Internationale Eisenbahn Liberec-Zittau-Varnsdorf

Mezinárodní železnice Liberec-Žitava-Varnsdorf

Pavel Vursta

Liberecký kraj

VÁŽENÍ CESTUJÍCÍ,

pouze dvě železniční tratě slouží v Libereckém kraji již více jak 150 let – pardubicko-liberecká a jen nepatrně mladší, kratší, ale neméně významná liberecko-žitavská. Zatímco na spojnici do východních Čech stále vládnou České dráhy, na dráze do Saska již znovu, podobně jako v dávných časech, působí zahraniční dopravce – Vogtlandbahn s moderními vlaky Trilex. A protože se jedná o důležité spojení Libereckého kraje se sjednocenou Evropou, zasluhuje si pozornost i z hlediska kvality nabízených služeb a nezbytného zázemí. Liberecký kraj proto přivítal možnost využití prostředků evropské přeshraniční spolupráce (program Cíl3) na zlepšení prostředí pro cestující také ve stanicích, včetně zajištění plné bezbariérovosti. Díky projektu Lubahn, který jsem měl tu čest osobně zahájit, tak ve výchozí stanici Liberec vzniklo ukázkové moderní nástupiště, nově s nástupní hranou ve výšce vnitřní podlahy vlaků Desiro a Stadler. Byť označením je až 5., jedná se o příklad, jak by do budoucna měla vypadat všechna vlaková nástupiště, a to nejen v Liberci. I díky projektu Lubahn tak má železnice v Libereckém kraji zajištěnu dobrou perspektivu v roli základu systému veřejné dopravy. Přeji příjemné počtení publikace, která zároveň volně navazuje na dosavadní tematické ediční počiny resortu dopravy Libereckého kraje.

Vladimír Mastník

SEHR GEEHRTE FAHRGÄSTE,

in der Region Liberec gibt es nur zwei Strecken, die bereits älter als 150 Jahre sind – die Strecke Pardubice-Liberec und die ein wenig jüngere und kürzere, aber genauso bedeutende Strecke Liberec-Zittau. Während auf der Verbindungsstrecke nach Ostböhmen nach wie vor die Tschechischen Bahnen „regieren“, ist es auf der Eisenbahnstrecke nach Sachsen, ähnlich wie in vergangenen Zeiten, wieder ein ausländisches Eisenbahnverkehrsunternehmen - die Vogtlandbahn mit ihren modernen Trilex-Zügen. Und da es sich um eine wichtige Verbindung zwischen der Region Liberec und dem zusammenwachsenden Europa handelt, verdient diese Aufmerksamkeit, insbesondere in Bezug auf die angebotenen Leistungen sowie auf die Infrastruktur. Die Region Liberec begrüßte deshalb die Möglichkeit, die Mittel der europäischen grenzübergreifenden Zusammenarbeit („Ziel-3-Programm“) für die Verbesserung der Bedingungen für die Fahrgäste auch in den Stationen, inkl. der Gewährung einer vollen Behindertengerechtheit, nutzen zu können. Dank des Projektes LUBAHN, bei dem ich die Ehre hatte, es persönlich zu starten, wurde somit im Bahnhof Liberec ein modernder vorbildlicher Bahnsteig erbaut. Dabei befinden sich Bahnsteigkante und Einstiegshöhe der Fahrzeugtypen Siemens Desiro und Stadler Regioshuttle auf dem selben Niveau. Dieser Bahnsteig des Liberecer Bahnhofes trägt die Bezeichnung fünfter Bahnsteig, jedoch handelt es sich um ein Beispiel dafür, wie in der Zukunft alle Bahnsteige aussehen sollten und zwar nicht nur in Liberec. Auch dank des Projektes Lubahn hat die Eisenbahn in der Region Liberec eine gute Perspektive in ihrer Rolle als Grundgerüst des ÖPNV-Systems. Ich wünsche Ihnen ein angenehmes Lesen dieser Publikation, die gleichzeitig die Reihe der thematischen Publikationen des Ressorts Verkehr der Region Liberec fortschreibt.

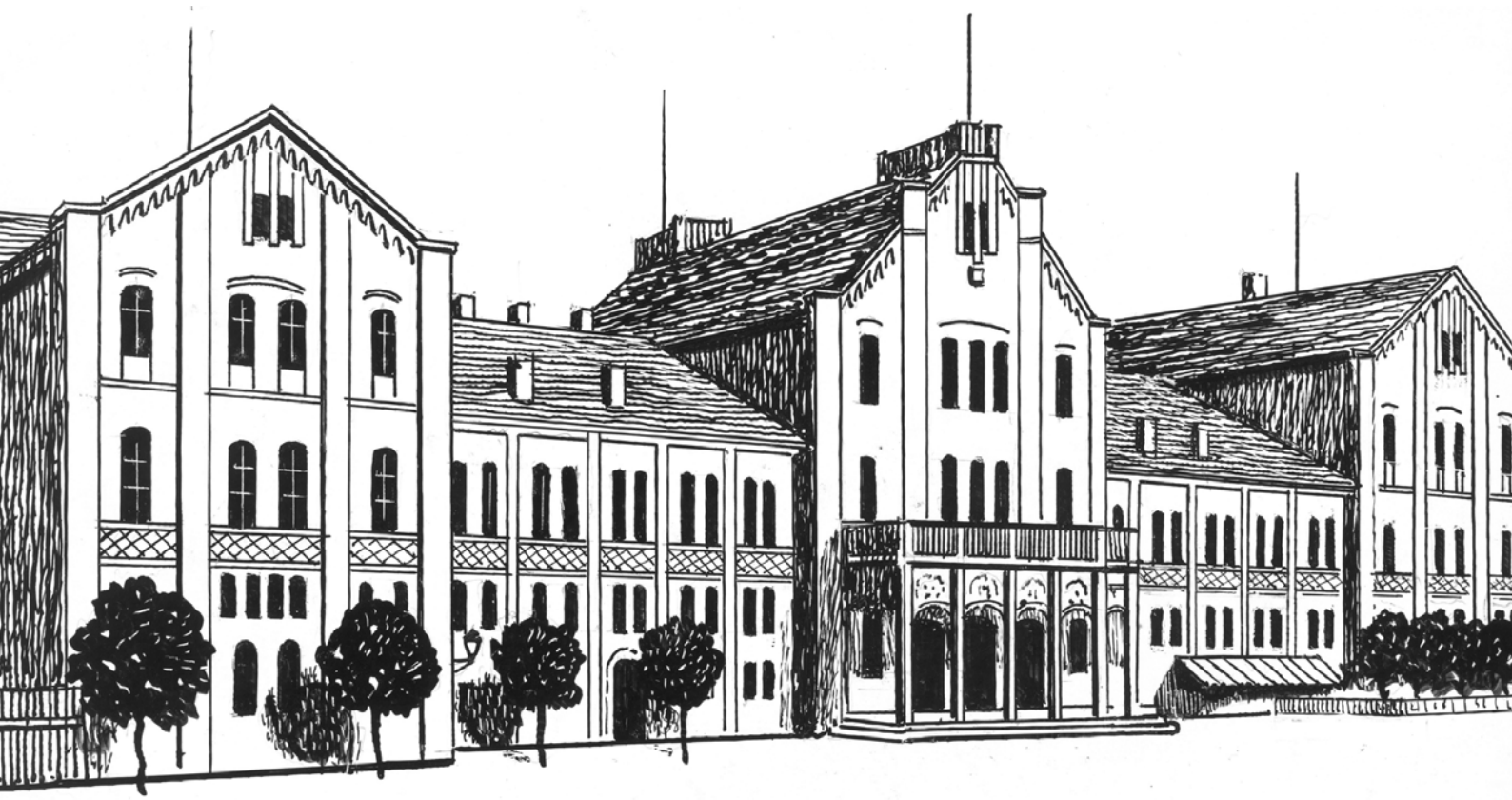
Vladimír Mastník

OBSAH

1.	Úvod	4
2.	Těžkosti zrodu	4-5
3.	Konečně se staví	5-6
4.	Slavné zahájení	6
5.	Provoz na plné obrátky	7
6.	Provoz v novém století	7-8
7.	Železnice žije dál	8-9
8.	Spojnice měst a obcí	9
9.	Oblíbená a sílící	10
10.	Závěr	10-11
	Mapa	12-13

INHALT

	Der Landkarte	12-13
1.	Einleitung	14
2.	Die Anfangsschwierigkeiten	14-15
3.	Endlich wird gebaut	15-16
4.	Die berühmte Eröffnung	16-17
5.	Betrieb auf vollen Touren	17
6.	Der Betrieb im neuen Jahrhundert	18
7.	Die Eisenbahn lebt weiter	19
8.	Verbindung für Städte und Gemeinden	19-20
9.	Beliebt und stärker	20-21
10.	Abschluss	21-22



1. ÚVOD

I když dnes vnímáme železnici jako ucelenou síť tratí, v počátcích jejího budování a v průběhu postupného propojování jednotlivých úseků tomu tak nebylo. Dnes rozlišujeme úseky s jinou traťovou rozchodností nebo úseky zajímavé z hlediska lokálního provozu, historie či turistiky. Když konstruktér George Stephenson v září roku 1825 řídil první vlak tažený parní lokomotivou, nikdo ještě netušil, že byl položen základ pro budování železnic. Tato událost se odrazila i v tehdejším Rakousku a na naše území přijel první vlak po trati Severní dráhy císaře Ferdinanda vedoucí z Vídně do Břeclavi, dne 6.6.1839. Všechny postupně budované železniční tratě a úseky mají své osudy i příběhy, které provázely jejich zrod, výstavbu i vývoj.

Mezinárodní železnice z Liberce do Žitavy a dále do Varnsdorfu je mimořádně zajímavá a můžeme říci, že v několika oblastech je dokonce unikátní. Takzvaná žitavská železnice byla bezesporu první cizozemskou železnicí v Čechách. Nadto ji vybudovala a provozovala cizí soukromá společnost a později cizí stát až do roku 1945. Je jednou z mála tratí, na níž se provozovala a stále provozuje peážní doprava. V roce 1859 byla druhou železniční tratí spojující průmyslový Liberec, a tak se stala přirozeným pokračováním první tratě, která vedla z Pardubic do Liberce. Tím se vyhovělo dlouholeté a urputné snaze průmyslových kruhů, které chtěly dopravně spojit kulturní a průmyslová centra tehdejšího Saska a spojit se tak s dalšími německými státy. Pro Sasko bylo spojení s Rakouskem rovněž výhodné, a proto i po letech nepřetržitého provozu, při kterém se projevily politické i společenské poměry, zůstala tato mezinárodní železnice dopravním pojmem s jistotou účelnosti i dobrými vyhlídkami.

2. TĚŽKOSTI ZRODU

Železnice, po vzoru silnic a cest, dala prostor k propojení sousedních oblastí v příhraničí. Dvě velká města, Žitava a Zhořelec, ležící blízko našich hranic, soupeřila v minulosti o dopravní spojení s Čechami. Toto historické spojení dokládají významné obchodní stezky. V první řadě stezka Záhošťská, vedoucí z Prahy do Žitavy, a Nisská, vedoucí rovněž z hlavního města Čech, spojující Liberec a Zhořelec. Dopravní spojení vedlo k jisté řevnivosti obou příhraničních měst. Ta vyvrcholila v dlouhodobé sváry, které nepominuly ani v počátcích železnice.

Tehdy samostatné státy Sasko a Prusko měly vždy velký zájem o obchodní, dopravní i kulturní spojení s centrem soustředěného průmyslu Libereckem, vstupní branou Rakouska. Obdobné to bylo se zájmy Liberecka, které jako první prosazovali liberečtí továrníci Karel Herzig a Johann Liebieg. Přispěla tomu skutečnost nově otevřených uhelných dolů u saských hranic, které umožňovaly získat levnější palivo pro stále se rozvíjející průmysl. Již koncem třicátých let devatenáctého století se zrodila myšlenka vybudovat železnici. K tomu bylo ustaveno přípravné komité jak v Lužici, tak později v Liberci. Oba tyto přípravné orgány se navzájem podporovaly, ale doposud bez výsledku realizace, který byl dovršen zamítavým stanoviskem vydaným prezidentem vídeňské dvorní komory hr.Kübeckem roku 1842. Spory byly podníceny také jistou žárlivostí komité pražsko-drážďanské železnice, které argumentovalo tím, že terén navrhované trasy z Žitavy do Liberce je nepříznivý a náklady stavby příliš drahé. Po tomto nezdaru zvolili liberečtí průmyslníci novou taktiku. Soustředili se na spojení se saskými a pruskými železnicemi, které v té době budovaly a provozovaly hustší síť železnic i poblíž našich hranic. A tak již v roce 1847 obdrželo město Liberec ministerský příslib, který počítal s přípravou koncese na stavbu tratě Žitava-Liberec. Příslib byl sice dán, ale stále se nic nedělo. V té době již byla známa myšlenka spojení na Jablonec n. Nisou a Tanvald.

Dále na Turnov, Jičín a Pardubice. Tuto myšlenku ovšem velmi důrazně kritizovala Praha, která se záměrem libereckých průmyslníků pominout hlavní město cítila velmi poškozena. Nejen že nebyly řešeny tyto negativní ohlasy, ale neřešila se ani otázka výstavby železnice Žitava-Liberec. Důležitým krokem, podporujícím snahu výstavby, bylo zřízení sídla obchodní a živnostenské komory pro celou oblast severu Čech v Liberci v roce 1851. V následujícím roce byla vyslána do Vídně deputace, vedená prezidentem komory Johannem Liebiegem. Dne 24. dubna 1853 byla ve Vídni podepsána smlouva mezi rakouskou a saskou vládou o stavbě a provozu lokomotivní železnice Žitava-Liberec. Za rakouskou stranu ji podepsal zástupce ministerstva obchodu Karel Coernig, za stranu saskou krajský ředitel z lužického Budyšína Eduard von Koernitz. Saský návrh byl upřednostněn před pruským, neboť panovala obava z pruské rozpínavosti a Bismarckova politického vzestupu. Do té doby se v oblasti železnic uplatňoval převážně systém státních drah, ale povolení žitavské železnice předznamenalo éru výlučně soukromých železnic. Navíc toto přelomové povolení pro soukromou zahraniční společnost mělo i výhodu přiznání státní garance. Výše zmíněné soupeření měst Žitavy a Zhořelce se promítlo i do jistých záruk povolení. Obsahovala to kuriózní dohoda, která spočívala v závazku nestavět dvacet pět let žádnou jinou železnici do Liberce ani z pruské, ani ze saské strany. Ačkoliv ještě nedošlo k vlastní ratifikaci, byly již v roce 1853 zahájeny práce na projektu, včetně vyměřování trasy a možnosti umístění jednotlivých nádraží. Až závěrem roku 1854 byla saským parlamentem projednávána ratifikace rakousko-saské železniční dohody z roku 1853 a k ustavení společnosti došlo až na jaře roku 1855. Ve správní radě byl i Johann Liebieg, jenž zprostředkovával možnost upisovat akcie této nové železniční společnosti, která se tak stala první cizozemskou železniční společností v Čechách.

Projekt Lubahn: Nově upravené nástupiště v Liberci.

3. KONEČNĚ SE STAVÍ

Řízením stavby byl pověřen inženýr Gustav Jiří Rachel. Saská strana zahájila stavbu v říjnu roku 1855, na českém území se začalo stavět v srpnu 1857. Ovšem definitivní koncese na stavbu a provoz žitavské železnice byla vydána rakouským ministerstvem obchodu až 19. září 1857. Zpočátku se při budování železnic často vedly spory o to, kudy trasa povede a kde bude umístěno nádraží. Tyto problémy se objevily i u stavby žitavské železnice a výběru místa libereckého nádraží předcházely bouřlivé diskuze. Původní návrh vybudovat nádraží blíže centru na místě zvaném „Keilův vrch“ nebyl prosazen a nové nádraží bylo vybudováno na umělém náspu v místě zvaném „Na jeřábu“. Společnost Pardubicko-liberecké dráhy vybudovala nádraží pro obě nové železnice. Žitavská dráha se zavázala přispět na výstavbu společného nádraží, do kterého byly později zapojeny další tratě, částkou 48 tisíc tolarů. Na samotnou stavbu měl vliv i nový koncesní zákon, který nově umožnil stavbu cizí soukromé společnosti a poskytl státní garanci ve čtyřprocentním zúrokování pořizovacího kapitálu. Stavba žitavské dráhy ale nepostupovala dle představ a byla proti první Pardubicko-liberecké pomalejší z několika důvodů. Předně se začalo stavět, aniž byla vydána koncese, což neskýtalo mnoho záruk. Problémy ale byly i stavební a sociální. Nadto došlo k dělnické stávce při stavbě největšího mostu, přes Nisu u města Žitavy a stavba se na čas přerušila, most byl dokončen až rok před zahájením provozu. Trať byla projektována a stavěna jako dvoukolejná, a proto vyžadovala náročnější terénní práce. Z toho důvodu se stavba tratě ještě více protáhla. Celá trať byla dokončena v říjnu roku 1859 a první zkušební osobní vlak projel celou tratí dne 25. října. Následujícího dne byla provedena oficiální provozní zkouška. Závažnost této zkoušky dokládá

přítomnost zástupců saských správních orgánů a sekretáře pražského místodržitelství, pana Helversona. Původní termín zahájení provozu byl stanoven na 1. listopadu, ale nevyřešené otázky celní a policejní služby oddálily zahájení o měsíc. Celkové náklady stavby byly vyčísleny na 10,5 milionů marek. Celá trať dnes měří 26,7 km, její část vedoucí přes území našeho státu měří 21,8 km, v Polsku je její délka 2,7 km a na německém území délka dosahuje 2,2 km.

Pro trasu byly vybudovány umělé náspy, které měří celkem více jak 7 km. Rovněž byly vyhloubeny terénní zářezy v celkové délce 5,5 km. Trať sleduje tok řeky Nisy, jež byla přemostěna na šesti místech. Největší mostní stavbou je již zmíněný most u Žitavy, jehož délka je téměř 700 metrů. Most má 34 oblouků a převádí trať ve výšce 18 metrů nad údolím.

Hodnotíme-li trať jako umělý zásah do krajiny, můžeme i přesto říci, že působí přirozeně a přírodu zásadním způsobem nenarušuje. Od Žitavy trať klesá v délce 17,2 km a stoupá v délce 4,4 km. Zbytek trati je veden v rovině. Více než 57 procent celkové délky tratě je v obloucích. I přes všechny problémy se toto dopravní dílo, které bylo tolik očekávané na obou stranách hranice, podařilo dokončit. Stalo se tak významnou, dobře fungující mezinárodní železnicí.

Setkání dvou moderních vlakových souprav Desiro na 5. nástupišti libereckého nádraží, modernizovaném v rámci projektu Lubahn.

4. SLAVNÉ ZAHÁJENÍ

Slavnostní zahájení veřejného provozu bylo stanoveno na 1. prosince 1859. Německo mělo v té době nepoměrně hustší železniční síť než Čechy. Německá trať zasahovala až k našim hranicím, a proto nebylo pro Žitavu zahájení nové trati novinkou. Liberec ale prvně v jednom roce získal druhou železnici, od které očekával spojení s nejbližším sousedem, a to se projevilo patřičně slavnostně. Celý vlak se třemi lokomotivami, z nichž dvě byly pod parou, a s osmnácti vozy, byl vyzdoben saskými a českými vlajkami. Mezi pozvanými hosty byl i saský ministr financí, za rakouskou stranu a město byl pozván sekretář liberecké obchodní komory. Velkolepá výzdoba všech nádraží, především libereckého, slavnostní nálada, množství hostů a vášnivé projevy byly široce rozebírány v tisku. To všechno mělo vynahradit absenci velkých oslav první liberecké železnice z května téhož roku. Ke dni zahájení byly otevřeny další železniční stanice v Chrastavě, Hrádku nad Nisou a Machníně. Pouze Liberec a Žitava byly stanicemi pro jiné dráhy. Další železniční stanice a zastávky vznikly na této trati v průběhu dalších let. Akciová společnost Žitavsko-liberecké dráhy (Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft, firemní značka ZRE) tak mohla zahájit provoz. Kompletně saský železniční personál nemohl ani tušit, že od zahájení této železnice bude provoz zajišťovat bezmála osmdesát šest let.

Hala libereckého nádraží na historické pohlednici z roku 1906.

5. PROVOZ NA PLNÉ OBRÁTKY

Železniční společnost zahajovala provoz s pěti lokomotivami vyrobenými v letech 1857-1859. Vyrobila je Hartmannova lokomotivka v Saské Kamenici. Parní normálněrozchodné lokomotivy, jejichž základ tvořily dvě spřažené nápravy a jeden běhoun, vážily přibližně 29 tun.

Krom výrobních čísel měly i výrobní názvy, což bylo v té době běžné. Jednalo se o tyto lokomotivy: Rich. Hermann – 90, Saturnius – 134, Jupiter – 135, Mars – 136 a Neptun – 143. Cena jedné lokomotivy se pohybovala kolem 15 tisíc tolarů. K těmto lokomotivám patřily i tendry s obsahem kolem šesti kubických metrů vody v tříosém provedení. S výjimkou lokomotivy Rich.Hermann č.90, která měla tendr vyrobený s lokomotivou, byly zbývající tendry vyrobeny v berlínském závodě Fr.Wöhnera. Dále bylo ve stavu 14 osobních vozů s kapacitou 516 míst tří vozových tříd a 105 otevřených a krytých nákladních vozů. Již po zahájení byl provoz silný. Obsahoval osm vlakových spojů denně a stále narůstal. Vzniklo tak výhodné železniční spojení na Drážďany, Lipsko a Berlín. Praha byla spojena s Žitavou již od roku 1851 železnicí Pražsko-drážďanskou a nyní byla ještě možnost spojení přes Pardubice a Liberec. Již dva roky po otevření bylo konstatováno, že vzrostla přeprava osob i nákladů a tím i tržeb. Technický stav byl dobrý, až v letech 1860 a 1861 byly zaznamenány opakované katastrofy. Došlo totiž k vážnému porušení trati vlivem sesuvu půdy u Bílého Kostela v místech starých dolů. Dále byla žitavská železnice postižena vypuknutím války mezi Pruskem a Rakouskem v roce 1866. Byly poškozeny stanice Hrádek nad Nisou, Liberec a trať na třech místech mezi Hrádkem a Chrastavou a také na dvou místech mezi Chrastavou a Libercem. Po obnovení provozu byla trať silně využívána pro zpáteční transporty vítězící pruské armády a postupně se vracela do normálního provozu.

Původní budova a kolejiště v Chrastavě na historické pohlednici z roku 1897.

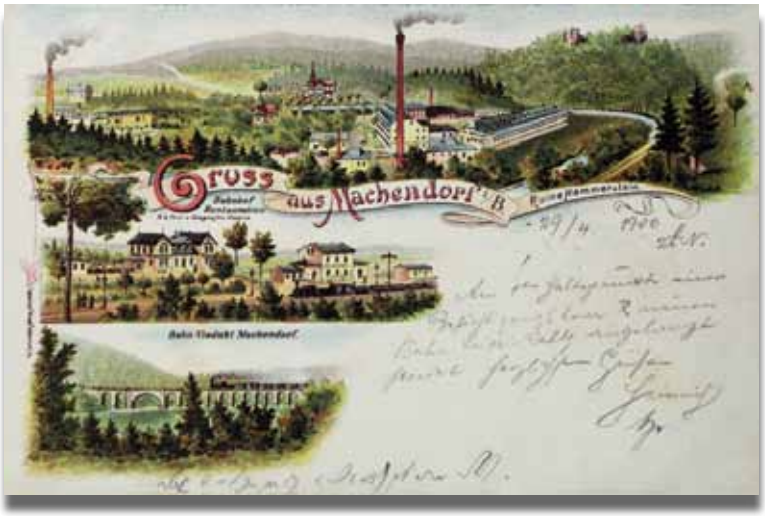
6. PROVOZ V NOVÉM STOLETÍ

Po skončení prusko-rakouské války měla tato soukromá železnice přejít do vlastnictví saského státu. Nedošlo k tomu ovšem ani v roce 1867, kdy bylo tzv. prosincovou ústavou vyhlášeno Rakousko-Uhersko, a ani později, kdy došlo k zestátnění téměř všech velkých soukromých drah v Čechách. Dokonce státní smlouva v roce 1904 se Saskem prodloužila koncesní platnost na dalších devadesát let. Nakonec byla celá trať zestátněna až 1. ledna 1906 nikoli Rakousko-Uherskem, nýbrž Saskem. Stala se tak majetkem saského státu se všemi provozními, správními i personálními záležitostmi. Již v roce 1906 poskytla saská vláda na velkou přestavbu libereckého nádraží částku více jak milion rakouských korun, čímž do jisté

Vlaková souprava Siemens Desiro na nástupišti v Hrádku nad Nisou.

Nádraží v Hrádku nad Nisou z uliční strany - současný stav.

míry potvrdila své vlastnické zájmy. Na tomto nově rekonstruovaném nádraží byl zřízen vlastní provozní inspektorát a část budovy spadala pod saskou správu. V části železniční stanice je modernizováno oddělené technické zázemí včetně dílny, výtopny i lokomotivní točny. Provoz se zařízením žitavské železnice zůstal v cizí správě i po první světové válce a železnice se stala nejdelší cizozemskou dráhou v Čechách. Celkový provoz byl ze saské strany zajišťován s velkou péčí a veřejnost hodnotila železnici velmi kladně. Po postupném vybudování dalších tratí, z nichž poslední byla trať z České Lípy do Liberce, postavená v roce 1900, se Liberec stal významným železničním uzlem, na čemž měla zásluhu i mezinárodní žitavská dráha. Po první světové válce se nově vzniklé Československo snažilo železnici odkoupit. Nakonec k tomu nedošlo a železnice ze Žitavy do Liberce byla v období druhé světové války součástí zabraných Sudet a spadala pod správu říšskoněmeckých drah. Zvrat v nové historii této ojedinělé železnice nastal až 22. května 1945, kdy celou trať obsadili českoslovenští železničáři. Tehdejší ČSD převzaly do provozu část trati až do Hrádku nad Nisou i s jejím zařízením a částí železniční techniky.



Historická pohlednice z roku 1900 s areálem nádraží a přilehlým železničním viaduktem v Machníně.

7. ŽELEZNICE ŽIJE DÁL

Poválečné územní uspořádání se dotklo i původní páteřní žitavské železnice, která s prodloužením do Varnsdorfu, odkud se vrací na území České republiky a dále pokračuje do Rybniště, vede přes tři státy. V tomto „trojzemí“ má trať z Liberce až do Varnsdorfu celkem 13 stanic a zastávek. Na této trati, dnes vedené pod číslem 089, byla zavedena takzvaná peážní doprava, což znamená, že trať je provozována nebo projížděna na cizím státním území železniční správou sousední země. Týká se to jak osobní, tak nákladní dopravy. Peážní doprava nebyla na této trati ničím novým, neboť již od roku 1869 až do obsazení Sudet roku 1938 byla trať v saském majetku a v označených vagonech na ní byla provozována peážní doprava bez celních a pasových formalit. Tento provoz přes dnešní Polsko a Německo byl obnoven až v roce 1951. Tomuto celkem logickému opatření předcházela „Smlouva o privilegované železniční dopravě na traťových úsecích Seifhennersdorf-Grossschönau přes Varnsdorf a Liberec-Varnsdorf přes Žitavu.“ Zahájení poválečné peážní dopravy bylo poplatné své době a pojato jako velkolepá událost.

Unikátní snímek pracovní skupiny saských železničářů z roku 1900 na trati u Chrastavy.

V roce 1956 byl systém dopravy upraven, a ačkoliv se upravil podle původních dohod, cestujícím znepříjemňovaly život zdlouhavé pobyty na obou stranách hranice. Až v dubnu 1977 došlo k zavedení oboustranného odbavování osob a od května 1982 došlo i k povolení nástupu a výstupu cestujících v Žitavě, samozřejmě s pasovým a celním odbavováním. Nové politicko-společenské poměry po roce 1989 postupně upravily provoz, který již cestující nikterak neomezuje a navíc dává této trati možnost rozvoje i modernizace.

Současný vzhled přednádražního prostoru v Žitavě s upraveným okolím.

8. SPOJNICE MĚST A OBCÍ

Nejen cesty a silnice, ale i železnice má nezastupitelnou roli v dopravním systému propojujícím všechna místa. Navíc je již dnes daleko citlivěji vnímána role železnice kvůli jejímu ekologičtějšímu a ekonomičtějšímu provozu, který tolik nezatěžuje naše životní prostředí. Celá trasa bývalé žitavské železnice byla našimi předky prozíravě navržena, a i dnes vyhovuje potřebám dopravy včetně osobní. Jednotlivá nádraží i zastávky jsou důležitými centry spojení a trati ve spojení s okolní krajinou dávají jedinečný charakter.

Liberecké nádraží z roku 1859 prošlo rozsáhlou přestavbou v roce 1906. V té době již sloužilo všem tratím. Mohutná budova, v romantickém propojení s gotickými prvky, byla na svou dobu velmi honosná a moderní. Postupem času a za nových podmínek byly vyžadovány další úpravy a rekonstrukce, které se průběžně realizovaly. Poslední velká přestavba budovy byla provedena v roce 2004 a liberecké nádraží dnes nabízí příjemné a „živé“ prostředí pro cestující. V roce 2009 byl navíc prodloužen podchod, který nahradil původní železniční lávku. Machnín, původní první zastávka, má jednopatrovou budovu a dvě přízemní křídla v romantickém slohu. Je výrazně odlišná od dalších staveb, které mají klasicistní prvky. Další zastávkou zřízenou v hlubokém lesním zářezu je Machnín-hrad. Je to zastávka na znamení, zpřístupňuje hradní zříceninu Hamrštejn a vhodně slouží turistice. U zastávky Chrastava-Andělská Hora přetíná trať silnici. Velké meandry Lužické Nisy poblíž tratě skýtají pěkný výhled do krajiny. Původní staniční budova v Chrastavě je typově shodná s budovou v Hrádku nad Nisou, nese klasicistní prvky a v roce 1916 byla oboustranně přistavěna a rozšířena o kryté ostrovní nástupiště. Zatím poslední rekonstrukce byla provedena v roce 2005. I původní hornická ves Bílý Kostel nad Nisou má svou zastávku, která je stejně jako zastávka Machnín-hrad na znamení. Za stanicí má trať řadu propustků a před Chotyní přemosťuje řeku. Stanice Chotyně vznikla až v roce 1903, vybudovaly ji Saské státní dráhy. Zajímavá stavba ve stylu horské chaty je při pohledu od kolejí přízemní, zatímco od obce patrová. Železniční stanice Hrádek nad Nisou, poslední stanice na českém území, měla jednopatrovou budovu, která byla v roce 1911 rozšířena a došlo rovněž k výstavbě krytého ostrovního nástupiště. Další úpravy nádraží dávají této stanici patřičný význam i pro dnešní provoz. Dnes je tu sídlo organizační složky Vogtlanbahn-GmbH, která zajišťuje provoz vlastní technikou a personálem. Po krátkém úseku územím Polska následuje uzlová stanice Žitava, od začátku mající honosnou budovu i silné technické lokomotivní a vozové zázemí. Byla vybudována pro několik tratí, včetně úzkorozchodné tratě do Oybinu a Jonsdorfu, zprovozněné v roce 1890. Další stanice s křížením tratě na Drážďany je Mittelherwigsdorf. Následuje zastávka Hainewalde a poslední zastávkou na německém území je město Grossschönau, kde vlaky pravidelně zastavují. Všechny tyto stanice jsou oblíbeným cílem turistů a návštěvníků malebné oblasti Žitavského pohoří. Stanice Varnsdorf je od roku 1871 pohraniční přechodovou stanicí a dnešní téměř sto metrů dlouhá budova nahradila původní provizorní budovu nádraží z roku 1869. Ve Varnsdorfu se trať dělí na český úsek do Rybniště a na německé území do konečné stanice Seifhennersdorf (původně jezdily vlaky až do Eibau, provoz tam byl ale zastaven v prosinci roku 2006). Na obou těchto úsecích tratě dnes zajišťuje většinový provoz dopravní společnost Vogtlandbahn-GmbH svými moderními vlaky Trilex.

Nádraží v Bílém Kostele jako součást ozdobné pohlednice z roku 1906.

9. OBLÍBENÁ A SÍLÍCÍ

Život je změna, a právě ta se v prvních letech jednadvacátého století promítla i do osudu bývalé žitavské železnice. Trať do Hrádku nad Nisou zůstala sice v majetku České republiky, ale provoz na celém úseku do Varnsdorfu a Rybniště již od roku 2004 zajišťovaly různé železniční společnosti. Od jízdního řádu 2004/2005 provozovala několik spojů Connex Česká železniční, s. r. o. a RAIL TRANS, s. r. o. Tento dopravce již jako RAIL TRANSPORT, s. r. o. provozoval několik spojů až do roku 2010. Od jízdního řádu pro rok 2011 nastoupil nový dopravce Vogtlandbahn-GmbH. Tato zahraniční dopravní společnost z Neumarku u Zwickau uspěla při výběrovém řízení a dnes provozuje většinu spojů, kde pohodlí zajišťují komfortní vlaky Trilex. Dopravní sdružení ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien) v úzké spolupráci s Libereckým a Ústeckým krajem pružně reaguje na zkvalitňování služeb novou technikou, příjemným personálem i snahou zlepšovat podmínky pro cestující. Českým drahám, dříve monopolnímu dopravci, na této trati zůstal jen provoz několika průběžných spěšných vlaků denně. 14. prosince 2014 České dráhy opustí trať úplně spolu s DB Regio na saské straně, neboť i provoz spěšných vlaků Liberec-Drážďany přebere na základě výběrového řízení společnost Vogtlandbahn. Provoz vlaků Trilex se tak rozšíří o Východosaskou síť, zahrnující tratě Drážďany-Liberec i Drážďany-Zhořelec. S nástupem nové zahraniční dopravní společnosti se tak v tomto úseku sjednocené evropské železniční dopravy vracíme do jisté míry ke kořenům a počátkům této interesantní mezinárodní železnice. Společnou snahu rozšiřovat služby a zlepšovat podmínky v tomto trojzemí zajišťuje projekt Lubahn. Je to německo-český projekt stvořený k vylepšení přeshraniční regionální železniční dopravy. Prostřednictvím vlaků Trilex je zkvalitňována a rozšiřována doprava, nadto probíhá výstavba nových a modernizace vybraných železničních stanic. Na libereckém nádraží se jedná o zvýšení a modernizaci vybavení samostatného pátého nástupiště. Ve stanici Mittelherwigsdorf se zase upravuje přístupový prostor k novému nástupišti. Ve Varnsdorfu je v rámci projektu Lubahn od podzimu 2013 zřízena nová zastávka na místě bývalého Starého nádraží, jejíž výhodou je krátká vzdálenost do centra. Další úpravy se týkají i pokračování trati do Seifhennersdorfu, kde na podzim 2013 vznikla první česká soukromá železniční zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour, která je i originálně umělecky řešená. Časové rozestupy spojů, které jsou obvykle v hodinových intervalech, jsou komfortní a demonstrují úroveň a kvalitu služeb, se kterými jsou cestující spokojeni. Není tedy divu, že veřejnost projevuje o spoje trvalý zájem.

Záběr pohodlného interiéru vlakové soupravy Trilex.

Historická vlaková souprava na trati u Chotyně na pohlednici z roku 1913.

10. ZÁVĚR

Nástin historie a charakteru původní mezinárodní žitavské železnice, která po mnoho desetiletí výrazně ovlivňovala život mnoha generací, nám může připomenout počátky železniční dopravy, která do dnešních dnů zůstává neopominutelnou součástí lidské společnosti. S úctou i obdivem vnímáme snahu našich předků vybudovat díla ve prospěch člověka, tak aby sloužila i budoucím generacím. Příkladem mohou být právě železnice, jejich technika, stavby i tratě. Naše krásná příhraniční oblast v České republice, Polsku i Německu měla a má bohatou síť tratí, které výrazně zasahují do života každého z nás. Žitavská železnice své poslání špičkově splňuje. Nejen zachovat, ale dále opečovávat a rozvíjet železniční dopravu i v našem „TROJZEMÍ“ musí být snahou i zájmem naší společnosti i do budoucna.

Budova nádraží v Chotyni z uliční strany z roku 1903.

Projekt Lubahn: Nově zřízená zastávka Varnsdorf staré nádraží.

Historický snímek budovy nádraží v Hrádku nad Nisou s personálem z roku 1900.

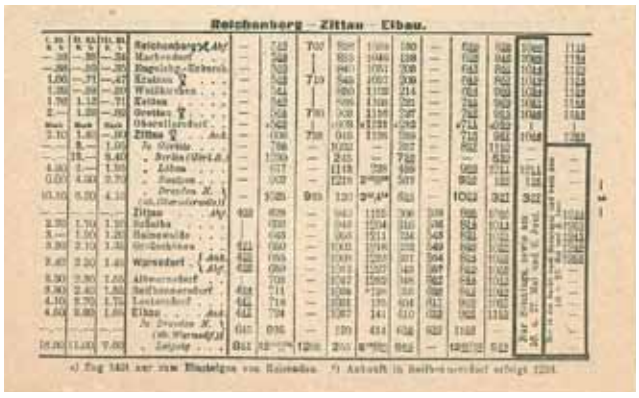
Historická pohlednice nádraží v Žitavě z roku 1910.

Moderně řešená zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour.

Snímek lokomotivy a pruských vojáků na libereckém nádraží z roku 1866.

Historický snímek nádraží ve Varnsdorfu.

Historický snímek žitavského nádraží z roku 1915 s tramvajemi (v provozu 1904 - 1919).



Jízdní řád na trati Liberec – Eibau z roku 1912.

Historický snímek budovy nádraží a kolejiště ve stanici Grossschönau.

Projekt Lubahn: Rekonstrukce zastávky Mittelherwigsdorf.
Projekt Lubahn: Sanierung des Bahnhofs Mittelherwigsdorf.

Projekt Lubahn: Nově vybudovaná zastávka Varnsdorf staré nádraží.
Projekt Lubahn: Neu erbauter Haltepunkt Bf. Alt-Varnsdorf.

V Žitavě / In Zittau

Hrádek nad Nisou

Rumburk
Krásná Lípa
Seifhennersdorf
Varnsdorf-pivovar Kocour
Varnsdorf Staré nádraží
Varnsdorf
Dolní Podluží
Horní Podluží
Jiřetín p.Jedlovou
Rybniště
Großschönau
Hainewalde
Mittelherwigsdorf
Zittau
Hvozd 750
Nový Bor
Česká Lípa
Ralsko 696
Mimoň

Zahájení provozu na úsecích:

Žitava/Zittau – Liberec (1.12.1859)
Žitava/Zittau – Mittelherwigsdorf (10.6.1848)
Mittelherwigsdorf – Grossschönau (2.1.1868)
Grossschönau – Varnsdorf (15.8.1871)
Varnsdorf – Rybniště (16.1.1869)
Varnsdorf – Seifhennersdorf (15.9.1876)
Seifhennersdorf – Eibau (1.11.1874) ukončení provozu 10.12.2006

Liberecký kraj

Betriebsaufnahme auf den Abschnitten:

Zittau – Liberec/Reichenberg (1.12.1859)
Zittau – Mittelherwigsdorf (10.6.1848)
Mittelherwigsdorf – Grossschönau (2.1.1868)
Grosschönau – Varnsdorf/Warnsdorf (15.8.1871)
Varnsdorf/Warnsdorf – Rybniště/Kreibitz Teichstadt (16.1.1869)
Varnsdorf/Warnsdorf– Seifhennersdorf (15.9.1876)
Seifhennersdorf – Eibau (1.11.1874) Betriebsschluss 10.12.2006

Projekt Lubahn: Rekonstrukce 5. nástupiště žst. Liberec.
Projekt Lubahn: Sanierung des 5. Bahnsteigs Bf. Liberec.

ZVON

Bogatynia

Frýdlant

rádek
.Nisou

Chotyně

Bílý Kostel
n.Nisou

Chrastava

Chrastava-Anděl.Hor.

Machnín

Machnín hrad

Liberec

Ještěd
1012

Jablonec n. Nisou

Europäische Union. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: Investition in Ihre Zukunft / Evropská unie. Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti

Ziel 3 I Cíl 3
Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
2007-2013. www.ziel3-cil3.eu

1. EINLEITUNG

Auch wenn wir heutzutage die Eisenbahn in einem komplexen Eisenbahnstreckennetz wahrnehmen, war es ein solches weder in den Anfangszeiten des Aufbaus noch in den langen Jahren der schrittweisen Verknüpfung einzelner Abschnitte. Heute unterscheiden wir nur die Abschnitte mit unterschiedlichen Spurweiten oder lokal interessante Eisenbahnbetriebe aus der betrieblichen, historischen oder touristischen Sicht. Als der Konstrukteur George Stephenson im September 1825 den ersten mit einer Dampflokomotive gezogenen Zug führte, konnte noch niemand ahnen, dass damit der Grundstein für den Ausbau der Eisenbahn gelegt wurde. Dies machte sich auch im damaligen Österreich bemerkbar und somit kam der erste Zug auf unser Gebiet auf der Strecke des Kaisers Ferdinand II aus Wien nach Břeclav am 06.06.1839. All die anschließend nach und nach erbauten Eisenbahnstrecken und -abschnitte haben ihre Schicksale und Geschichten, die deren Entstehen, Ausbau und Entwicklung begleitet haben.

Die internationale Eisenbahnstrecke von Liberec nach Zittau und weiter nach Varnsdorf ist außerordentlich interessant und in vielerlei Hinsicht auch einzigartig. Die sogenannte Zittauer Eisenbahn war zweifelsohne die erste ausländische Eisenbahn in Böhmen und dazu noch durch eine fremde private Gesellschaft erbaut und betrieben. Sie ist auch eine der wenigen Strecken, auf der privilegierter Durchgangsverkehr betrieben wurde und wird. Im Jahre 1859 war sie die zweite Eisenbahnstrecke, die die Industriestadt Liberec (Reichenberg) erschloss und sich somit zur natürlichen Fortsetzung der ersten Strecke von Pardubice nach Liberec entwickelte. Damit wurde den jahrelangen Bemühungen seitens der Industrie genug getan, die das Ziel hatten, Liberec mit den Kultur- und Industriezentren des damaligen Sachsens zu verbinden und dadurch auch weitere deutsche Länder zu erschließen. Von der sächsischen Seite gab es ähnliche Bemühungen, auch eine Verbindung nach Österreich war vorteilhaft. Und so blieb diese internationale Eisenbahnstrecke auch nach Jahren eines ununterbrochenen Betriebs, bei dem oft die politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse zum Ausdruck kamen, ein Begriff für Sicherheit, Zweckmäßigkeit und gute Aussichten.

2. DIE ANFANGSSCHWIERIGKEITEN

Wie in Grenzgebieten üblich, gab es auch hier die Absicht, Nachbarräume zu verbinden. Nach Wegen und Straßen kam auch die Eisenbahn zu so einer Verbindung. Die zwei großen Städte Zittau und Görlitz, die in der Nähe unserer Grenze liegen, standen in der Vergangenheit in einem Wettbewerb um eine verkehrliche Verbindung nach Böhmen. Eine historische Verbindung bezeugen auch bedeutende Handelswege, wie der Záhošťský, von Prag nach Zittau, oder der Neißehandelsweg, auch von der Hauptstadt Böhmens nach Liberec und Görlitz. Dies führte auch zu einer gewissen Konkurrenz beider Grenzstädte, die sich in langjährigen Streits wiederspiegelten und, die auch in den Jahren der Eisenbahnentwicklung kein Ende nahmen. Die damals selbstständigen Staaten Sachsen und Preußen hatten schon immer ein großes Interesse an Handels-, Verkehrs- und Kulturverbindungen mit dem Industriezentrum Liberec, das gleichzeitig ein Tor nach Österreich darstellte. Ähnlich war es mit den Interessen des Gebietes von Liberec, welche als erstes die Fabrikanten Karel Herzig und Johann Liebieg durchgesetzt hatten. Dazu trugen auch die damals neu erschlossenen Kohletagebaue an der sächsischen Grenze bei, was die Möglichkeit mit sich brachte, günstigeren Brennstoff für die sich entwickelnde Industrie zu gewinnen. Bereits Ende der 30-er Jahre des 19. Jahrhunderts entstand der Gedanke des Ausbaus einer Eisenbahnverbindung, wozu Komitees sowohl in der Lausitz als auch später in Liberec entstanden. Beide diese vorbereitenden Gremien unterstützten sich gegenseitig, jedoch noch ohne ein Ergebnis in der Umsetzung erreicht zu haben. Schließlich erhielten sie 1842 auch eine abweisende Stellungnahme des Präsidenten der Wiener Hofkammer Hr. Kübeck. Ein Grund dafür war auch die gewisse Abneigung seitens des Komitees der Prag-Dresdner Eisenbahn mit der Begründung, dass das Terrain der vorgeschlagenen Trasse von Zittau nach Liberec nicht geeignet ist und die Baukosten deshalb zu hoch wären. Nach diesem Scheitern wählten die Liberecer Industrieleute eine neue Taktik. Sie konzentrierten sich nun

auf die Verbindung mit den sächsischen und den preußischen Bahnen, die während dieser Zeit ein dichteres Eisenbahnstreckennetz in der Nähe unserer Grenze erbauten und betrieben. Und so erhielt bereits 1847 die Stadt Liberec den Zuspruch des Ministeriums bezüglich der Vorbereitung der Baukonzession für die Eisenbahnstrecke Zittau - Liberec. Der Zuspruch war gegeben, aber es passierte noch nichts. In der Zeit gab es auch schon den Gedanken für eine Verbindung von Jablonec, Tanvald, Turnov, Jičín und Pardubice. Dies erntete eine laute Kritik aus Prag. Prag hatte sich durch dieses Vorhaben der Liberecer Industrieleute, die Hauptstadt auszulassen, sehr benachteiligt gefühlt. Die Proteste wurden nicht gelöst, aber auch die Fragen der Eisenbahn Zittau – Liberec nicht.

Eine wichtige Tatsache zu Gunsten der Baubemühungen war die Errichtung des Sitzes der Handels- u. Gewerbekammer für das gesamte Gebiet Nordböhmens 1851 eben in Liberec. Im nachfolgenden Jahr wurde nach Wien eine durch den Präsidenten der Kammer Johann Liebieg geführte Delegation entsendet, aber erst am 24. April 1853 wird in Wien ein Vertrag zwischen der österreichischen und der sächsischen Regierung über den Bau und Betrieb einer Eisenbahnstrecke Zittau – Liberec abgeschlossen. Für die österreichische Seite unterzeichnete diesen der Vertreter des Handelsministeriums Karel Coernig und für die sächsische Seite der Bezirksdirektor aus Bautzen in der Lausitz Eduard von Koernitz. Im Grunde hat der sächsische und nicht der preußische Vorschlag Vorrang bekommen. Der Grund dafür war die Befürchtung vor der Ausweitung Preußens, wo Bismarck an die Macht kam. Bis zu dieser Zeit gab es im Bereich der Eisenbahn überwiegend ein System der Staatsbahnen, aber die Zulassung der Zittauer Eisenbahn bedeutete den Anfang einer Ära der ausschließlich privaten Eisenbahnen. Diese erstmalige Zulassung für eine private ausländische Bahn hatte auch den Vorteil der Zuweisung von staatlichen Bürgschaften. Die bereits erwähnte Konkurrenz der beiden Städte Zittau und Görlitz spiegelte sich auch in bestimmten Bedingungen der Zulassung wider. Dies gipfelte in der kuriosen Versprechung, 25 Jahre lang keine andere Bahn nach Liberec, weder von der preußischen, noch von der sächsischen Seite zu bauen. Auch wenn es noch nicht zur eigentlichen Ratifizierung gekommen war, wurden bereits 1853 die Arbeiten an dem Projekt aufgenommen, inkl. der Vermessung der Strecke und Festlegung der Lage von Bahnhöfen. Erst Ende 1854 wurde durch das sächsische Parlament die österreichisch-sächsische Eisenbahnvereinbarung von 1853 ratifiziert. Zur Konstitution der Gesellschaft kam es dann erst im Frühjahr 1855. Im Verwaltungsrat war auch Johann Liebieg, der die Möglichkeit vermittelt hatte, Aktien dieser neuen Eisenbahngesellschaft herauszugeben, die somit zur ersten ausländischen Eisenbahngesellschaft in Böhmen wurde.

Projekt Lubahn: Der neue Bahnsteig in Liberec.

3. ENDLICH WIRD GEBAUT

Mit der Bauausführung wurde der Ingenieur Hr. Gustav Jiří Rachel beauftragt. Baubeginn auf der sächsischen Seite war im Oktober 1855, auf dem tschechischen Gebiet erst im August 1857. Erst danach, am 19. September 1857, erteilte das österreichische Handelsministerium die endgültige Konzession für den Bau und den Betrieb der Zittauer Eisenbahn. Am Anfang der Eisenbahnen gab es oft Streit bezüglich der Streckenführung und der Lage der Bahnhöfe. Diese machten sich auch bei dieser Strecke bemerkbar und hauptsächlich bei der Lage des Bahnhofs Liberec gab es heftige Diskussionen. Der ursprüngliche Vorschlag, den Bahnhof an einem Ort, der näher zum Stadtzentrum liegt, („Keilhöhe“), zu bauen, wurde nicht durchgesetzt und der neue Bahnhof wurde auf einer künstlichen Böschung am Ort „Na jeřábu“ erbaut. Es errichtete ihn die Gesellschaft Pardubice-Liberecer Bahnen, und zwar für die beiden neuen Eisenbahnen. Für den Bau dieses gemeinsamen Bahnhofes, in diesem später auch weitere Strecken eingeführt wurden, verpflichtete sich die Zittauer Bahn, den Betrag von 48 Tausend Taler beizutragen.

Der Bau an sich beeinflusste auch das neue Konzessionsgesetz, mit dem das Bauen einer fremden privaten Gesellschaft ermöglicht wurde und staatliche Bürgschaften mit vierprozentiger Verzinsung des Anschaffungskapitals gestellt werden konnten. Der Baufortschritt entsprach jedoch nicht den Vorstellungen und schritt gegenüber der Pardubice-Liberecer Strecke langsamer voran. Dies hatte einige Gründe. Erst hatte man den Bau aufgenommen, ohne eine Konzession erhalten zu haben, und dann gab es bauliche und soziale Probleme.

So kam es beim Bau der größten Querung der Neiße bei Zittau sogar zu einem Streik der Arbeiter. Der Bau musste zeitweise unterbrochen werden und die Brücke wurde erst ein Jahr vor der Inbetriebnahme vollendet.

Die Strecke wurde auch zweigleisig geplant und gebaut, was anspruchsvolle Geländearbeiten zur Folge hatte. Die gesamte Strecke wurde im Oktober 1859 vollendet. Die erste Probefahrt eines Personenzuges auf der ganzen Strecke fand am 25. Oktober statt. Am nachfolgenden Tag gab es die offizielle Betriebsprüfung. Die Wichtigkeit dieser Prüfung wird durch die Anwesenheit von Vertretern der sächsischen Verwaltungsorgane und des Sekretärs der Prager Vogtei, Hr. Helverson, belegt. Der ursprüngliche Termin der Betriebsaufnahme wurde auf den 1. November festgelegt, aber die nicht gelösten Fragen des Zoll- u. Polizeidienstes verschoben diese um einen Monat. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 10,5 Millionen Mark.

Die gesamte Streckenlänge beträgt heute 26,7 km, davon auf dem tschechischen Gebiet 21,8 km, in Polen 2,7 km und im deutschen Gebiet 2,2 km. Für diese Strecke wurden künstliche Böschungen in einer Länge von mehr als 7 km erbaut. Es wurden auch Einschnitte im Gelände in einer Länge von 5,5 km ausgegraben. Die Strecke verläuft entlang der Neiße, an sechs Stellen musste der Fluss überbrückt werden. Das größte Brückenbauwerk ist das bereits erwähnte Viadukt bei Zittau. Er ist fast 700 Meter lang, hat 34 Bögen und führt die Strecke über ein Tal in einer Höhe von 18 Metern. Betrachten wir die Strecke als einen künstlichen Eingriff in die Landschaft, müssen wir anmerken, dass sie sehr natürlich wirkt und die Natur nicht grundsätzlich stört. Von Zittau aus gesehen fällt sie auf einer Länge von 17,2 km ab und steigt auf einer Länge von 4,4 km an. Der Rest der Strecke verläuft gerade. Mehr als 57 Prozent der Gesamtlänge der Strecke liegt in Bögen. Das neue Verkehrsbauwerk - auf beiden Seiten der Grenze mit großen Erwartungen verbunden–wurde vollendet und entwickelte sich zu einer gut funktionierenden internationalen Eisenbahnstrecke.

Treffen von zwei modernen Triebwagen Desiro am 5. Bahnsteig des Bf. Liberec, der im Rahmen des Projekts LUBAHN modernisiert wurde.

4. DIE BERÜHMTE ERÖFFNUNG

Die feierliche Aufnahme des Betriebs für die Öffentlichkeit wurde auf den 1. Dezember 1859 festgelegt. Deutschland hatte in dieser Zeit gegenüber den böhmischen Ländern ein viel dichteres Eisenbahnnetz, das bis zu unserer Grenze reichte, deshalb war für die Stadt Zittau die Betriebsaufnahme der neuen Strecke keine Neuigkeit. Die Stadt Liberec hat aber zum ersten Mal in einem Jahr eine zweite Bahn bekommen, von der eine gute Verbindung mit den nächsten Nachbarn erwartet wurde. Das spiegelte sich auch in der entsprechenden Feierlichkeit wieder. Der ganze Zug mit drei Lokomotiven, wovon zwei unter Dampf standen, und mit 18 Wagen ausgestattet war, war mit sächsischen und böhmischen Fahnen gesch-mückt. Unter den geladenen Gästen waren auch der sächsische Finanzminister und für die österreichische Seite und die Stadt Liberec der Sekretär der Liberecer Handelskammer. Großartige Schmückung aller Bahnhöfe, vor allem des in Liberec, feierliche Stimmung, eine Vielzahl von Gästen und feurige Reden wurden in

Die Bahnhofshalle auf einer historischen Ansichtskarte von 1906.

der Presse breit ausgewertet. Das alles sollte auch die Abstinenz der großen Feierlichkeiten der ersten Eisenbahneröffnung vom Mai des gleichen Jahres ersetzen. Zur Betriebsaufnahme wurden weitere Bahnhöfe in Chrastava, Hrádek nad Nisou und Machnín eröffnet. Nur Liberec und Zittau waren Stationen für andere, bereits bestehende Eisenbahnstrecken. Weitere Eisenbahnstationen und Haltepunkte entstanden an der Strecke in den Folgejahren. Die Aktiengesellschaft Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft, ZRE, konnte somit den Betrieb aufnehmen. Das komplette sächsische Eisenbahnpersonal konnte nicht mal ahnen, dass der Betrieb nach der Betriebsaufnahme für weitere fast 86 Jahre durch sie erbracht wurde.

5. BETRIEB AUF VOLLEN TOUREN

Die Eisenbahngesellschaft nahm den Betrieb mit fünf Lokomotiven aus den Jahren 1857 – 1859 auf. Sie wurden in der Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz gebaut. Die Dampflokomotiven mit der Normalspurweite hatten zwei Kuppelachsen, ein Laufrad und ein Gewicht von 29 Tonnen.

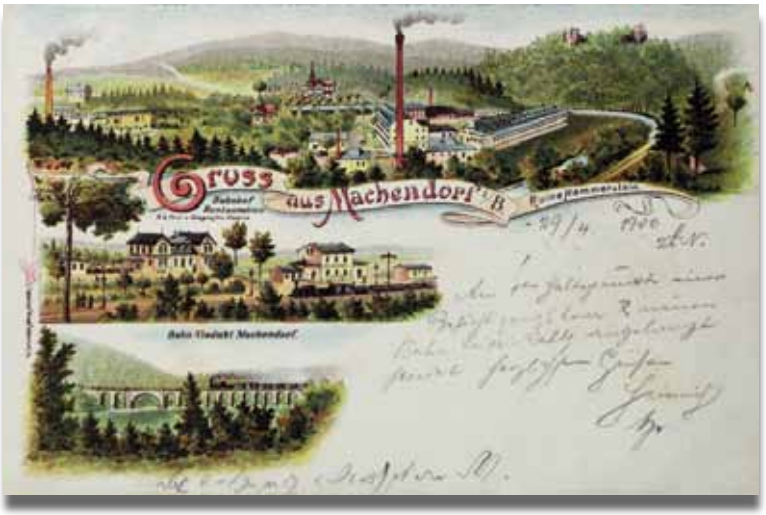
Neben den Produktionsnummern wurden sie auch mit Produktionsnamen versehen, was aber in dieser Zeit üblich war. Es handelt sich um diese Lokomotiven: Rich. Hermann – 90, Saturnius – 134, Jupiter – 135, Mars – 136 und Neptun – 143.

Der Preis einer Lokomotive belief sich auf ca. 15 Tausend Taler. Zu diesen Loks gehörten auch Tender mit einem Fassungsvermögen von sechs Kubikmeter Wasser in einer Dreiachsenausführung. Mit Ausnahme der Lokomotive Rich. Hermann Nr. 90, bei der der Tender mit der Lokomotive hergestellt wurde, wurden die restlichen in der Berliner Fabrik Fr. Wöhner produziert. Weiterhin bestand der Fuhrpark aus 14 Personenwagen mit der Kapazität von 516 Plätzen in drei Wagenklassen und 105 offenen und geschlossenen Frachtwagen. Bereits nach der Betriebsaufnahme war der Betrieb stark, umfasste täglich acht Zugverbindungen und stieg weiter an. Damit entstand eine vorteilhafte Eisenbahnverbindung nach Dresden, Leipzig und Berlin. Prag war mit Zittau bereits seit 1851 durch die Prag-Dresdner Eisenbahn verbunden und jetzt bestand zusätzlich die Möglichkeit, den Umweg über Pardubice und Liberec zu nehmen. Schon zwei Jahre nach der Eröffnung konnte festgestellt werden, dass sowohl die Fahrgastzahlen, als auch der Frachtumfang angestiegen war, und somit auch die Einnahmen. Der technische Zustand war gut, erst in den Jahren 1860 und 1861 hatten sich wiederholt Katastrophen ereignet. Es kam nämlich zu einer ernsthaften Störung der Strecke, die durch Erdrutschungen bei Bílý Kostel an ehemaligen Gruben verursacht wurden. Der Krieg zwischen Preußen und Österreich 1866 hatte schwere Auswirkungen auf die Zittauer Eisenbahn. Die Stationen Hrádek nad Nisou und Liberec sowie die Strecke zwischen Hrádek und Chrastava an drei Stellen und zwischen Chrastava und Liberec an zwei Stellen wurden beschädigt. Nach der Wiederaufnahme des Betriebs wurde die Strecke stark für die Rücktransporte der siegreichen preußischen Armee genutzt und nach und nach nahm sie wieder ihren normalen Betrieb auf.

Das ursprüngliche Gebäude und die Gleisanlagen in Chrastava auf einer historischen Ansichtskarte von 1897.

6. DER BETRIEB IM NEUEN JAHRHUNDERT

Nach dem Ende des preußisch-österreichischen Krieges sollte diese private Eisenbahn durch den sächsischen Staat übernommen werden. Dazu kam es zunächst nicht, auch nicht im Jahr 1867, als durch die sog. Dezember-Verfassung Österreich-Ungarn konstituiert wurde, und auch später nicht, als es zur Verstaatlichung von fast allen großen privaten Bahnen in Böhmen kam. Sogar der Staatsvertrag mit Sachsen von 1904 verlängerte die Gültigkeit der Konzession für weitere 90 Jahre. Zum Schluss wurde die gesamte Strecke verstaatlicht (am 1. Januar 1905), und zwar nicht durch Österreich-Ungarn, sondern durch Sachsen. Sie wird somit Eigentum des Sächsischen Staates mit allen betrieblichen, Verwaltungs- und Personalangelegenheiten. Bereits 1906 bezahlte die sächsische Regierung mehr als eine Million österreicher Kronen für den großen Umbau des Liberecer Bahnhofs, wodurch im bestimmten Maße die Eigentumsinteressen bestätigt worden waren. An diesem umgebauten Bahnhof wurde ein eigenes Betriebsinspektorat installiert und ein Teil des Gebäudes unter säschische Verwaltung gestellt. Auch in einigen Teilen der Eisenbahnstation wurden separate technische Ausstattungen, inkl. Werkstatt, Heizanlage und Drehscheibe für Lokomotiven, modernisiert. Der Betrieb und die Anlagen der Zittauer Eisenbahn bleiben unter fremder Obhut, auch nach dem ersten Weltkrieg. Diese Bahn war die längste ausländische Bahn in Böhmen. Der Gesamtbetrieb wurde von der sächsischen Seite sehr geachtet und die Eisenbahn hatte sehr gute Wertungen in der Öffentlichkeit erhalten. Nach dem schrittweisen Ausbau weiterer Strecken, wovon die letzte aus Česká Lípa nach Liberec im Jahr 1900 erbaut wurde, wurde Liberec zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten, auch dank der internationalen Zittauer Eisenbahn.



Historische Ansichtskarte von 1990 mit Bahnhofsgelände und Eisenbahnviadukt.

Nach dem ersten Weltkrieg gab es Bemühungen seitens der neuen Tschechoslowakei, diese fremde Eisenbahn zu erwerben. Dazu kam es letztendlich nicht und die Bahn von Zittau nach Liberec war während des zweiten Weltkrieges Bestandteil des besetzten Sudetenlandes unter der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Zu einer Wende in der neueren Geschichte dieser ungewöhnlichen Eisenbahn kam es erst am 22. Mai 1945. Die tschechoslowakischen Eisenbahner besetzen diese Strecke und der Abschnitt bis nach Hrádek nad Nisou wurde in den damaligen Betrieb der ČSD, inkl. Anlagen und anteilig auch die Eisenbahntechnik, integriert.

Ein Triebwagen Siemens Desiro am Bf. in Hrádek nad Nisou

Bahnhof Hrádek nad Nisou Straßenseite im heutigen Zustand.

7. DIE EISENBAHN LEBT WEITER

Die räumliche Nachkriegsordnung berührte auch die ursprüngliche Hauptstrecke der Zittauer Eisenbahn, die mit der Verlängerung nach Varnsdorf, wo sie wieder auf das Gebiet der Tschechoslowakei gelangt und weiter nach Rybniště fortfährt, über das Gebiet von drei Staaten führt. In diesem Dreiländereck hat die Strecke aus Liberec bis nach Varnsdorf insgesamt 13 Stationen und Haltepunkte. Auf dieser heute unter der Nummer 089 geführten Strecke wurde der sog. Privilegierte Durchgangsverkehr eingeführt. Das ist eine Strecke, die auf fremdem Staatsgebiet durch regionale Eisenbahnverwaltung des Nachbarlandes im Personen- o. Frachtverkehr betrieben oder befahren wird. Das war auf dieser Strecke jedoch nichts Neues. Bereits als Eigentum Sachsens wurde von 1869 bis zur Besetzung des Sudetenlandes 1938 dieser privilegierter Durchgangsverkehr in gekennzeichneten Wagen ohne Zoll- und Passformalien betrieben. Solcher Betrieb über das heutige

Polen und Deutschland wurde erst im Jahr 1951 wieder aufgenommen. Dieser ziemlich logischen Maßnahme ging „der Vertrag über privilegierten Eisenbahnverkehr auf den Streckenabschnitten Seifhennersdorf-Großschönau über Varnsdorf und Liberec-Varnsdorf über Zittau“ voraus. Die Aufnahme dieses Nachkriegsverkehrs war durch diese Zeit beeinflusst und wurde als ein großes Ereignis wahrgenommen. Nachfolgend in 1956 wurde die Verkehrsorganisation angepasst, zwar unter Bestätigung der ursprünglichen Vereinbarungen, jedoch blieben die langwierigen und für die Fahrgäste unangenehmen Aufenthalte auf beiden Seiten der Grenze. Erst im April 1977 kam es zur beidseitigen Abfertigung von Personen und ab Mai 1982 wurde auch der Ein- u. Ausstieg der Fahrgäste in Zittau selbstverständlich mit einer Pass- u. Zollabfertigung bewilligt. Die neuen politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse nach 1989 haben den Betrieb nach und nach verändert. Die Fahrgäste wurden jetzt auf keine Art und Weise beschränkt und es entstanden für diese Strecke neue Entwicklungs- und Modernisierungsmöglichkeiten.

Das einzigartige Gruppenbild der sächsischen Eisenbahner an der Strecke bei Chrastava um 1900.

8. VERBINDUNG FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN

Nicht nur Wege und Straßen, sondern auch Eisenbahnen besitzen eine bedeutende Rolle in der verkehrlichen Verbindung der Orte. Zusätzlich wird heute die Eisenbahn zunehmend als ökologischer und wirtschaftlicher Verkehrsträger wahrgenommen, der unsere Umwelt weniger belastet. Der gesamte Streckenverlauf der Zittauer Eisenbahn wurde durch unsere Vorfahren vernünftig geplant und auch heute genügt die Strecke den Anforderungen im Personenverkehr. Die einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte waren und sind in Ihrer Zusammensetzung wichtige Verbindungszentren und geben gemeinsam mit der Strecke der umgebenden Landschaft einen einzigartigen Charakter.

Der Bahnhof Liberec aus dem Jahr 1859 wurde 1906 umfangreich rekonstruiert, in der Zeit diente er schon als Bahnhof für alle Strecken. Das mächtige Gebäude im romantischen Stil mit gotischen Elementen war für seine Zeit sehr prächtig und modern. Die Zeit und die neuen Bedingungen erforderten weitere Anpassungen und Sanierungen, die durchgehend gewährleistet wurden. Der letzte große Umbau des Bahnhofsgebäudes wurde 2004 durchgeführt. Der Bahnhof Liberec bietet für die Fahrgäste heute ein angenehmes und „lebendiges“ Milieu. 2009 wurde der Fußgängertunnel verlängert. Dieser ersetzte die ursprüngliche Fußgängerbrücke. Machnín, der ursprünglich erste Haltepunkt hat ein einstöckiges Gebäude und zwei Parterreflügel im romantischen Stil. Es unterscheidet sich bedeutend von weite-

So sieht heute der Bahnhof Zittau und sein Umfeld aus.

Der nächste Haltepunkt ist Machnín-hrad (Machnin Burg), der in einem tiefen Waldeinschnitt errichtet wurde. Es ist ein Bedarfshalt und erschließt für Touristen die Burgruine Hamrštejn. In der Station Chrastava-Andělská Hora schneidet die Strecke die Straße. Die großen Mäandern der Lausitzer Neiße in der Nähe der Strecke bieten schöne Aussichten. Der ursprüngliche Bahnhof Chrastava ist vom gleichen Typ wie das Gebäude in Hrádek nad Nisou, trägt klassizistische Elemente und wurde 1916 beidseitig erweitert und bekam auch einen überdachten Inselbahnsteig. Die letzte Rekonstruktion wurde 2005 durchgeführt. Das ursprüngliche Bergmannsdorf Bílý Kostel nad Nisou hat einen eigenen Haltepunkt, heute als Bedarfshalt eingestuft. Hinter der Station hat der Bahnkörper viele Durchlässe und vor Chotyně überbrückt er den Fluss. Die Station Chotyně entstand erst 1903. Erbaut wurde sie durch die Sächsische Staatsbahn. Ein interessantes Bauwerk im Stil einer Bergbaude. Die Eisenbahnstation Hrádek nad Nisou, die letzte Station auf dem tschechischen Gebiet hatte ein einstöckiges Gebäude, das 1911 erweitert wurde. Es kam auch zum Bau eines überdachten Inselbahnsteiges. Weitere bauliche Maßnahmen verleihen dieser Station eine entsprechende Bedeutung auch für den heutigen Betrieb. Heute sitzt hier die Niederlassung der Vogtlandbahn-GmbH, die mit eigener Technik und Personal den Betrieb absichert. Nach einem kurzen Abschnitt über das polnische Gebiet folgt der Knotenbahnhof Zittau, der über ein prächtiges Gebäude sowie über eine umfangreiche technische Ausstattung verfügt. Diese Station wurde für mehrere Strecken gebaut, inkl. der Schmalspurbahn nach Oybin und Jonsdorf, die 1890 in Betrieb genommen wurde. Die nächste Station mit einer Kreuzungsstelle in Richtung Dresden ist Mittelherwigsdorf, danach Hainewalde und die letzte Station auf dem deutschen Gebiet ist die Gemeinde Großschönau, wo die Züge regelmäßig halten. Alle diese Stationen sind beliebte Touristen- und Besucherziele des malerischen Zittauer Gebirges. Die Station Varnsdorf ist seit 1871 Bahngrenzübergang und das heutige fast 100 Meter lange Gebäude ersetzte das ursprüngliche provisorische Bahnhofsgebäude von 1869. In Varnsdorf teilt sich die Strecke weiter in einen tschechischen Abschnitt nach Rybniště und in einen auf deutsches Gebiet führenden Abschnitt in die Endstation Seifhennersdorf (ursprünglich verkehrten die Züge bis Eibau, der Betrieb wurde dort aber im Dezember 2006 eingestellt). Auf diesen beiden Streckenabschnitten fährt heute die Gesellschaft Vogtlandbahn-GmbH mit ihren modernen Trilex-Zügen.

Bahnhof in Bílý Kostel als Bestandteil einer Ansichtskarte von 1906.

9. BELIEBT UND STÄRKER

Das Leben ist eine ständiger Wandel. Die Zeit und neue Bedingungen tragen zu den Änderungen bei, die sich in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts auch auf das Schicksal der ehemaligen Zittauer Eisenbahn auswirkten. Die Strecke nach Hrádek nad Nisou blieb zwar im Eigentum der Tschechischen Republik, jedoch wurde der Betrieb auf dem gesamten Abschnitt nach Varnsdorf und Rybniště seit 2004 durch unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Seit dem Fahrplan 2004/2005 wurden einige Verbindungen durch die Connex Česká železniční, s.r.o. und RAIL TRANS, s.r.o. erbracht.

Projekt Lubahn: Bahnsteig am Gleis 3 in Mittelherwigsdorf vor und nach der Maßnahme, die im Rahmen dieses Projektes umgesetzt wurde.

Letzt genanntes Verkehrsunternehmen, dann schon als RAIL TRANSPORT, s.r.o., betrieb dann einige Verbindungen bis 2010. Seit dem Fahrplan für 2011 fährt ein neues Unternehmen, die Vogtlandbahn-GmbH. Dieses ausländische Verkehrsunternehmen aus Neumark bei Zwickau hatte bei einer Ausschreibung Erfolg und betreibt bis heute die meisten Verbindungen mit modernen Trilex-Zügen. Der Verkehrsverbund ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien) und der Liberecký kraj unterstützen in enger Zusammenarbeit somit die neue Technik, angenehmes Personal und Steigerung der Qualität. Die Tschechischen Bahnen, früher ein Monopolunternehmen auf dieser Strecke, betreiben nur einige durchgehende Eilzügen. Ab dem 14. Dezember 2014 verlassen die Tschechischen Bahnen vollständig diese Strecke gemeinsam mit DB Regio auf der sächsischen Seite, denn auch der Betrieb der Eilzüge Liberec-Dresden übernimmt im Ergebnis eines Vergabeverfahrens die Vogtlandbahn-GmbH. Der Betrieb der Trilex-Züge wird also um das Ostsachsennetz mit den Strecken Dresden-Liberec und Dresden-Görlitz erweitert. Mit dem neuen ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen schlagen wir im einheitlichen Europa auf diesem Abschnitt einen Bogen zu den Wurzeln dieser interessanten internationalen Eisenbahn. Die gemeinsamen Bemühungen, im Dreiländereck die Dienstleistungen zu erweitern und die Bedingungen zu verbessern, erfüllt das Projekt „LUBAHN“. Es ist ein tschechisch-deutsches Projekt für die Verbesserung des grenzübergreifenden Schienenpersonennahverkehrs. Durch die Trilex-Züge wird die Personenbeförderung verbessert und es kommt zu einem Ausbau und zu einer Modernisierung ausgewählter Eisenbahnstationen. In der Station Mittelherwigsdorf erfolgt die Anpassung des Zugangs und der Zuwegungen zum neuen Bahnsteig. Und in Varnsdorf ist im Rahmen des Projektes seit Herbst 2013 ein neuer Haltepunkt an der Stelle des ehemaligen Bahnhofs, Alt-Varnsdorf, welcher näher zum Stadtzentrum liegt, errichtet worden. Weitere Maßnahmen betreffen auch die weitere Strecke nach Seifhennersdorf, wo im Herbst 2013 ein erster, tschechischer, privater Haltepunkt entstanden ist – der Haltepunkt Varnsdorf - Brauerei Kocour, der auch eine originelle architektonische Lösung darstellt. Das Niveau und die Qualität der Dienstleistungen beweisen auch der komfortable Stundentakt der Züge, an welchen sich die Öffentlichkeit bereits gewöhnt hat, sowie das nachhaltige Interesse und die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Innenaufnahme eines Trilex-Zuges.

Historischer Zug an der Strecke bei Chotyně auf einer Ansichtskarte von 1913.

10. ABSCHLUSS

Die Darstellung der Geschichte und des Charakters der ursprünglichen internationalen Zittauer Eisenbahn, die viele Jahrzehnte das Leben vieler Generationen beeinflusst hat, kann uns die Anfänge des Eisenbahnverkehrs näherbringen, welcher bis heute ein Bestandteil der menschlichen Gesellschaft bleibt. Mit Achtung und Bewunderung beobachten wir die Bemühungen unserer Vorfahren, solche Werke zu bauen, die dem Menschen und den nachfolgenden Generationen dienen. Ein Beispiel dafür kann die Eisenbahn sein, die Technik, die Bauwerke und die Strecken. Unsere wunderschöne Grenzregion zwischen der Tschechischen Republik, Polen und Deutschland hatte und hat bis heute ein dichtes Netz von Eisenbahnstrecken, die unser Leben bedeutend beeinflussen. Die Zittauer Eisenbahn erfüllt im vollen Maße ihre Aufgaben. Es muss das Ziel und das Interesse unserer Gesellschaft auch für die Zukunft sein, den Eisenbahnverkehr in unserem „Dreiländereck“ nicht nur zu erhalten, sondern ihn auch weiter zu pflegen und zu entwickeln.

Straßenseite gleisabgewandte Seite des Bahnhofsgebäudes Chotyně (Aufnahme von 1903).

Projekt Lubahn: Neuer Haltepunkt Bf. Alt-Varnsdorf.

Historische Aufnahme des Bahnhofsgebäudes in Hrádek nad Nisou mit Personal von 1900.

Historische Ansichtskarte des Bahnhofs Zittau von 1910.

Moderner Haltepunkt Varnsdorf-pivovar Kocour (Brauerei).

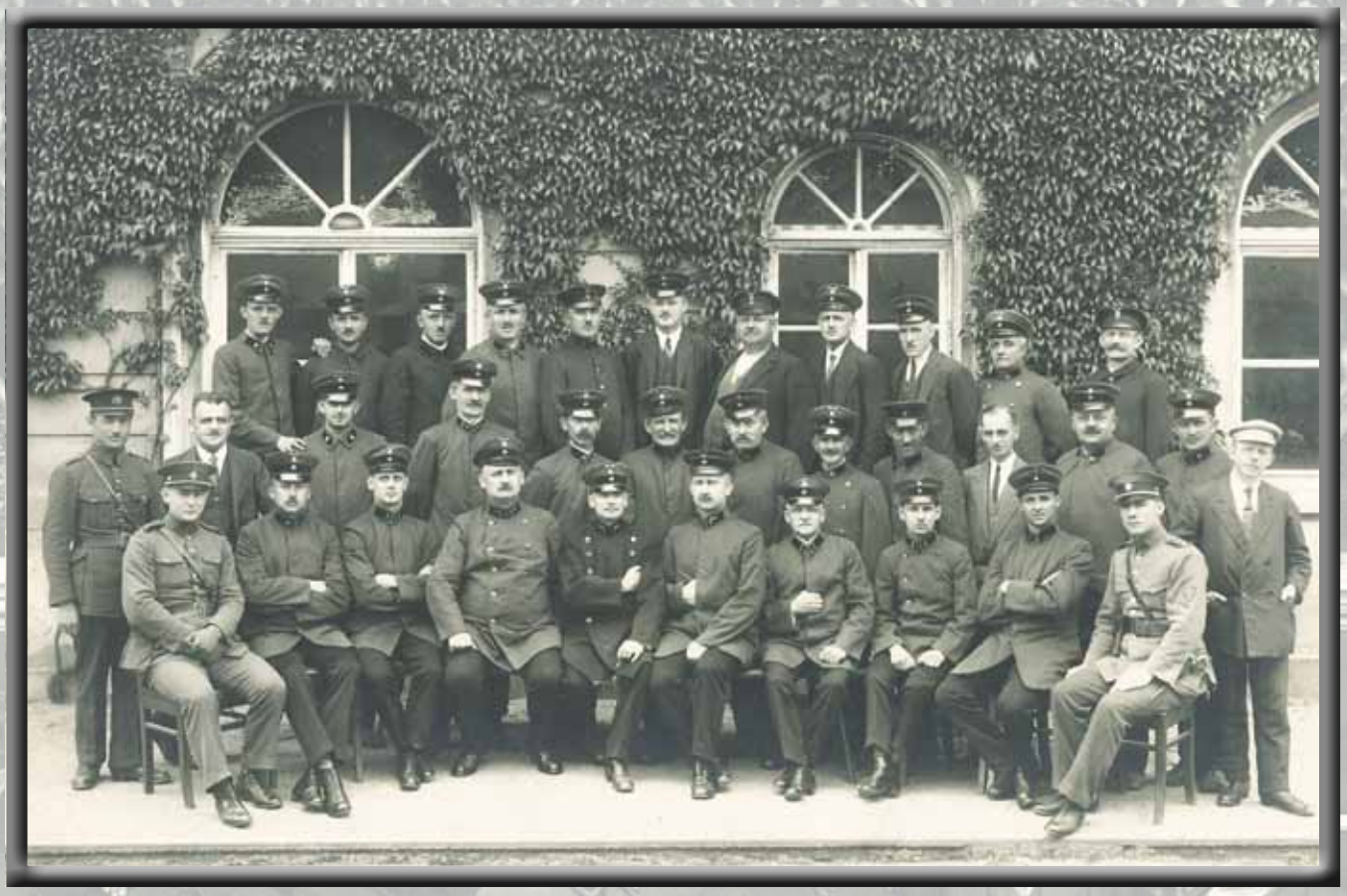
Aufnahme einer Lokomotive und preußischer Soldaten am Bf. Liberec von 1866.

Historische Aufnahme des Bahnhofs in Varnsdorf.

Historische Aufnahme des Zittauer Bahnhofs von 1915 mit der damals verkehrenden Straßenbahn.

Fahrplan Liberec - Eibau von 1912.

Historische Aufnahme des Bahnhofsgebäudes und der Gleisanlagen in Großschönau.



Přeshraniční spolupráci dokazuje i unikátní snímek saských železničářů s českými pohraničníky z roku 1930 na nástupišti v Hrádku nad Nisou. / Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bezeugt auch die einzigartige Aufnahme von 1930 mit tschechoslowakischen Grenzschutz am Bahnsteig in Hrádek nad Nisou.

Autor publikace: Pavel Vursta
Vydavatel: Liberecký kraj za podpory programu Ziel3/Cíl3
Odborný garant: Ing. Viktor Liška
Technická spolupráce: Ing. Petr Neumann
Projekt: Lubahn

Prameny:
Jízdní řády ČSD a ČD – různá vydání
Jízdní řád Trilex (2014)
Krejčiřík Mojmír – Česká nádraží (2009)
Propagace Lubahn (2013)
Vursta Pavel – Železniční spojení s Libercem (Č. Beseda 1984)
Vursta Pavel – Výročí úzkorozchodné železnice (VTS 1990)
Vursta Pavel – Historie žel. dopravy v LK (LK 2009)

Dokumentace – autoři fotografií:
Archiv autora
Archiv OÚ Chotyně
Ing. Petr Neumann
Ing. Bohumil Krivý
Josef Soukup
Jiří Hájek
Vitalij Marek
Tomáš Malec
Tomáš Toth

Mapa:
Mapové schéma zpracovala Ing. Kamila Mikulecká
Mapový podklad © Český úřad zeměměřický a katastrální a GIS Libereckého kraje

© Pavel Vursta
© Liberecký kraj

Grafická úprava a tisk IKA reklamní agentura
Vydání 09/2014
Počet výtisků 4000

Autor der Publikation: Pavel Vursta
Herausgeber: Liberecký kraj mit Unterstützung des Ziel3/Cíl3-Programms
Fachlicher Berater: Ing. Viktor Liška
Technische Zusammenarbeit: Ing. Petr Neumann
Projekt: Lubahn

Quellenangabe:
Fahrpläne der ČSD und ČD – unterschiedliche Ausgaben
Fahrplan Trilex (2014)
Krejčiřík Mojmír – Česká nádraží (2009)
Öffentlichkeitsarbeit Lubahn (2013)
Vursta Pavel – Železniční spojení s Libercem (Č. Beseda 1984)
Vursta Pavel – Výročí úzkorozchodné železnice (VTS 1990)
Vursta Pavel – Historie žel. dopravy v LK (LK 2009)

Dokumentation – Autoren der Fotos:
Archiv des Autoren
Archiv Gemeindeamt Chotyně
Ing. Petr Neumann
Ing. Bohumil Krivý
Josef Soukup
Jiří Hájek
Vitalij Marek
Tomáš Malec
Tomáš Toth

Karte:
Die Karte erstellte Fr. Ing. Kamila Mikulecká
die Kartengrundlage © Český úřad zeměměřický a katastrální und GIS Liberecký kraj

© Pavel Vursta
© Liberecký kraj

Gestaltung, Layout und Druck IKA reklamní agentura
Herausgegeben 09/2014
Auflage 4000

Program Cíl3 pro podporu přeshraniční spolupráce mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou

LUBAHN – Realizace významných železničních zastávek na trati Liberec – Žitava – Varnsdorf – Seifhennersdorf

O projektu LUBAHN:

Realizace projektu „LUBAHN“ navazuje na projekt LUISE, který krom jiného definoval možnosti a podmínky pro modernizaci přeshraniční železniční tratě Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava – Varnsdorf – Seifhennersdorf / Rybniště. Tato trať představuje základ důležitého propojení stávajících systémů veřejné regionální dopravy sousedních zemí Sasko a Česká republika. Několikrát překračuje německo-českou hranici a probíhá mezi Hrádkem nad Nisou a Žitavou v délce 2,7 km na polském státním území. Hlavním motivem studie i projektu LUBAHN je rozvoj této trati tak, aby se stala atraktivním železničním spojením, které je koncipováno jako průběžná dopravní osa s taktovými časy, komfortními traťovými rychlostmi, moderním vzhledem stanic, zabezpečovací technikou a informačními systémy, které umožní cestujícím atraktivní dopravu.

Tento rozvoj je možný pouze při získání finančních prostředků také na investice do železniční infrastruktury. Díky projektu LUBAHN bylo možné realizovat hned tři investiční opatření. Partneři projektu ZVON Zweckverband Verkehrsverbund, SŽDC, s.o. a Liberecký kraj se rozhodli pro investiční opatření na následujících železničních stanicích:

- Varnsdorf staré nádraží	vybudování nové železniční zastávky
- železniční stanice Mittelherwigsdorf	výstavba nových přístupových cest, osvětlení a úpravy prostranství u nádraží a zvýšení 3. nástupiště
- Liberec, 5. nástupiště	kompletní přestavba 5. nástupiště, zvýšení nástupiště, bezbariérový přístup, nový informační systém

Doba realizace projektu: 26.09.2012 až 30.10.2014

Celkové náklady projektu: cca 35,5 mil. Kč

Projekt byl spolufinancován z prostředků Evropské unie, Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Ziel 3- Programm zur Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik 2007-2013

LUBAHN – Gestaltung wichtiger Haltepunkte an der Eisenbahnstrecke Liberec – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf

Über das Projekt LUBAHN:

Die Umsetzung des Projektes LUBAHN knüpft an das Ziel3-Projekt „Luise“, das u.a. die Möglichkeiten und Bedingungen für die Modernisierung der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf / Rybniště definierte. Diese Strecke stellt die Grundlage für eine wichtige Vernetzung der bestehenden ÖPNV-Systeme der benachbarten Länder Sachsen und Tschechische Republik dar. Die Strecke quert mehrfach die deutsch-tschechische Grenze und verläuft zwischen Hrádek nad Nisou und Zittau 2,7 km auf polnischem Staatsgebiet.

Das Hauptmotiv der Studie und des Projektes LUBAHN ist die Entwicklung dieser Strecke zu einer attraktiven Eisenbahnverbindung, was eine vergrößerte Nachfrage von Fahrgästen hervorruft und den Modal Split im Verkehrsraum zugunsten der verstärkten Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Eisenbahn zu verändern. Derartige Entwicklungen sind aber nur möglich, wenn durch den Ausbau der Infrastruktur, des Bedienkomforts und der Fahrzeugtechnik eine erhöhte Attraktivität für die Streckennutzung entsteht, wenn gleichzeitig auch ungehinderter und barrierefreier Zugang und eine publikumsfreundliche Bahnhofsumgebung geschaffen werden.

Aus diesem Grund haben sich die Projektpartner ZVON Zweckverband Verkehrsverbund, SŽDC, s.o. und Liberecký kraj entschlossen, konkrete Um- und Ausbaumaßnahmen auf folgenden Bahnhöfen vorzubereiten:

- Bahnhof Altvarnsdorf	Bau eines neuen Haltepunktes
- Bahnhof Mittelherwigsdorf	Neugestaltung der Zuwegung, der Beleuchtung und des Bahnhofsumfeldes und Anhebung des Bahnsteigs 3
- Bahnhof Liberec, Bahnsteig 5	komplette Neugestaltung des Bahnsteigs 5, Anhebung der Bahnsteige, behindertengerechter Zugang

Projektzeitraum: 26.09.2012 bis 30.10.2014

Projektkosten - insgesamt: ca. 1,3 Mio. €

Das Projekt wurde aus Mitteln der Europäischen Union, des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung mitfinanziert.

Liberecký kraj

ZVON

SŽDC

Europäische Union. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: Investition in Ihre Zukunft / Evropská unie. Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti

Ziel 3 I Cíl 3
Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
2007-2013. www.ziel3-cil3.eu