skónči so tež na zbytnej čarje do Radwora wosobowy wobchad. Wot toho časa jězdžachu jenož hišće nakladne čahi mjez Bartom a Radworom. Jako Margarećina hěta kónc 1993 swoju produkciju zastaji, příndže tež kónc tuteje čary. 1997 zawrě so nakladne dwórniščo Hućina. <a href="#">Dokónčne zavrění čary bě k 1. septembrej 1996 (Bart-Hućina)</a> resp. <a href="#">15. awgustej 1998 (Hućina-Radwor)</a>. 2004 buchu zwostate kolije wot priwatnych firmow wottwarzene.</p> <p>Wulke dwórnišćowe twarjenje při wotbóčnym dwórnišču Radwor bu po zavrjenju železniskeje čary, po tym zo bě doho pródne stało přez Radworskeho priwatneho inwestora zaso k žiwjenju zbudzene. Wón je w hornich rumnosćach pomnikoškitaneho twarjenja bydlenja wutwarił a přewostaji přzemjo powšitkownowužitnemu „Towarstwowemu dwórnišču inkluzije Radwor z.t.“.</p>	<p>Die Bahnstrecke Radibor - Löbau wurde 1906 komplett fertig gestellt und am 01.05.1906 feierlich eröffnet. Diese Bahnstrecke Löbau-Radibor war eine Nebenbahn in Sachsen, die ursprünglich als Teilabschnitt der Sächsischen Nordostbahn (Löbau-Riesa) projektiert worden war. Sie verlief von Löbau über Weißenberg/OL nach Radibor und hatte dort Anschluss an die Verbindung Bautzen-Hoyerswerda.</p> <p>1898 begannen die Vorarbeiten für die parallel zur preußischen Grenze verlaufende Sekundärbahn Weißenberg-Radibor. Da man die Strecke als ein Teilstück der noch im Planungsstadium befindlichen Sächsischen Nordostbahn betrachtete, wurde auf die Möglichkeit des späteren Ausbaues zu einer zweigleisigen Hauptbahn geachtet.</p> <p>Am 14. Juni 1900 wurde der Bahnbau genehmigt. Der eigentliche Streckenbau begann am 1. Oktober 1902. Als einziges größeres Bauwerk musste nahe Weißenberg ein zehnbogiger Viadukt über das Löbauer Wasser errichtet werden, der in der damals neuartigen Betonbauweise entstand.</p> <p>Am 10. November 1903 wurde der Abschnitt Weißenberg-Baruth eröffnet. Der Weiterbau nach Radibor verzögerte sich jedoch. Erst um die Jahreswende 1904/1905 genehmigte der sächsische Landtag insgesamt 2 Mio. Mark für die Fertigstellung der Strecke. Am 7. März 1905 begannen die Bauarbeiten. Neben der Spreebrücke mit den notwendigen Flutöffnungen war insbesondere auch ein Neubau des Bahnhofes Radibor notwendig, der zur Abzweigstation umgebaut werden musste. Das Bahnhofsgebäude mit Gaststätte wurde bereits am 28.04.1906 feierlich übergeben. In den Folgejahren entstand am Bahnhof eine kleine „Eisenbahnersiedlung“ An der Bahnstrecke nach Weißenberg wurde ein kleiner Haltepunkt an der Straße nach Lappa (heute Abzweig nach Brohna) angelegt. Dort gab es auch ein Verladegleis mit zugehöriger Weiche - wo bis in die 60-er Jahre Güter vor allem für die Landwirtschaft umgeschlagen worden sind.</p> <p>Die Bahnanlagen samt Umschlagplatz sind seit Jahren komplett abgebaut, das Betriebsgebäude des Haltepunktes ist heute ein Wohnhaus.</p> <p>Zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1972 wurde der Personenverkehr zwischen Löbau und Baruth eingestellt. Zum Fahrplanwechsel im Herbst verlor auch die Reststrecke ihren Personenverkehr. Fortan bestand nur noch Güterverkehr zwischen Baruth und Radibor. Als die Margarethenhütte Ende 1993 ihre Produktion einstellte, kam auch das Ende der Reststrecke. 1997 wurde der Güterbahnhof Guttau geschlossen. <a href="#">Die Stilllegung der Strecke erfolgte am 1. September 1996 (Baruth-Guttau) bzw. 15. August 1998 (Guttau-Radibor).</a> 2004 wurden die verbliebenen Gleise abgebaut.</p> <p>Das große Bahnhofsgebäude am Abzweigbahnhof Radibor wurde nach der Stilllegung der Bahnstrecke nach langem Leerstand durch einen privaten Investor wieder zum Leben erweckt. Er hat in den oberen Geschossen des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes Wohnungen ausgebaut und stellt das Erdgeschoss dem gemeinnützigen „Verein Bahnhof der Inklusion Radibor e.V.“ zur Verfügung.</p>

## Žórła/Quellen:

Hans von Polenz: Eisenbahnen im Bautzener Land; Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V., Löbau 2006  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_L%C3%BCbau%E2%80%93Radibor](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_L%C3%BCbau%E2%80%93Radibor)



Čara železnicy mjez Lubijom a Radworjom

Streckenverlauf der Bahnstrecke Löbau-Radibor

### Z Radworja do Lubija a wróćo.

Tu maja wšitke čahi 2., 3. a 4. rjadownu.

828	1207*	509	957	Z Radworja (zastan.)	do	632	1041*	111	225	714
834	1213*	515	1003	" Radworja (dwórn.)	"	626	1035*	104	219	708
841	1220*	522	1009	" Lutowča . . . . .	"	620	1028*	1259	213	702
847	1226*	528	1015	" Wulkeje Dubrawy .	"	615	1023*	1254	207	627
856	1235*	537	1023	" Klukša (Zdžerje)	"	604	1012*	111	155	646
904	1243*	545	1031	" Hučiny . . . . .	"	524	1002*	102	145	636
914	1258*	624	1039	" Barta . . . . .	"	545	953*	102	136	621
925	104*	605	1950	" Hrodžišča . . . . .	"	527	944*	127	619	
709	955	142*	642	1056	" Wósborka . . . . .	530	937*	120	612	832
715	1001	149	649	" Malečić . . . . .	"	910		1248	555	827
721	1007	155	655	" Lutow . . . . .	"	904		1242	549	821
728	1015	202	703	" Hušiny . . . . .	"	857		1235	542	815
733	1019	207	707	" Radmeric . . . . .	"	853		1231	538	811
747	1034	221	722	" Ketlic . . . . .	"	846		1224	531	804
757	1044	281	732	do Lubija . . . . .	z	837	jenož	1215	529	725

\* Z Radworja do Wósborka a wróćo jenož sobotu.

Jězdny plan z lěta 1922 (Serbske Nowiny)

Fahrplan aus dem Jahr 1922 (Serbske Nowiny)



Hłowne dwórnišćowe twarjenje w 90-tych lětach 20. lětstotka

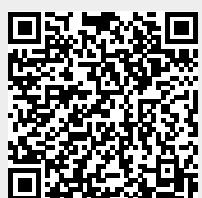
Das Hauptgebäude des Bahnhofs Radibor in den Neunzigern des 20. Jahrhunderts

---

[start.....1906](#)

From:

<http://82.165.187.122/> - **Radibor - Chronik**



Permanent link:

[http://82.165.187.122/doku.php?id=01.05.1906\\_bahnstrecke\\_weissenberg](http://82.165.187.122/doku.php?id=01.05.1906_bahnstrecke_weissenberg)

Last update: **2023/11/01 14:09**