

**01.05.1906**

**Železniski čara do Wósporka so wotewri**

**Bahnstrecke nach Weißenberg eröffnet**

Železniski čara do Wósporka so wotewri	Bahnstrecke nach Weißenberg eröffnet
<p>Železniska čara Radwor - Lubij bu 1906 kompletnje dotwarjena a dnja 01.05.1906 swjatočne wotewrjena. Železniska čara Lubij-Radwor bě tak mjenowana pódłanska čara w Sakskej, kotaž bu přenjotnje jako dźelny wotrézk Sakskeje sewjerowuchodneje železnicy (Lubij-Riesa) projektowana. Wjedčeše wot Lubija přez Wóspork do Radworja a měješe tam přizamknjenje k zwiskej Budyšin-Wojerecy.</p> <p>1898 započachu so přihotowanske dźěla za paralelnje k pruskej hranicy běžacu sekundarnu čaru Wóspork-Radwor. Dokelž wobhladowaše so čara jako dźelny dźel tehdy planowanej Sakskeje sewjerowuchodneje železnicy, so na móžnosć pozdžišeho wutwara k dwukolijowej hłownej čarje džiwaše.</p> <p>14. junija 1900 so železniski twar přizwoli a twarske dźěla 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 Radworja pak so dlijše. Hakle wokoło lětneho přechoda 1904/1905 schwali Saksi krajny sejm cyłkownje 2 mio. markow za dotwar čary. 7. měrca 1905 započinachu z twarskimi dźěłami. Nimo sprjewineho mosta z trěbnymi zapławjenjemi bě wosebje tež nowotwar dwórnišča Radwor trěbny, kotryž dyrbješe so na wotbóčkowu staciju wutwarić. Dwórnišćowe twarjenje z hosćencom bu hižo 28.04.1906 swjatočne přepodate. W slědowacych lětach nasta při dwórnišču małe „Sydliščo železnicarjow“.</p> <p>Při železniskej čarje do Wósporka sewjernje Radworja bu małe zastaniščo při dróze do Łupoje (džensa wotbóčka do Bronja) natwarjene. Tam běchu tež wuhibka a wotbočace kolije - hdžež su hač do 60-tych lět twory wosebje za ratarstwo na- a wotkładowali. Železniske kolije a připrawy su hižo lěta dospołnje wottwarjene, 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 Radworja wosobowy wobchad. Wot toho časa jězdžachu jenož hišče nakładne čahi mjez Bartom a Radworjom. Jako Margarećina hěta kónč 1993 swoju produkciju zastaji, příndže tež kónč tuteje čary. 1997 zavrě so nakładne dwórniščo Hućina. Doskónčne zavrěnie čary bě k 1. septembrej 1996 (Bart-Hućina) resp. 15. awgustej 1998 (Hućina-Radwor). 2004 buchu zwostate kolije wot priwatnych firmow wottwarjene.</p> <p>Wulke dwórnišćowe twarjenje při wotbóčnym dwórnišču Radwor bu po zavrjenju železniskeje čary, po tym zo bě dołho prözdne stało přez Radworskeho priwatneho inwestora zaso k žiwjenju zbudžene. Wón je w hornich rumnosćach pomnikoškitaneho twarjenja bydlenja wutwarił a přewostaji přizemjo 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. Die Stilllegung der Strecke erfolgte am 1. September 1996 (Baruth-Guttau) bzw. 15. August 1998 (Guttau-Radibor). 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>

Źródła/Quellen:

Hans von Polenz: Eisenbahnen im Bautzener Land; Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V., Löbau 2006  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_L%C3%B6bau%E2%80%93Radibor](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_L%C3%B6bau%E2%80%93Radibor)



Z Radworja do Lubija a wróćo.

Tu maja wliite čísla 2., 3. a 4. rjadowenia.

828	1207*	509	604	Z Radworja (zastan.)	do	602	104*	111	226	744
834	1218*	515	1004	"	"	626	1038*	104	519	708
841	1220*	522	1003	"	"	620	1028*	1959	513	702
847	1226*	528	1015	"	"	615	1028*	1264	207	651
856	1235*	537	1023	"	"	604	1019*	104	155	648
904	1248*	545	1021	"	"	524	1002*	104	145	638
913	1250*	621	1029	"	"	545	958*	104	136	621
920	1251*	104*	1020	"	"	521	958*	104	130	621
709	655	149*	622	1029	"	521	958*	104	1248	545
715	1001	149	639	"	"	520	958*	104	545	827
731	1007	155	655	"	"	904	1242	549	821	
738	1015	209	703	"	"	857	1235	542	815	
738	1019	207	704	"	"	858	1231	538	811	
747	1084	221	729	"	"	846	1224	581	804	
757	1044	281	742	"	"	837	1215	529	793	

\* Z Radworja do Wóśborka a wróćo jenož soboru.

Čara železnicy mjez Lubijom a Radworjom

Streckenverlauf der Bahnstrecke Löbau-Radibor



Hłowne dwórnišcove twarjenje w 90-tych lětach 20. lětstotka

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

From:

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



Permanent link:

[http://82.165.187.122/doku.php?id=01.05.1906\\_bahnstrecke\\_weissenberg&rev=1661525046](http://82.165.187.122/doku.php?id=01.05.1906_bahnstrecke_weissenberg&rev=1661525046)

Last update: **2022/08/26 14:44**