
01.05.1906

Last
update: 01.05.1906_bahnstrecke_weissenberg http://82.165.187.122/doku.php?id=01.05.1906_bahnstrecke_weissenberg&rev=1661525254
2022/08/26 14:47

Železniski čara do Wósporka so wotewri	Bahnstrecke nach Weißenberg eröffnet
---	---

Železniski čara do Wósporka so wotewri	Bahnstrecke nach Weißenberg eröffnet
Železniska čara Radwor - Lubij bu 1906 kompletnje dotwarjena a dnja 01.05.1906 swjatočnje wotewrjena. Železniska čara Lubij-Radwor bě tak mjenowana pódlanska čara w Sakskej, kotraž bu přenjatnje jako džělny wotrězk Sakskeje sewjerowuchodnej železnicy (Lubij-Riesa) projektowana. Wjedžeše wot Lubija přez Wóspork do Radworja a měješe tam přizamknjenje k zwiskej Budyšin-Wojerecy. 1898 započachu so přihotowanske džěla za paralelnje k pruskej hranicy běžacu sekundarnu čaru Wóspork-Radwor. Dokelž wobhladowaše so čara jako džělny džěl tehdy planowanej Sakskeje sewjerowuchodnej železnicy, so na móžnosć pozdžišeho wutwara k dwukolijowej hłownej čarje džiwaše. 14. junija 1900 so železniski twar přizwoli a twarske džěla 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 technologii twarjenja. Dnja 10. nowembra 1903 wotrězk Wóspork-Bart wotewrěchu. Pokročowanje twara hač do Radworja pak so dliješe. Hakle wokoło lětneho přechoda 1904/1905 schwali Sakski krajny sejm cyłkownje 2 mio. markow za dotwar čary. 7. měrca 1905 započinachu z twarskimi džěłami. Nimo sprjewineho mosta z trěbnymi zapławjenjemi bě wosebje tež nowotwar dwórnišća Radwor trěbny, kotryž dyrbeje so na wotbóčkowu staciju wutwarić. Dwórnišćowe twarjenje z hosćencom bu hižo 28.04.1906 swjatočnje přepodate. W slědowacych lětach nasta při dwórnišću małe „Sydlišćo železnicarjow“. Při železniskej čarje do Wósporka sewjernje Radworja bu małe zastanišćo 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 zastanišća je džensa bydlenski dom. K změnje jězbneho plana dnja 27. meje 1972 bu wosobowy wobchad mjez Lubijom a Bartom zastajeny. K změnje jězbneho plana nazymu skónči so tež na zbytnjej čarje do Radworja wosobowy wobchad. Wot toho časa jězdžachu jenož hišće nakładne čahi mjez Bartom a Radworjom. Jako Margarećina hěta kónc 1993 swoju produkciju zastaji, přińdže tež kónc tuteje čary. 1997 zawrě so nakładne dwórnišće Hućina. Dorskónčne zawrěnje čary bě k 1. septembrej 1996 (Bart-Hućina) resp. 15. awgustej 1998 (Hućina-Radwor). 2004 buchu zwostate kolije wot priwatnych firmow wottwarjene. Wulke dwórnišćowe twarjenje při wotbóčnym dwórnišću Radwor bu po zawrjenju železniskeje čary, po tym zo bě dołho prózdne stało přez Radworskeho priwatneho inwestora zaso k žiwjenju bzdžene. Wón je w hornich rumnosćach pomnikoškitaneho twarjenja bydlenja wutwarił a přewostaji přizemjo powšitkownowužitnemu „Towarstwowemu dwórnišću inkluzije Radwor z.t.“.	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. 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. 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. 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 Luppä (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. Die Bahnanlagen samt Umschlagplatz sind seit Jahren komplett abgebaut, das Betriebsgebäude des Haltepunktes ist heute ein Wohnhaus. 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 Guttai geschlossen. Die Stilllegung der Strecke erfolgte am 1. September 1996 (Baruth-Guttai) bzw. 15. August 1998 (Guttai-Radibor). 2004 wurden die verbliebenen Gleise abgebaut. 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.

Žórta/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>



Streckenverlauf der Bahnstrecke Löbau-Radibor

Z Radworja do Lubija a wróco.

Tu maja wšitke čahy 2., 3. a 4. rjadownju.

828	1207*	509	957	Z Radworja (zastan.)	do	632	1041*	111	225	714
834	1213*	515	1003	„ Radworja (dwórny.)	„	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	657
856	1235*	537	1023	„ Klukša (Zdzerje) . . .	„	604	1012*		155	646
904	1243*	545	1031	„ Hučiny	„	554	1002*		145	636
914	1253*	654	1039	„ Barta	„	545	953*		136	627
925	104*	605	1050	„ Hrodžišča	„	537	944*		127	619
709	955	142*	642	„ Wósborka	„	530	987*		120	612
715	1001	149	649	„ Malečic	„		910		1248	555
721	1007	155	655	„ Łutow	„		904		1242	549
728	1015	202	703	„ Hlušiny	„		857		1235	542
733	1019	207	707	„ Radmeric	„		853		1231	538
747	1034	221	722	„ Ketlic	„		846		1224	531
757	1044	231	732	do Lubija z			837		1215	522

* Z Radworja do Wósborka a wróco 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

From:

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

Permanent link:

http://82.165.187.122/doku.php?id=01.05.1906_bahnstrecke_weissenberg&rev=1661525254

Last update: **2022/08/26 14:47**

