

Der Bahnhof Radeberg
Ältester sächsischer Bahnhof östlich der Residenzstadt Dresden
von Klaus Schönfuß

Inhaltsverzeichnis

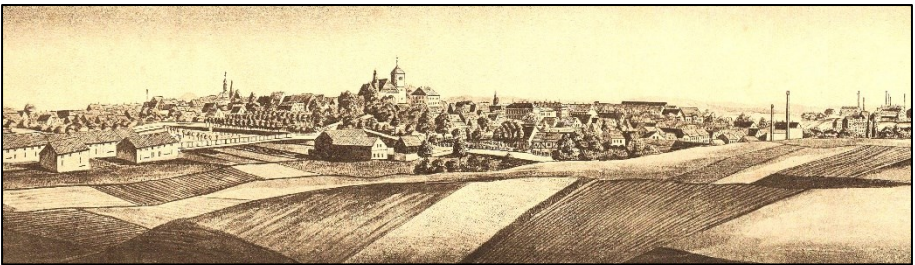
Der Bahnhof Radeberg	
Ältester sächsischer Bahnhof östlich der Residenzstadt Dresden	1
Radeberg wird in der Gründerzeit wichtiger Teil sächsischer Industriegeschichte.....	3
Zur Historie des Radeberger Bahnhofes	4
Die Hochbauten	6
Das Stationsgebäude	6
Der Neubau des Stationsgebäudes 1897/98	8
Das Maschinenhaus mit der Wasserstation	11
Der Wasserturm – mehr als ein Radeberger Wahrzeichen.....	13
Zum Bahnhof gehörende Wohngebäude	16
Die „Güterschuppen“	17
Die Gleisanlagen	18
Die Brücke östlich am Bahnhof	20
Bildnachweis und Urheberrecht:	24
Quellen und Literaturhinweise:	24
Einzelnachweise:	24

Eisenbahngeschichte

Über den frühen Eisenbahnbau im Radeberger Land als dem ersten und ältesten Abschnitt der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn ab 1844/45 ist in Heft 18/2020 der „Radeberger Blätter zur Stadtgeschichte“ ausführlich geschrieben worden. Dieser hier vorliegende Beitrag ist in Verbindung mit dem Artikel „Die Blockstelle Lotzdorf – Eisenbahngeschichte, Betriebssicherheit – und die Familie Max Drobný“ in Heft 21/2023 und dem erstgenannten Beitrag als Gesamtdarstellung der Eisenbahn-Frühgeschichte im Radeberger Raum zu sehen, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Am 5. Dezember 1841 erhielt der Stadtrat zu Radeberg von der Königlich-Sächsischen Kreisdirektion eine Mitteilung über die Bildung eines „Comité zur Anlegung einer Eisenbahn von Dresden nach der Oberlausitz bis theils an die königl. Preuß. theils Böhm'sche Grenze“. In diesem Verwaltungsbezirk sind davon die Fluren und Ortschaften „Neustadt Dresden, Stadt Neudorf, Scheunenhöfe, Pieschen und Weinberge, Wilschdorf, Klotzsche, Langebrück, Lotzdorf, Stadt Radeberg, Wallroda, Klein Wolmsdorf, Arnsdorf, Die Königl. Staats Waldung längs dieser Strecke (Dresdner Heide)“ betroffen.

Das „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité“ wurde am 24. Juli 1843 in die „Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft“ (im folgenden SSEG genannt) als Aktiengesellschaft gewandelt. Nachdem 1843 die dazu notwendigen Staatsverträge¹ zwischen den Königreichen Preußen und Sachsen abgeschlossen worden waren, erhielt die SSEG am 22. August 1844 die erforderliche Konzession und wurde verpflichtet, die Bahn zwischen Dresden und Görlitz bis zum 1. Juli 1847 zu vollenden. Damit war beschlossen worden, dass Radeberg verbindlich einen Bahnanschluss bekommen soll und dafür natürlich einen geeigneten Bahnhof benötigen wird.



Ansicht Radeberg von Nordwesten (etwa Häselberg / heutiger Friedhof), um 1884

Radebergs Bürgermeister Dr. Kuntzsch forderte am 18. März 1844 die von der Bahnlinie und den notwendigen Hoch- und Tiefbauarbeiten für die zugehörigen Gebäude betroffenen Grundstücksbesitzer öffentlich auf, die Vermessungs-, Markierungs- und Revisionsarbeiten zu dulden. Er kündigte bei Zuwiderhandlungen oder Veränderungen an den Markierungen entsprechende Strafmaßnahmen an.²

Der Radeberger Stadtrat wurde vom Direktorium der SSEG am 29. Mai 1844 aufgefordert, Vorschläge zum Anlegen eines Bahnhofes in der Nähe der Stadt auszuarbeiten und gleichzeitig darüber informiert, dass dieser „...nicht in eine wünschenswerte Nähe der Stadt zu bringen sei“ und deshalb auch ein „*Communicationsweg*“ dahin anzulegen ist. Damit sollten zusätzliche Überquerungen des Rödertales vermieden werden. Diese damals ziemlich große Entfernung der Eisenbahntrasse von den Stadtgrenzen sollte sich wenig später bei dem rasanten Ausbau der Industriegebiete südlich der Stadt als Glücksumstand

erweisen, konnten doch die neuen Firmenstandorte auf den freien und größtenteils ebenen Flächen relativ einfach an das neue Massentransportmittel Eisenbahn angeschlossen werden. Das machte Radeberg als Industrie-Standort attraktiv, wodurch sich insbesondere die auf Massen- und Schüttgut-Transporte angewiesene Glasindustrie (neben Kohle und dem Rohstoff Sand für die Glashütten auch die Kohle für den zunehmenden Dampfmaschinenbetrieb und später zur Erzeugung von Generatorgas) schnell und massiv in Radeberg ansiedelte.

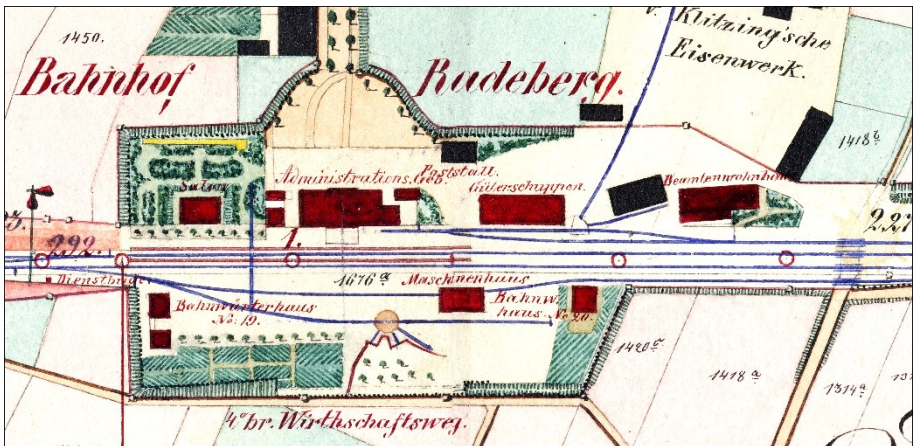
Radeberg wird in der Gründerzeit wichtiger Teil sächsischer Industriegeschichte

Beispielgebend für die damalige rasante Entwicklung Radebergs zur Industriestadt waren die nachfolgend genannten Unternehmen. Den Anfang machte der aus Schlesien stammende J. H. Wilhelm Rönsch. Er ersteigerte das zuvor von ihm gepachtete Gelände des ehemaligen Vorwerks Rödershausen und erbaute darauf 1858 die erste Radeberger Glasfabrik. Damit ist Wilhelm Rönsch der eigentliche Begründer der Glasindustrie in Radeberg. Gemeinsam mit seinen Schwägern Anton und Hermann Hirsch und finanzieller Unterstützung eines weiteren Schwagers, Adolph Hirsch, gründete er hier 1862 das „Glashüttenwerk Wilhelm Rönsch Hirsch & Co.“. Noch 1862 trennte sich Rönsch von seinen Schwägern und baute gegenüber der Straße nach Dresden, unterhalb des Bahndammes, eine neue Hohlglasfabrik, die Brüder Hirsch wandelten die erste Glashütte zum „Tafelglaswerk Gebr. Hirsch“. Diese erste Expansion wurde zu einer Art Initialzündung für den rasanten Aufschwung der Glasindustrie in Radeberg und war, verbunden mit dem folgenden Zuzug weiterer Angehöriger der Glashütten-Dynastie Hirsch nach Radeberg, der Motor der Entwicklung zu einem neuen Zentrum der sächsischen Glasindustrie. Verbunden mit der bereits 1836 vom „*Schönferber und Fabricant*“ Carl Wilhelm Scherz auf dem benachbarten Gelände der ehemaligen Stadtmühle gegründeten „ersten Fabrik“ und dem 1862 gegründeten „Eisenwerk“ (1863 „Von Klitzingsche Eisenwerke und Maschinenfabrik“; 1870 „Saxonia Eisenwerke und Eisenbahnbedarf-fabrik Radeberg AG“; 1890 „Vereinigte Eschebachsche Werke AG“) begann so Mitte des 19. Jahrhunderts der Aufschwung des Landstädtchens zu einer bedeutenden sächsischen „Grünen Industriestadt“. Die Glashütten und ihre Folgebetriebe (Eisengießereien, Formenbau) konnten sich nördlich und südlich der neuen Bahnlinie ansiedeln, Wohnbebauung und andere Industriezweige folgten, die „Südvorstadt“ entwickelte sich und – nun glücklicherweise fast mittendrin – der Radeberger Bahnhof mit dem immer größer werdenden Güterbahnhof und seinen vielen Anschlussgleisen.

Fast alle Radeberger Glashütten verfügten bereits vor der großen Bahnhofserweiterung in den 1890er Jahren über Anschlussgleise. Selbst die „unten im Rödertal“ gelegenen beiden Glaswerke (Rönsch und Gebr. Hirsch) verfügten seit dem 1875 erfolgten Bau der „Städtischen Gasanstalt“ an der Goldbachstraße mittels eines nördlich des Bahndammes talwärts führenden Stichtgleises und einer „unten“ am Gaswerk befindlichen Drehscheibe über Bahnanschluss. „Hinter der Drehscheibe“ wurden die Waggonen von Pferden gezogen. Ohne den frühen Eisenbahnanschluss ab 1845, den damals „*eigentlich keiner richtig gebraucht hatte*“, wäre diese industrielle Entwicklung undenkbar gewesen. Radeberg hatte sich zu einem wichtigen Teil der sächsischen Industriegeschichte gemausert und somit zu einem festen Bestandteil sächsischer Industriekultur.

Zur Historie des Radeberger Bahnhofes

Natürlich konnten die Radeberger Stadtväter nun – 1844/45 – nicht einfach „drauflos bauen“ und sich „irgendeinen Bahnhof“ errichten. Denn allein der damalige Begriff „Bahnhof“ war relativ neu im Sprachgebrauch, und was technisch und baulich für solch eine Eisenbahn-Betriebsanlage notwendig war, wussten wohl nur die wenigen Fachleute. Das Direktorium der SSEG hatte natürlich hohe und zugleich zukunftsorientierte Anforderungen und informierte den Radeberger Stadtrat am 7. Juni 1845 mittels Zustellung eines Grundrisses über den Bau des Bahnhofsgebäudes sowie der notwendigen Betriebs- und Nebengebäude, vor allem für das unentbehrliche „Maschinenhaus nebst Wasserstation“ zur Wartung der Lokomotiven und zur Versorgung mit Brauchwasser für die Dampferzeugung.



„Prospect des Radeberger Bahnhofes“ (Ausschnitt) um 1865

Oben: Bahnhofsvorplatz und Bahnhofsgebäude, links davon das Restaurationsgebäude mit Gästegarten, rechts der Güterschuppen, daneben das erste „Beamtenwohnhaus“, gegenüber den Gleisen das erste „Maschinenhaus mit Wasserstation“.

Die heute selbstverständliche, aber recht komplizierte Kategorisierung der Eisenbahn-Betriebsstellen gab es noch nicht. Radeberg war einfach ein „Bahnhof“. Das ist er im Grunde noch heute, weil hier seit dessen Inbetriebnahme rangiert werden kann, d, h, er hat Weichen. Im Gegensatz dazu gab und gibt es Haltepunkte, auf denen Reisende nur ein- oder aussteigen können. Haltepunkte haben keine Weichen, Züge können nicht rangiert werden. Dazu gehörten zur Streckeninbetriebnahme 1845 z.B. Langebrück und Königswald (ab 1918 in „Bahnhof Klotzsche“ umbenannt).

Unser Bahnhof war und ist ein „Durchgangsbahnhof“, weil von hier aus keine anderen Bahnstrecken abzweigen oder einmünden, oder anders herum: er ist kein Anschlussbahnhof im Sinne des Personenverkehrs. Werksbahn-Anschlüsse bzw. sogenannte Anschlussgleise für Betriebe sind dafür nicht relevant. Der nächstgelegene Anschlussbahnhof war der erst am 15. Oktober 1875 in Betrieb genommene Bahnhof Arnsdorf. Die bereits am 1.

Eisenbahngeschichte

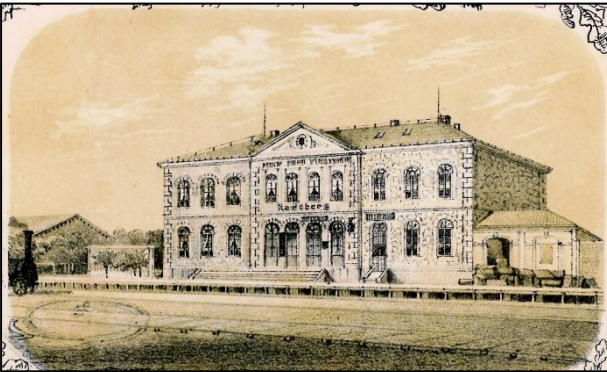
Oktober 1871 eröffnete Strecke Radeberg – Kamenz hatte ihren Anfang nahe der westlich vorgelagerten „Blockstelle Arnsdorf“, dafür wurde die „Arnsdorfer Kurve“ als „Abzweig auf freier Strecke“ gebaut. Der Bahnhof Radeberg war also damals Anfangs- bzw. Endpunkt der neuen Bahnlinie nach Kamenz. Die Anschlussbahn nach Pirna ist aber direkt in den neuen Arnsdorfer Bahnhof eingebunden worden, deren Inbetriebnahme erfolgte gleichzeitig mit der Eröffnung des Bahnhofes Arnsdorf am 15. Oktober 1875³. Damit wurde Arnsdorf ein Kreuzungsbahnhof, weil die „Arnsdorfer Kurve“ zu einem Dreieck mit direktem Zugang nach Arnsdorf ausgebaut wurde. Beide Bahnlinien sind später zur Hauptbahnstrecke Kamenz – Pirna zusammengeschlossen worden. Diese Chance zur Aufwertung des Radeberger Bahnhofes zu einem Kreuzungsbahnhof hatten sich die Radeberger Stadträte kurzsichtig entgehen lassen, indem sie den Vorschlag der Staatsbahnverwaltung zum Ausbau Radebergs als Bahn-Knotenpunkt der Fernbahnstrecke Dresden – Breslau mit der Hauptbahnstrecke Kamenz – Pirna ablehnten. Das führte schließlich zur Entwicklung des Bahnhofes Arnsdorf als großem Kreuzungsbahnhof.

Vorläufer des Arnsdorfer Bahnhofes war der Bahnhof Fischbach. Dieser Standort war anfangs weit wichtiger als Arnsdorf, weil hier die Böhmisches Salzstraße bzw. die Sächsische Königsstraße (Verlauf etwa heutige B6) berührt wurde. Der Bahnhof Fischbach ist dann am 9. Januar 1877 nach der Eröffnung des Arnsdorfer Bahnhofes stillgelegt worden. Heute ist der Bahnhof Radeberg ein „Nahverkehrsknoten“, weil er seit 1. November 2011 als „Übergangsstelle Bahn – Bus“ an den ÖPNV angeschlossen ist und vorher in den S-Bahnverkehr eingebunden war. In Radeberg konnten auch Fernverkehrszüge halten, weil die Bahnsteiglängen ausreichend waren (Bahnsteig 1 mit 300 m Länge und Bahnsteig 2 mit 285 m Länge)⁴. Beide Bahnsteige sind später auf je ca. 180 m verkürzt worden. Die beiden Gleise 1 und 2 sind Durchfahrtsgleise (Schnellfahrtsgleise) für Fernzüge der Bahnstrecke Görlitz – Dresden und für 120 km/h zugelassen. Das dritte Durchfahrts- oder Wartegleis hat keinen Bahnsteig und ist nur für 60 km/h zugelassen. Zu Beginn der Bahnhofserweiterung und des großen Umbaus sind bereits 1895 die beiden Personentunnel zwischen den Bahnsteigen 1 und 2 angelegt worden (nach der Bahnhofssanierung ab 2005 nur noch einer, mit integriertem Personenaufzug). Da keine Anschlussgleise mehr im Regelverkehr aktiv sind, findet auf dem heutigen „Rest“ des Güterbahnhofes auch kaum noch Rangierverkehr statt, sondern nur noch geringer Güterumschlag. Dagegen hatte vor und während der DDR-Zeit die Bahn die Hauptlast des gesamten Güterverkehrs zu tragen. Allein das Robotron-Heizkraftwerk benötigte im Winter täglich 200 Tonnen Siebkohle; auch das IFA-Karosseriewerk wurde über das Robotron-Anschlussgleis beliefert. Man verlagerte nach der Wende den größten Teil des Güterverkehrs auf die Straße. Mit diesen wesentlichen Merkmalen ist Radeberg ein Bahnhof der „Klasse 4“⁵ (auch „Preisgruppe“ genannt, gestuft von 1 bis 7). Sein Aufgabenträger ist der Verkehrsverbund Oberelbe GmbH.

Die Hochbauten

Das Stationsgebäude

Von unserem ersten Bahnhofsgebäude, das damals noch weit außerhalb der Stadt lag, sind lediglich 4 Zeichnungen bekannt: 2 nachempfundene, aber sehr detailgetreue Zeichnungen von Karl Stanka von 1932, ein zeitgenössischer Stich in der Ehrenbürger-Urkunde für Prinz Georg Herzog zu Sachsen von 1853 (im Stadtarchiv Radeberg) und eine grobe Zeichnung eines unbekanntenen Künstlers, alle vier sind in den Proportionen unkorrekt. Ein weiteres Aquarell von Karl Stanka von 1926 zeigt den belebten Bahnhofsvorplatz, jedoch wenig vom eigentlichen Bahnhof. Darüber hinaus sind in der Akte 000 095 im Stadtarchiv Radeberg Fragmente einiger originaler Bauzeichnungen des „Stationsgebäudes“ und der Nebengebäude von 1845 auffindbar.



Der Radeberger Bahnhof 1853 (Gleisseite)

Links unten ist die Drehscheibe erkennbar.

*Bildquelle: Ehrenbürger-Urkunde für Prinz Georg 1853,
Stadtarchiv Radeberg*

Niemand von uns Zeitgenossen hat also unser erstes Bahnhofsgebäude im Original gesehen, Fotografien oder exakte Maßangaben waren bisher nicht bekannt, obwohl dieses Gebäude bis zum Neubau des heutigen Bahnhofes 1897/98 existierte (siehe dazu auch „die Radeberger“ 44/2020 vom 6.11.2020). Und trotzdem kann man heute unweit von Radeberg ein baugleiches Original unseres ersten

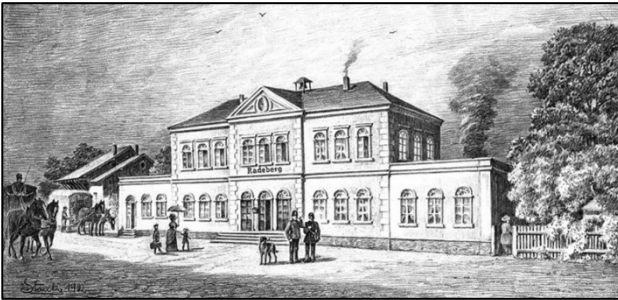
Radeberger Stationsgebäudes vorfinden, man steht dort sinngemäß vor unserem Radeberger Bahnhof in seinem Ursprungszustand von 1845. Eher zufällig ist bei den Recherchen des Verfassers zur Frühgeschichte der Eisenbahn in der Radeberger Region (siehe auch „Radeberger Blätter zur



Die Wirklichkeit 2020: Bahnhof Bischofswerda (Gleisseite) – baugleiches Duplikat des Radeberger Bahnhofes von 1845. Der Scheingiebel ist abgetragen worden. Foto: Schönfuß

Eisenbahngeschichte

Stadtgeschichte“ Heft 18/2020) die Historie des Bahnhofes Bischofswerda ins Spiel gekommen. Dessen ursprüngliches Empfangsgebäude ist um 1883/84 durch einen wuchtigen, dreistöckigen L-förmigen Gebäudeteil als direkten Anbau an den originalen „Altbau“ von 1845 erweitert worden. Vor einigen Jahren erfolgte der Bahnhof-Rückbau in den Ursprungszustand von 1845. Wer die vier alten Radeberger Bahnhofs-Zeichnungen kennt, musste nun bei Betrachtung des jetzigen Bischofswerdaer Bahnhofes stutzig werden, ähnelt er doch nun nach dem Rückbau verblüffend den Zeichnungen des ersten Radeberger Bahnhofes. Das hatte bisher noch niemand bemerkt oder beschrieben. In diesem Zusammenhang kam auch die bisher unbeachtete Stationsnamens-Änderung von „Bischofswerda“ in „Radeberg“ auf der Bauzeichnung für das Maschinenhaus in der Stadtarchiv-Akte 00 095 wieder in Erinnerung.



Der Radeberger Bahnhof (Straßenseite), nachempfunden in der Zeichnung von Karl Stanka 1932. Rechts die Bahnhofs-Restaurations, links der Anbau zur Güter-Abfertigung.

also rationell bauen. Damit ist durchaus ein wichtiges und beachtenswertes Stück Sächsischer Industrie- und Baugeschichte geschrieben worden.

Das Hauptgebäude und die beiden Nebengebäude wurden aus massivem Bruchstein- und Ziegelmauerwerk mit Schieferdach errichtet. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes waren eine Restauration und ein Büro vorgesehen, die

1. Etage erhielt Dienstwohnungen. An Nebengebäuden sind ein Waschhaus, Ställe, ein Abtritt, Holz- und Kohleschuppen und sonstige Vorratsbehältnisse geplant worden. Der

Was bedeutet das? Beide Stationsgebäude und zumindest das „Maschinenhaus“ sind absolut baugleich errichtet worden, es waren typisierte Einheitsbauten (oder bereits Typenbauten?) zu Beginn des Eisenbahnbaues als Voraussetzung der raschen Industrialisierung. Man musste Planungsaufwand und vor allem Zeit sparen,



Bahnhof Bischofswerda (Straßenseite) – baugleiches Duplikat des Radeberger Bahnhofes von 1845. Der Scheingiebel an der Straßenseite wurde erhalten.

Foto: Schönfuß

Stadtrat genehmigte am 16. Juni 1845 den Bau mit der Auflage zur Einhaltung der Brandschutzvorschriften.

Für die „*Restauration im Bahnhofe*“ hatte die SSEG eine jährliche Abgabe von 7 Thalern an die Stadt Radeberg zu entrichten. Der Konzessionsschein ist am 20. Oktober 1845 vom Stadtrat erteilt worden. Der Radeberger Gastwirt J. R. Kaje übernahm die Bahnhofsrestauration, sein Nachfolger B. Kaje betrieb diese noch 1871.

Aus dem Wissen heraus, dass in Bischofswerda ein baugleiches, originales Duplikat des ersten Radeberger Bahnhofes von 1845 existiert, kennen wir heute die wirkliche Größe und die Proportionen des ersten Radeberger Bahnhofes und besitzen im übertragenen Sinne Fotos des ersten Radeberger Bahnhofes von 1845.

Das Stationsgebäude war kleiner als vielleicht vermutet, es war 28,40 m lang, 12,50 m breit und bis zur Traufe etwa 9 m hoch. Die Scheingiebel an den Längsseiten mit den dahinterliegenden Satteldächern erreichten eine Höhe von ca. 12 m. Im Größenvergleich war das Gebäude etwas kleiner als der 1867 erbaute „Norddeutsche Hof“ (später Deutsches Haus) auf der Bahnhofstraße.

Wenn man bedenkt, dass die Stadt Radeberg am 7. Juni 1845 von der SSEG mit dem Bau des Radeberger Bahnhofes beauftragt wurde, der Stadtrat die Baugenehmigung bereits am 16. Juni 1845 erteilte, die Bahnhofsgebäude einschließlich der von der „Chaussee nach Dresden“ ausgehenden Zufahrtsstraße „auf freiem Felde“ zu bauen waren und bereits am 17. November 1845, nach nur 5 Monaten, mit der Ankunft des ersten Zuges die Einweihung erfolgte, kann man vor solchem Bautempo nur den Hut ziehen.

Mit der offiziellen Freigabe des Bahnhofes für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr am 18. November 1845 wurde er zum Initialzündler für die Ansiedlung vieler Industriebetriebe, vor allem der Glaswerke und deren Folgebetriebe, wie z.B. Gießereien und Holzbearbeitungsfabriken. Der Ausbau eines leistungsfähigen Güterbahnhofes mit einer Vielzahl von Anschlussgleisen auf relativ ebenem Gelände in die Betriebe machte den Standort attraktiv. Damit verbunden wuchs die Bevölkerung rasant, der Straßen- und Wohnungsbau sowie der Bau öffentlicher Gebäude, wie z.B. Schulen, folgten. Völlig berechtigt kann man sagen: Bahnhofs- und Industriegeschichte sind untrennbar.

Der Neubau des Stationsgebäudes 1897/98

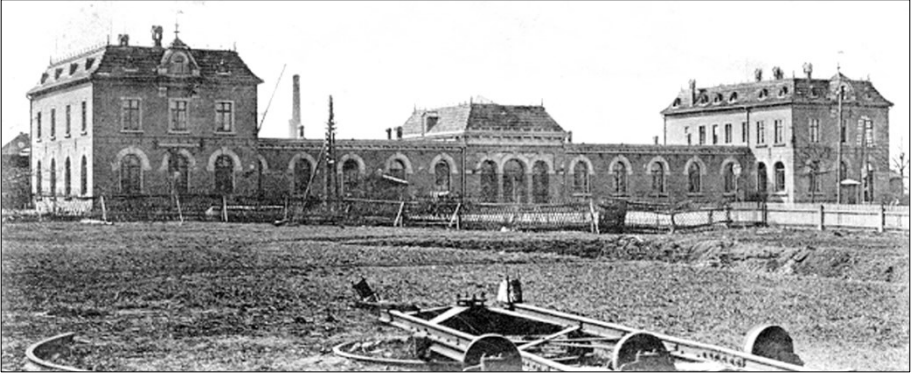
Der Bahnhof genügte bald den mit der Industrialisierung und dem zunehmenden Personenverkehr enorm gestiegenen Anforderungen nicht mehr.

Mit dem sukzessiven notwendigen Ausbau der Gleisanlagen im Bahnhof mussten die meisten der ursprünglichen Nebengebäude abgerissen werden. Vor allem musste frühzeitig die Wasserversorgung für die weit größeren Lokomotiven neu gelöst werden, denn das alte Maschinenhaus stand dem Gleis 3 im Wege (siehe dazu Abschnitt „Wasserturm“).

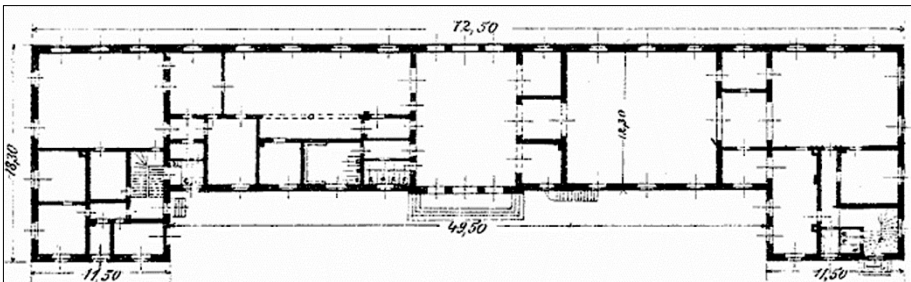
Infolge der Wechselwirkung zwischen zunehmender Industrialisierung und Bedarf an Arbeitskräften erweiterte sich das Einzugsgebiet, aus dem täglich Arbeitskräfte mit der Bahn nach Radeberg kamen. Aber auch die Stadt selbst mit ihren öffentlichen Einrichtungen und ihrer Umgebung, z.B. das Kurbad Liegau, zog mehr und mehr Besucher an. Diesem enormen Anstieg des Personenverkehrs war um die Jahrhundertwende das über 50 Jahre alte Stationsgebäude einschließlich seiner Nebenanlagen nicht mehr gewachsen. Weil ein Bahnhofsgebäude immer auch ein „erstes Aushängeschild“ für Besucher einer Stadt ist

Eisenbahngeschichte

und in der Regel einen guten Eindruck hinterlassen sollte, war ein Neubau des „Bahnhofsgebäudes“ geboten, auch hier unter den Bedingungen, das Gebäude in die bestehenden Umgebungsstrukturen einzuordnen bzw. diese als Gesamtheit mit zu verändern. Unter der zukunftsorientierten Strategie des Radeberger Bürgermeisters Otto Bauer (Amtszeit 1895–1916) und mittels seiner konsequenten, zielorientierten Amtsführung ist zusammen mit der Eisenbahn-Gesellschaft ein zweckmäßiges, repräsentatives und langlebiges Empfangsgebäude (Klinkerbau) konzipiert und gebaut worden, wie wir es (einschließlich der 1916 eröffneten großen Mittelhalle) heute noch kennen.



Das 1898 eingeweihte neue Bahnhofsgebäude mit dem Bahnhofsvorplatz und noch ohne der großen Mittelhalle. Im Vordergrund der Rest der zu den Eisenwerken / Vereinigte Eschebachsche Werke AG (VEWAG) führenden Drehscheibe.
Bild darunter: Grundriss des neuen Bahnhofes. Mit 72,5 m Länge, 18,3 m größter Tiefe und ca. 1.030 qm bebauter Fläche (Stand 1898) war es recht stattlich.



Die 1916 eröffnete große mittige Empfangshalle vergrößerte die bebauter Fläche um ca. 160 qm auf insgesamt ca. 1.190 qm.
Aufnahme von 1921



So bieten sich Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz heute. Außer der Mittelhalle sind die Räumlichkeiten weitestgehend vermietet. Foto: Schönfuß



*Deutlich sind Symmetrie und Harmonie des heutigen Bahnhofsgebäudes zu erkennen.
Quelle: Lunze-Architekten Radeberg. Mit Dank für die freundliche
Veröffentlichungsgenehmigung vom 7. August 2024*

Am 1. April 1898 ist das neue, repräsentative Empfangsgebäude der Öffentlichkeit übergeben worden. Es vereinte alle bisher auch dezentral, außerhalb des alten Bahnhofes gelegenen Funktionseinheiten einschließlich Gepäckabfertigung und Restauration, in sich. Die Baukosten betragen rund 115.000 Mark.

Schon bald erwies sich die mittlere Durchgangshalle für den Personenverkehr als nicht mehr ausreichend, so dass eine weit größere Empfangshalle gebaut werden musste, die perfekt in die Gebäude-Symmetrie eingefügt wurde.

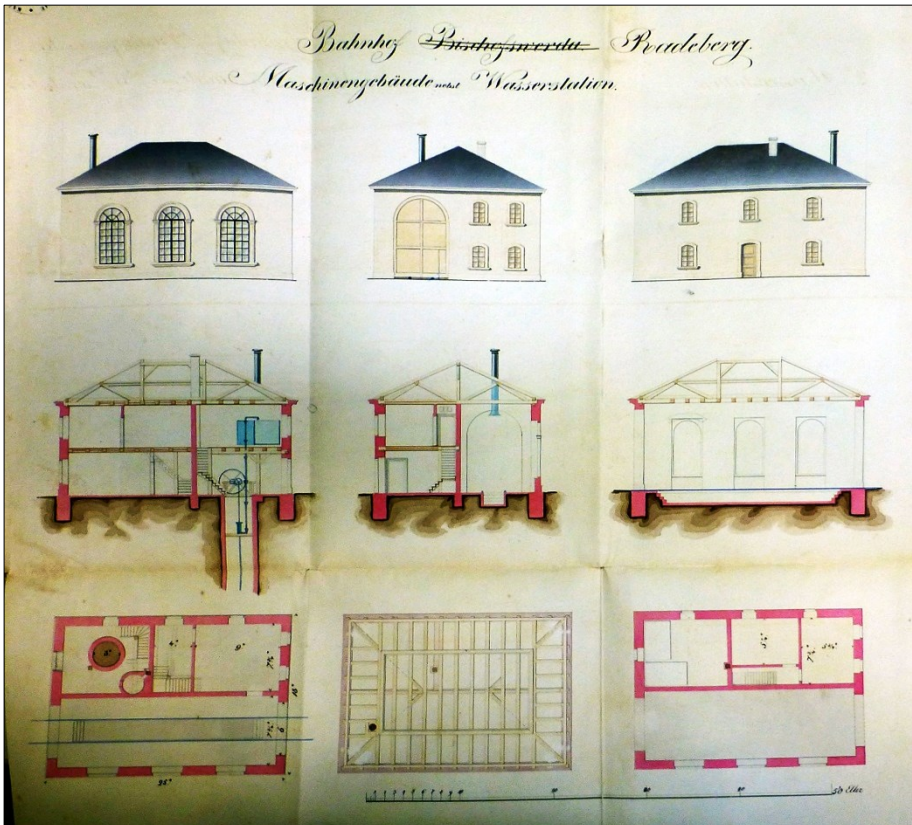
Im rechten (westlichen) Gebäudeteil befand sich bis in die 1990er Jahre das vielbesuchte Bahnhofsrestaurant. 2004 kaufte die Große Kreisstadt Radeberg das marode und vom bisherigen Eigentümer vernachlässigte Empfangsgebäude, weil die Deutsche Bahn den Bahnhof an eine ausländische Investorengruppe verkaufen wollte. Von 2005 bis 2008 erfolgten im Auftrag der Stadt der umfassende Umbau und die Sanierung des Bahnhofsgebäudes in drei Bauabschnitten. Die Empfangshalle im Mittelbau wurde öffentlicher Durchgangsbereich mit Kiosk. In die beiden seitlichen Verbinder zogen Dienstleister ein,

und die zweigeschossigen Flügel wurden zu Geschäftsräumen einer Firma, zu einer Arztpraxis und einem Fitness-Center umgebaut.⁶

Mit der *Denkmal-Nr. 09285450* gehört das Radeberger Empfangsgebäude gemeinsam mit dem 1894 gebauten großen „Beamtenwohnhaus“ (Am Bahnhof Nr. 6/7) zu den Kulturdenkmälern der Stadt Radeberg.

Das Maschinenhaus mit der Wasserstation

Gegenüber des Stationsgebäudes, hinter den Gleisen 1 und 2, ist das erste „Maschinenhaus“ zur Wartung und Pflege der Lokomotiven erbaut worden (s. Prospect... von 1865), das gleichzeitig die Wasserstation zum Befüllen der Lokomotiven mit Brauchwasser



Das erste, hinter dem Gleis 2 gelegene Maschinenhaus von 1845.
Das damalige Gleis 3 führte direkt hindurch, die Schienenfahrzeuge konnten hier befüllt bzw. gewartet werden. Der überschriebene Stationsname auf dieser Bauzeichnung belegt die Verwendung als Typenbau.
Diese Station war bis 1873 in Betrieb.

Eisenbahngeschichte

enthielt. Dieser Einheitsbau war baugleich mit Bischofswerda. Beachtenswert war die Zweckmäßigkeit mit Reparaturgrube, Werkstattraum im Erdgeschoss und Pumpenantrieb. Auch dieses Gebäude stand bald der notwendigen Erweiterung der Gleisanlagen im Wege. Damit einhergehend brauchten die nunmehr viel größeren Lokomotiven, die auch auf dem gewachsenen Streckennetz schwerere und längere Züge mit längeren Fahrtzeiten bewegen mussten, auch erheblich mehr mitzuführende Vorräte an Kohle und Wasser, so dass eine rationellere Wasserbefüllung ohne Abkoppeln der Waggons und ohne Rangieren in ein spezielles Gebäude erforderlich wurde. So musste eine neue Wasserstation gebaut werden, die nicht mehr direkt neben oder über einem Gleis stehen musste. Die Befüllung der Loks erfolgte nun mittels einer technischen Neuerung, dem sogenannten „Wasserkran“, der über einer unterirdischen Wasserleitung an die Wasserstation angeschlossen war und sich an geeigneter Stelle neben einem Gleis – oder noch effektiver: zwischen zwei Gleisen – befand. Der schwenkbare Ausleger des Wasserkrans wurde nur noch über einer der Einfüll-Öffnung der Lokomotiv-Wasserkästen positioniert, und mittels einfacher Schieberventile am Wasserkran erfolgte die Befüllung aus speziellen Wassertanks.

Diese neue Radeberger Wasserstation wurde 1873 südlich der damaligen Gleisanlagen errichtet, der Wasserkran stand zwischen dem Durchfahrtsgleis 2 und Gleis 3, es konnten also wahlweise Lokomotiven auf zwei Gleisen befüllt werden. Das beim Befüllen überlaufende Wasser ist aufgefangen und in die Wasserstation zurückgeleitet worden.

Woher das Wasser für die Wasserstation kam, konnte noch nicht endgültig geklärt werden. Da das Bahnhofsgelände hoch über der Röder und auch oberhalb des Goldbaches liegt, ist ein natürlicher Zulauf auszuschließen. Eine gründliche Bewertung eines vollständigen alten Aufrisses der Bahnhofsanlagen von 1888 zeigt aber einen z.T. verrohrten Wasserlauf aus Richtung des ehemaligen Saxonia- bzw. Eschebach-Geländes und der Brauerei entlang der Bahnhofstraße, der östlich des Stationsgebäudes unter den Gleisen zur Wasserstation führte und dahinter westwärts in Richtung des tiefer gelegenen früheren Schilfteiches und weiter zum Goldbach abfloss.

Woher aber bekam die damalige, 1872 gegründete Aktien-Brauerei „Zum Bergkeller“ vor dem 1892 erfolgten Bau der eigenen Wasserleitung aus dem Karswald ihr Brauchwasser? Warum verlief der Wassergraben aus Richtung Brauerei / Saxonia zum Bahnhof?

Es bleibt nur eine Hypothese:



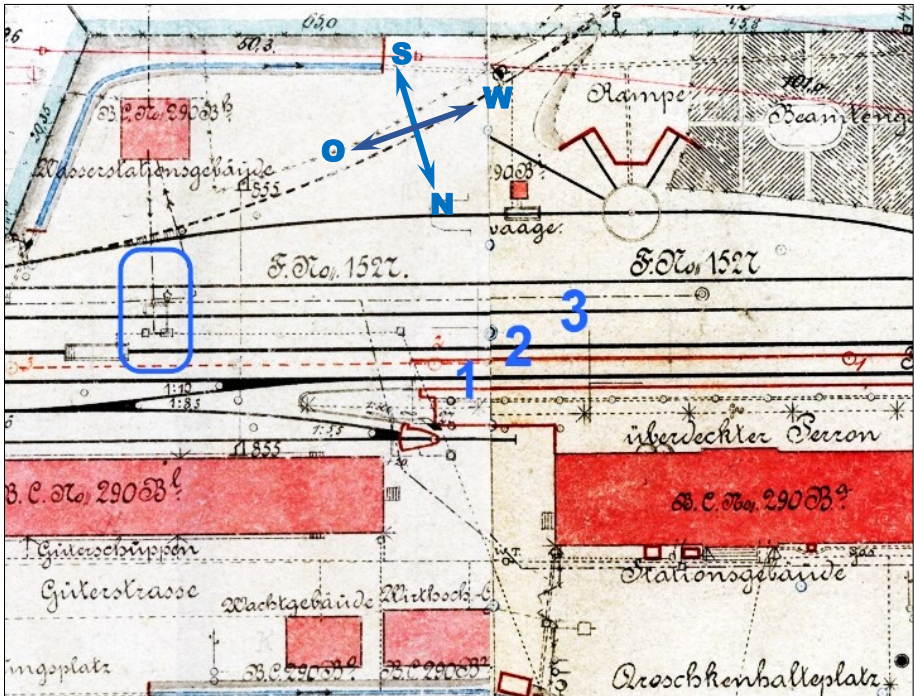
Lage des Pumpwerkes im Stadtplan 1905 (blauer Kreis)

Direkt am linken Ufer der Großen Röder, etwa 100 m südöstlich der Radeberger Hospitalbrücke (Brücke Dresdner Straße / Kaiserhof, flussaufwärts), auf dem Gelände der Böttcherei Bellmann (damalige Adresse Dresdner Straße 19, heutige Flurstück-Nr.

1083/2 im Gelbke-Hain / früher „Promenade“) ist mit unbekanntem Datum ein Pumpwerk

Eisenbahngeschichte

errichtet worden, das nach bisherigem Wissen zur Versorgung des 1895 errichteten Wasserturmes am Bahnhofes diente. Beachtet man aber das zeitliche Zusammentreffen der Brauereigründung 1872 mit dem Neubau der Wasserstation 1873 und den Verlauf des Wassergrabens aus dem Gelände der ehemaligen Saxonia-Eisenwerke (später Eschebach) heraus zur Bahnhofstraße, kann es nur die eine Schlussfolgerung geben: Das Röder-Pumpwerk diente bereits zur Versorgung der ab 1862 im Bau befindlichen Eisenwerke⁷, und von dort aus sind dann um 1872 die Brauerei und der Bahnhof angeschlossen worden.



Aufriss des Bahnhofszentrums 1888 (Ausschnitt)

Links oben die 1873 errichtete zweite Wasserstation mit dem umfließenden Wassergraben; rechts rot das alte Stationsgebäude von 1845 mit dem Bahnhofsvorplatz; links der 1874 erbaute und 1886 erweiterte Güterschuppen. Oben Mitte die 1890 in Betrieb genommene Gleiswaage (nachträglich eingezeichnet). Blau umrahmt der erste Wasserkran des Bahnhofes zwischen den Gleisen 2 und 3

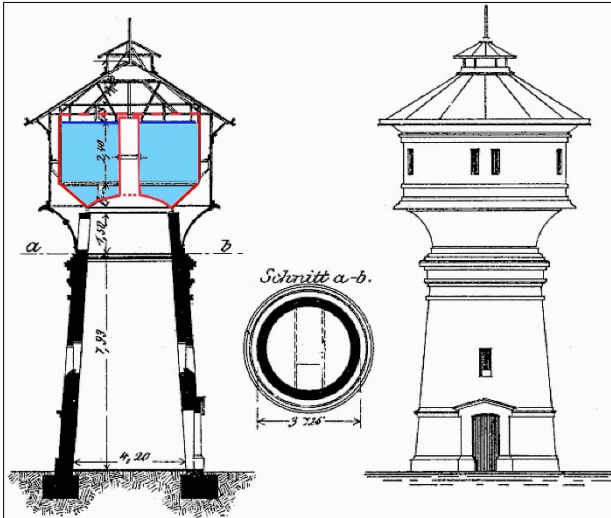
Der Wasserturm – mehr als ein Radeberger Wahrzeichen

Auch die 1873 erbaute zweite Wasserstation war dem Ausbau des Gleisnetzes für den rasant wachsenden Güterbahnhof bald im Wege. Eine endgültige Lösung für einen weiteren neuen, dauerhaften Standort musste gefunden werden. Der konnte nur außerhalb des bisherigen Gleisnetzes und seiner potentiellen Erweiterungsflächen liegen. So fiel die Wahl eines neuen Standortes auf das der Bahn gehörende Grundstück östlich der Rampe zur

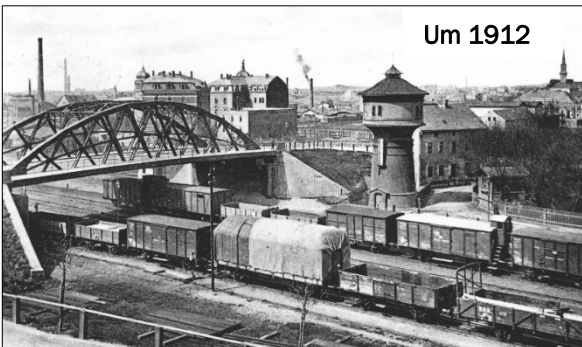
Eisenbahngeschichte

Eisenbahnüberführung der Straße nach Pirna / Großerkmannsdorf (Brücke zur Pillnitzer Straße / Schillerstraße), auf dem bereits 1874 das erste bahneigene „Bahnarbeiter-Wohnhaus“ erbaut worden war und das wegen des abfallenden Geländes für den weiteren Gleisusbau nicht infrage kam.

Auch kam für eine moderne Wasserversorgung nun die neue Turm-Bauweise zur Anwendung, bei der das Lokomotiven-Brauchwasser durch die eigene Schwerkraft in die Wasserkästen lief und nicht mehr hineingepumpt werden musste. 1895 erfolgte also der Neubau des heute noch als Denkmal⁸ vorhandenen, aber nicht mehr funktionsfähigen Wasserturmes am östlichen Rand des Bahnhofes.



Dieser Turm ist nach der „Bauart Intze I“⁹ (Behälter mit Innenzylinder zur Aufnahme der Stufen bzw. Leiter) errichtet worden, d.h. der eigentliche Wasserbehälter im Turmkopf mit ca. 52 cbm Fassungsvermögen hatte eine besondere Bodenform, durch die keine horizontal wirkenden Kräfte auf den Turmschaft übertragen wurden. Dieser konnte dadurch wesentlich schlanker und mit dünnerem Mauerwerk, also



Um 1912



2019

Für die Wasserversorgung der Lokomotiven reichte auch die 1873 anstelle der ersten Wasserstation von 1845 errichtete Station nicht mehr aus. 1895 ist der „neue Wasserturm“ östlich der Brücke zur Pillnitzer Straße/Schillerstraße gebaut worden.

Er galt lange als ein Wahrzeichen des Bahnhofes und der Stadt.

Auf dem sw-Foto ist rechts neben dem Turm das 1874 erbaute und heute, nach umfassender Sanierung, noch bewohnte „Bahnarbeiter-Wohnhaus“ zu sehen.

kostengünstig, gebaut werden (siehe roter Schnitt durch den Hochbehälter in der Querschnitts-Zeichnung). Der Behälter ist in der Grundform ein Hohlzylinder, er befindet sich noch im Turm. Der innere Schacht diente der Begehung.

Der konische Turmschaft aus rotem Klinkermauerwerk wird durch ein vorspringendes Eingangshäuschen erschlossen und durch schmale Gurtgesimse oberhalb des Sockels sowie am Übergang zum Turmkopf akzentuiert. Den Wasserbehälter umschließt ein filigranes Eisenfachwerkgerüst, das über einer Hohlkehle weit auskragt und verputzt ist. Es trägt den Schriftzug „Radeberg“. Hochrechteckig schmale, jeweils paarweise angeordnete Fenster sorgen für die Belichtung des Behältergeschosses, dessen oberer Abschluss mit einem schiefergedeckten Kegeldach gestaltet ist. Die ursprüngliche Entlüftungshaube auf dem Dach ist nicht erhalten. An der Gleisseite finden sich Reste des Wasserstandsanzeigers. Der Wasserturm befindet sich in unsaniertem Originalzustand, er wird jedoch nicht mehr für die Wasserspeicherung genutzt. Als Zeugnis für die Entwicklung der Wasserversorgung im Eisenbahnwesen Ende des 19. Jahrhunderts ist er von technick- und eisenbahngeschichtlichem Wert. Heute ist der Radeberger Wasserturm ein Baudenkmal mit der Nr. 09285333. Leider ist er zurzeit dem weiteren Verfall ausgesetzt.



Die 1973 abgebaute Stahlbogenbrücke mit dem Wasserturm und dem Wasserkran. Im Vordergrund: Gleise des Ablaufberges mit einer Rangier-Kleindiesellok 310 der Deutschen Reichsbahn. Quelle: Sammlung G. Kostroun

Der Wasserturm ist entgegen einiger früherer Beschreibungen nicht vom Röder-Pumpwerk befüllt worden. Als 1892 die Radeberger Exportbierbrauerei eine eigene „Brauwater-Quelle“ im Karswald bei Arnsdorf erschloss, wurde dieses qualitativ hochwertige Quellwasser mittels einer 8 km langen brauerei-eigenen Leitung aus dem Karswald in die Brauerei gepumpt. Bahnverwaltung und Brauerei vereinbarten eine Mitnutzung für die Brauchwasserversorgung des Bahnhofes und natürlich für den 1895 in Betrieb genommenen Wasserturm. Daraufhin ist das Röder-Pumpwerk einschließlich der bisherigen Wasserleitungen und der Wassergräben stillgelegt worden.

Mit den ca. 52.000 Litern Wasser in einer Hochbehälterfüllung konnten z.B. zwei schwere Güterzug-Schleppenderlokomotiven der BR 50 oder etwa fünf Güterzug-Tenderlokomotiven der BR 86 vollständig befüllt werden.

Der zur Befüllung der drucklosen Wasserkästen auf den Lokomotiven oder in den Schleppendern erforderliche „Wasserkran“ befand sich in unmittelbarer Nähe des Wasserturmes

zwischen den Gleisen 3 und 4, also nicht mehr direkt an einem Durchfahrtsgleis, das bei jeder „Wassernahme“ blockiert gewesen wäre.

Zum Bahnhof gehörende Wohngebäude

Seit jeher hatten die Eisenbahn-Gesellschaften das Ziel, ihre eigenen Angestellten als Fachkräfte und vor allem ihre Beamten möglichst in der Nähe ihrer Dienststellen bzw. Arbeitsstätten anzusiedeln. Mittels der ausgeprägten Personal-Hierarchie einschließlich ihrer mit den entsprechenden Uniformen und Epauletten repräsentierten Dienstränge und Ranggruppen im Unternehmen entstand nicht nur ein Statussymbol dieser Personen in der Öffentlichkeit, es wurde auch bewusst der Stolz auf einen erreichten Dienstrang innerhalb der Arbeits- und Sozialgemeinschaft der Bahnmitarbeiter und innerhalb der Bevölkerung einer Stadt gefördert und als Motivation eingesetzt. Verstärkt wurde diese Bindung durch die Bereitstellung von bahneigenem Wohnraum für höhere Ranggruppen, seien es geräumige „Beamtenwohnungen“ in Wohnhäusern mit gehobenem Standard oder die Bereitstellung von relativ kleinen Wohnhäuschen, in der Regel mit einem kleinen Stück Gartenland, unmittelbar am meist abgelegenen Dienstort von Blockwärtern. Diese soziale und territoriale Bindung führte zu (fast) ständiger Dienstverfügbarkeit dieser Personen und währte nicht selten ein Arbeitsleben lang.

Im Radeberger Bahnhof entstand unmittelbar nach dem Bau des ersten Stationsgebäudes am östlichen Rand des Bahnhofsgeländes das erste „Beamten-Wohnhaus“, siehe *Prospect des Radeberger Bahnhofes*. Mit der weiteren Ausdehnung der Gleisanlagen in den 1870er Jahren musste das Wohnhaus, ebenso wie die Güterschuppen, abgerissen werden. Ein neues, größeres „Arbeiterwohnhaus“ ist 1874 ¹⁰ am „neuen“ östlichen Rand des Bahnhofsgeländes erbaut worden (heute saniertes Wohnhaus). Direkt daneben wurde dann 1895 der Wasserturm errichtet, ebenfalls ein Einheitsbau.

Ein weiteres Beamtenwohnhaus entstand Ende der 1880er Jahre gegenüber der Glasformenfabrik Geissler, direkt unterhalb des Bahndammes an der Straßenunterführung, der späteren Goldbachstraße, auf dem Flurstück 1445a (heute 1445/3) Gemarkung Radeberg. Dieses ist anstelle des früheren Beamtenwohnhauses, das sich südlich der ehem.



Das zweite „Arbeiter-Wohnhaus“ des Radeberger Bahnhofes, 1874 am damaligen Ost-Rand des Bahngeländes errichtet. Im Bild die Giebelseite zwischen Brücke und Wasserturm, die beide später gebaut worden waren. Alte Ansichtskarte

großen Bahnhofs-Laderampe (auf dem heutigen Flurstück 1527/29) etwa 80 m östlich des zweiten Wasserstations-Gebäudes befand, gebaut worden, denn auch dieses Beamtenwohnhaus musste der Bahnhofserweiterung weichen. Ein weiteres Wohngebäude, in dem die „Bahnmeisterwohnung“ untergebracht war, befand sich nördlich der Gleise in direkter Nähe zum Stationsgebäude, an der ehemaligen „Güterstraße“ mit der Laderampe. Dort befindet sich heute auf der gesamten Länge von ca. 280 m ein „Park and Ride-Platz“.



Westlich des neuen Stationsgebäudes ist 1894, ebenfalls in rotem Klinker, noch vor dem Neubau des Stationsgebäudes, ein beeindruckendes Beamtenwohnhaus mit 12 repräsentativen, geräumigen Wohnungen und „kurzem Weg zu den Diensträumen“ gebaut worden.

Quelle: Sachsenschiene

Die „Güterschuppen“

Dafür gab es verschiedene Bezeichnungen, u.a. Güterboden, Güterschuppen, Güterabfertigungen, Lagerschuppen o.ä. Im Laufe der Bahnhofs-Historie hat es davon eine Vielzahl an unterschiedlichen Standorten gegeben. Der erste große Güterschuppen lag direkt östlich neben dem Stationsgebäude an der Güterstraße und hatte mit ca. 60 m Länge und 12 m Breite eine beachtliche Größe, siehe dazu auch den Aufriss von 1888. Dazu gehörten auch entsprechende Laderampen. Dieses Gebäude ist 1897/98 im Zuge des Neubaus des Stationsgebäudes abgerissen worden.



Das „Güterabfertigungsgebäude“ mit seinem Verwaltungsanbau. Aufnahme von 2018.

Eisenbahngeschichte

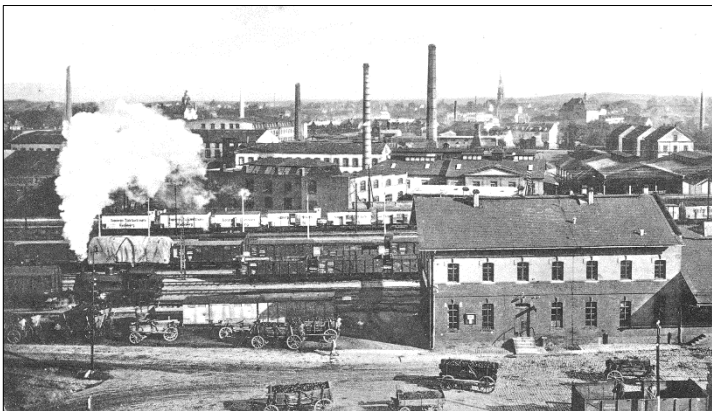
Bereits 1895 ist im Rahmen der konzeptionellen Erweiterung des gesamten Bahnhofsgeländes, insbesondere des Güterbahnhofes, ein weit größeres Güterabfertigungsgebäude mit einer Nutzlänge von ca. 101 m und einem Verwaltungsanbau errichtet worden, das über die gesamte Länge an der Gleisseite eine überdachte Laderampe mit gleicher Niveauhöhe der Waggons hatte. Die gegenüberliegende lange Seite grenzte an die Lade-Freifläche zur Güterbahnhofstraße, diese hatte weitere zwei Gleise über die gesamte Länge des Platzes. Zusätzlich hatte das Gebäude an der östlichen Stirnseite noch eine Kopfgleis-Rampe mit 16 m Länge. 1921 hat der Verwaltungs-Anbau ein zweites Stockwerk erhalten. Das Lager-Gebäude ist im Wesentlichen in seinem Originalzustand, jedoch völlig marode, heute noch sichtbar, der zweistöckige Verwaltungs-Anbau ist um 2020 abgerissen worden.

Die Gleisanlagen

Bei unserem Heft-Format DIN A5 macht es wenig Sinn, hier Gleispläne wiederzugeben, die ja sehr detailreich sind, gleichgültig, aus welcher Zeit sie stammen. Deshalb seien hier nur wenige Übersichtsbilder gezeigt, die sowohl die Hochzeiten speziell des Güterverkehrs aus der Industrialisierungs-Epoche und der weiteren Blütezeit des Eisenbahnverkehrs in der DDR unter der nicht nur die Umwelt schonenden Devise „Güterverkehr auf die Schiene“,



*Bild oben:
Gleisnetz um
1905*



*Bild links:
1922; Das
Güterverwal-
tungsgebäude
ist aufgestockt.
Dahinter die
Vereinigten
Eschbach-
schen Werke
AG (VEWAG)*

Eisenbahngeschichte

als auch den Niedergang des Güterverkehrs einschließlich der Bahnanlagen und des Schienennetzes nach der politischen Wende zeigen sollen.



Links: Winter 1966

Darunter: „normaler“ Güter- und Personenverkehr, um 1970

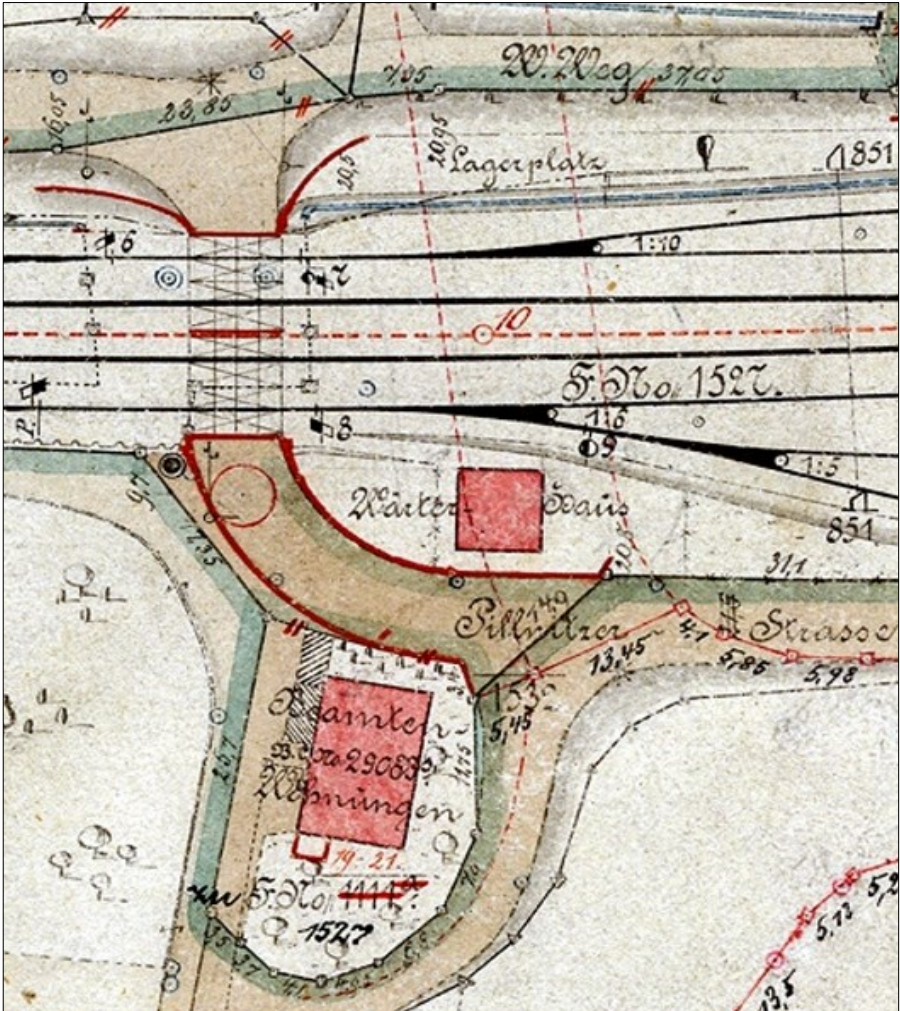
Fotos: Sammlung G. Kostroun



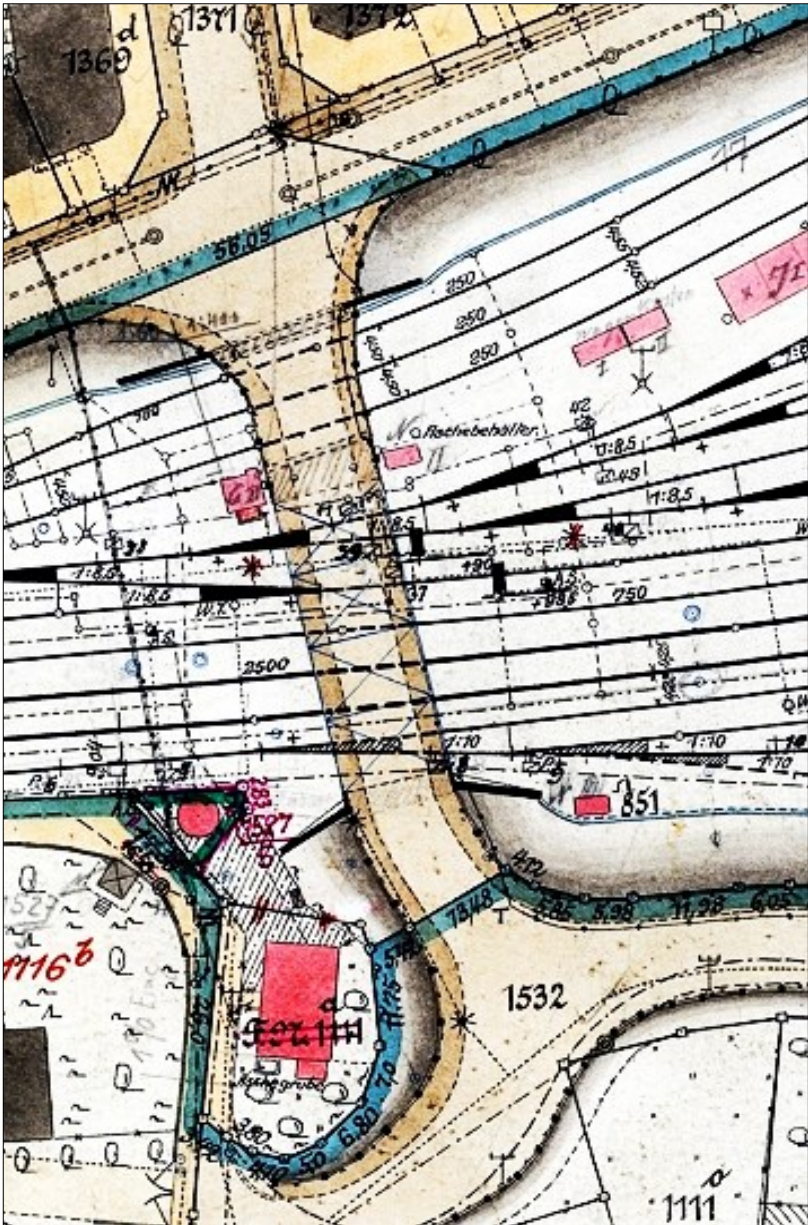
*Die „Reste“ der Bahnhofs-Gleisanlagen am 1. März 2024, einem „normalen Werktag“
Rechts die beiden Schnellfahr-Gleise (Bahnsteige 1 und 2), mittig das Durchgangsgleis 3,
links die Überbleibsel des Güterbahnhofes, ganz rechts (grau) der P+R-Parkplatz
Foto: Schönfuß*

Die Brücke östlich am Bahnhof

Über die frühe Historie der Brücken in der Radeberger Region der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn ist im Heft 18 der Radeberger Blätter ausführlich berichtet worden. Deshalb erfolgt hier nur eine kurze Betrachtung zur „Eisenbahnbrücke Schillerstraße“, da diese aufgrund ihrer Lage und Funktion zweifellos zu den beeindruckendsten Ingenieur-Hochbauten des Radeberger Bahnhofes gezählt werden konnte.



Die 1875 gebaute erste Brücke über die vier Gleise im Aufriss des Bahnhofes von 1888, von der damaligen „Pillnitzer Straße“ (heutige Rathenaustraße) zum „Kommunikationsweg“ nach Pirna. Die Schillerstraße gab es noch nicht. Die neue Stahlbogenbrücke ist 1894 etwas westlich (rechts) neben der alten Brücke erbaut worden.



Die Eisenbahnbrücke Rathenaustraße / Schillerstraße im Gleisplan von 1914. Im Bild oben die Kreuzung Güterbahnhofstraße / Schillerstraße / Pillnitzer Straße; im Bild unten rechts zur Rathenaustraße, nach unten zur Mühlstraße; roter Kreis links (östlich) der Brücke: der Wasserturm

Eisenbahngeschichte

In der „Gründerzeit“ und der weiteren Industrialisierung war eine Expansion der Bahnhofsanlagen im Prinzip nur ostwärts, in Richtung Arnsdorf, möglich. Die länger werdenden Güterzüge und der verstärkte Bau von mehr attraktiven Werksanschlussgleisen in die umliegenden Betriebe hinein erforderten längere Gleise, besonders für den Rangierbetrieb. Diese Expansion der Gleisanlagen in Ost-Richtung kollidierte zunehmend mit dem ebenfalls zunehmenden Verkehr auf Straßen und deren Vorläufern, den sogenannten „Kommunikationswegen“, hier nach Großerkmannsdorf, Pillnitz und Pirna. In jedem Fall musste man die mittlerweile vier Gleise ebenerdig queren, was nicht nur für die langsamen Ochsenkarren gefährlich, sondern für den Rangierverkehr auch hinderlich war. Die Lösung konnte nur im Bau einer Brücke bestehen. Wegen des relativ ebenen Geländes waren aufwändige Aufschüttungen und Befestigungen mit massiven Stützmauern und Rampen erforderlich.

Die Zeitung „Radeberger Echo“ vom 30. September 1875 berichtete über den zügigen Bau einer „Bahnbrückenüberführung“ mit Mittelpfeilern über 4 Gleise an der Straße nach Pirna. Bauart und Fertigtermin dieser ersten Brücke konnten noch nicht ermittelt werden. Damit war 1875 ein wichtiges verkehrstechnisches Problem gelöst, jedoch nicht für lange Zeit.



Die Stahl-Bogenbrücke kurz vor der Demontage 1973, aus Richtung Pillnitzer Straße gesehen. Am unteren Bildrand ist deutlich die 1915 angebaute Betonbrücke zu erkennen.

Eisenbahngeschichte

Bereits zu Beginn der 1890er Jahre zeigte sich die Notwendigkeit des Baus einer leistungsfähigeren, zukunftsorientierten größeren Brücke an dieser Stelle, weil auch der Straßenbau erheblich fortgeschritten war.

So entstand 1894 die vielen Radebergern noch gut bekannte Stahlbogen-Brücke, die (damals noch einteilig) fünf Gleise überspannte. Auch diese Spannweite von 37 Metern über fünf Gleise genügte bald nicht mehr den Anforderungen. Zu Lasten der südlichen Brücken-Rampe erfolgte 1915 der Anschluss-Bau einer Betonbrücke über weitere drei Gleise für den Güterverkehr. Die nunmehr zwei unterschiedlichen Brückenteile hatten einen gemeinsamen Mittelpfeiler. Fahrbahnseitig gab es keinen sichtbaren Übergang.



Bereits nach rund 80 Jahren Lebensdauer der Stahlbogenbrücke (1894–1973) war ein Ersatzneubau notwendig geworden. Die Entscheidung fiel auf eine Spannbetonbrücke, die vom Tragwerk her zweiteilig blieb, aber einen durchgängigen Fahrbahnaufbau erhielt. Nach dem Bau einer Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer 1972 erfolgte im Mai 1973 die Sperrung der Stahlbogenbrücke, und die Demontage begann. Am 2. Oktober 1975 ist die neue Spannbetonbrücke der Öffentlichkeit übergeben worden.

Bildnachweis und Urheberrecht:

Sofern nicht anders angegeben, sind die Abbildungen aus der Sammlung teamwork-schoenfuss.de bereitgestellt. Der gesamte Artikel einschl. der Abbildungen aus der Sammlung Kostroun unterliegt dem Urheberrecht nach CC BY 4.0 (Creative Commons Namensnennung 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>).

Quellen und Literaturhinweise:

- Johannes Lehmann: *Eisenbahn-Chronik, Strecke Dresden-Neustadt – Arnsdorf. 1833 – 2015*. Museum Schloss Klippenstein Radeberg. Archiv-Nr. 00004260
- Mäde: *100 Jahre Eisenbahn Dresden – Görlitz*. Bautechnisches Büro der Reichsbahndirektion Dresden vom 1.9.1947
- *Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn. Grundriß und Längenprofil der III. Meile*. K. Sächs. St.E.B. Eisenbahn-Museum Dresden
- *Radeberger Chronik Teil II, 1840–1904*. Handschriftliches Manuskript. Museum Schloss Klippenstein Radeberg. Archiv-Nr. 00003477
- *Sächsische Eisenbahnen*. <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/S/C3%A4chsische+Eisenbahnen>
- Abbildung „Der Radeberger Bahnhof 1853“ entstammt der „Ehrenbürger-Urkunde für Prinz Georg, Herzog zu Sachsen...“ vom 1. Oktober 1853 (Stadtarchiv Radeberg). Rekonstruktion und grafische Aufarbeitung: Klaus Schönfuß

Mein besonderer Dank geht an Herrn G. Kostroun für die Bereitstellung und Veröffentlichungsgenehmigung der Abbildungen aus der Sammlung Kostroun.

Einzelnachweise:

- ¹ *Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen*, 14tes Stück vom Jahre 1843 / Nr. 50 vom 3. October 1843
- ² *Wochenblatt für die Stadt Radeberg und deren Umgegend*, 2. Jhrg., vom 23. 3. 1844
- ³ *Liste der Streckeneröffnungen in Sachsen*; https://eisenbahn.fandom.com/wiki/Liste_der_Streckener%C3%B6ffnungen_in_Sachsen
- ⁴ Gleisplan auf Sachsen-schiene <https://www.sachsen-schiene.net/bahn/sta/sta0352.htm>
- ⁵ *Bahnauskunft.info*: <https://bahnauskunft.info/bahnhof/radeberg/#bahnhof-faq>. Siehe auch Wikipedia „Preisklassen“
- ⁶ Firmenwebsite Lunze Architekten Radeberg: *Öffentliche Bauten* <http://www.lunze-architekten.de/?PROJEKTE-HOCHBAU/Oeffentliche-Bauten/Bahnhof-Radeberg>
- ⁷ Greve, Bertram: *Die Wurzeln der Radeberger Saxonia*. In: Radeberger Blätter zur Stadtgeschichte, Heft 11/2013. S. 55 ff.
- ⁸ *Liste der Kulturdenkmale in Radeberg*. https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Kulturdenkmale_in_Radeberg. Obj.-Dok.-Nr. 09285333.
- ⁹ *Wasserturm nach Bauart Intze I*: <https://de.wikipedia.org/wiki/Intze-Prinzip>
- ¹⁰ „*Sachsenschiene.de*“ <https://www.sachsenschiene.net/bahn/sta/sta0352.htm>