

## Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

<b>Obj.-Dok.-Nr.</b>	08975373
<b>Kreis</b>	Bautzen
<b>Gemeinde</b>	Hoyerswerda, Stadt
<b>Anschrift</b>	Steinstraße 4
<b>Gem. * Fl-stck. * Flur</b>	Hoyerswerda * 7/13; 7/16; 34/9 * 13; 14
<b>Bauwerksname</b>	Bahnbetriebswerk und Bahnbetriebswagenwerk Hoyerswerda

### Kurzcharakteristik

Bahnbetriebswerk mit Bahnbetriebswagenwerk: Verwaltungsgebäude, Halle B mitsamt Außenschiebebühne sowie parallele Werkshalle und Verbindungsbauten, Halle D, Ladekran, zwei Wasserkräne, zwei Entschlackungsanlagen mit Schrägaufzug, eine Bekohlungsanlage mit Kohlebansen sowie das dazugehörige Lokbehandlungsgleis und ein Nebengleis, weiterhin eine Rheostat-Anlage, eine Hochspannungsprüfanlage und eine Reisezugwaschanlage; umfangreich erhaltenes Ensemble zur Wartung und Reparatur von Lokomotiven sowie Reisezugwagen, aufgrund der Ablesbarkeit der funktionalen Zusammenhänge von großer eisenbahngeschichtlicher, technikgeschichtlicher und baugeschichtlicher Bedeutung

### Denkmaltext

Entstehung des Bahnbetriebswerkes Hoyerswerda zeitgleich mit dem nahegelegenen Bahnhof ab 1874 (vgl. obj. 08975499), spätere Erweiterungen, etwa zwischen 1912 und 1920, fanden im Zuge der Ausweitung der Betriebsaufgaben allgemeinen Modernisierungsdrucks sowie der Umstellung von dampfbetriebenen auf dieselektrische Lokomotiven statt.

Bahnbetriebswerke (kurz Bw) übernahmen die Wartung (betriebsnahe Unterhaltung) der im Schienenverkehr eingesetzten Lokomotiven (die planmäßige Instandhaltung fand in Ausbesserungswerken statt), zudem Versorgung der Dampfloks mit Betriebsstoffen, daher Errichtung in der Nähe größerer Bahnhöfe;

zu größeren Bahnbetriebswerken gehörten folgende Arbeitsgruppen: Gruppe A (Verwaltungsangelegenheiten), Gruppe B (Lokomotivbetriebsdienst), Gruppe C (Lokomotivausbesserung), Gruppe D (Wagenbetriebsdienst und Wagenausbesserung), Gruppe E (Maschinelle Anlagen), Gruppe F (Betriebsstofflager) und Gruppe K (Kraftwagendienst);

die Gruppe D nahm dabei eine Sonderrolle ein, sie wurden ab den 1950er-Jahren in selbständigen Dienststellen, den Bahnbetriebswagenwerken (kurz Bww), zusammengefasst, zu den Aufgaben gehörte der Wagenbetriebsdienst (Prüfung von Schadberichten, Reparaturen von Schäden und Defekten, Kontrolle der Wagenmeister auf den Bahnhöfen, Klärung von Betriebsunregelmäßigkeiten, Auffüllung der Gasfüll- und Desinfektionsanlagen für Waggonen sowie Reinigung, Beleuchtung und Beheizung der Wagen) und der Wagenausbesserungsdienst (Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten, Zuführung von Waggonen an Ausbesserungswerke, Verwaltung des Ersatzteil- und Werkzeugmagazins, Materialnachbestellung, Überwachung neuer Baugruppen an Waggonen, Kontrolle der Stationsschlossereien und mobilen Arbeitskolonnen).

### Denkmale:

*Verwaltungsgebäude (Heinrich-Heine-Str. 43)*

Repräsentativ gestalteter Klinkerbau über rechteckigem Grundriss, zwischen 1912 und 1920 errichtet, Walmdach mit Dreiecksgiebeln mit Halbrundfenstern über den Gebäudezugängen an südlicher und nördlicher Traufseite sowie ein gleichartig übergiebelter Mittelrisalit mit standerkerartigem Vorbau an der östlichen „Schauseite“, Fassadengliederung mittels Lisenen und eingetiefter Putzspiegel zwischen den Fenstern des Erd- und Obergeschosses, Dreiecksgiebel ebenfalls verputzt.

*Lokschuppen/Halle B mit Außenschiebebühne, parallele Werkshalle sowie Verbindungsbauten*

H-förmige Gebäudeanordnung, bestehend aus zwei parallelen, langgestreckten Hallen sowie dazwischenliegenden Verbindungsbauten:

*Lokschuppen/Halle B*

Rechteckschuppen in Kopfform, sog. Teleskopschuppen, langgezogener Klinkerbau, südlicher Teil vmtl. ebenfalls 1874 errichtet (Fasadengestaltung ähnlich der Bahnmeisterei, südlicher Teil zudem auf einem Kartenwerk von 1888 verzeichnet, während der nördliche Teil auf dem Messtischblatt von 1912 noch nicht abgebildet wird und erst 1920 zu finden ist);  
Südgiebel mit Lisenen in vier Fensterachsen gegliedert, Giebelndreieck durch Deutsches Band abgesetzt, darüber vorkragendes Kranzgesims, Fensteröffnungen im EG segmentbogenförmig, im Giebelndreieck korb- bzw. rundbogenartig ausgeführt;  
Nordgiebel schlichter, durch Lisenen in nur drei Wandflächen gegliedert, darüber Kranzgesims, lediglich im EG Fensteröffnungen, vermauerte Rundbogenöffnung (ggf. für eine Werksuhr?) in der unteren Mitte des Giebelndreiecks;  
Westliche Traufseite/Langseite des Rechteckschuppens von großen Toröffnungen mit Segmentbogenabschluss geprägt, darüber jeweils zweireihig versetzte Zahnfrieze zwischen den Lisenen rechts- bzw. linksseitig der Toröffnungen, diese überwiegend durch mehrteilige Holztore mit Oberlichtern verschlossen;  
Dachkonstruktion ursprünglich vmtl. Satteldach mit Holztragwerk und durchlaufender Satteldachlaterne, nach nördlicher Erweiterung des Schuppens zwischen 1912 und 1920 neue Tonnendachkonstruktion aus segmentbogenförmigen Stahlbindern und eingespannten Eisenbetonschalen, dadurch stützenfreie Überspannung des Schuppens und größere Feuersicherheit, Dachfläche durchbrochen von einzelnen flachen Satteldachlaternen;

#### *Außenschiebebühne*

Einsatz einer ersten Schiebebühne vor Ort vermutlich zwischen 1912 und 1920, erhaltene Portal-Oberflurschiebebühne mit zentralem Bedienstand, Baujahr 1967, Schienenlänge 13,8 m, Tragkraft 100 Mp, Hersteller Hünich & Löwe Maschinen- und Stahlbau Dresden, diente zum seitlichen Versetzen von Schienenfahrzeugen auf parallele Gleise bzw. zur Verteilung dieser auf die Lok- oder Wagenstände des nachgelagerten Teleskopschuppens, Gleisträger seitlich gelagert auf zwei parallel zum Rechteckschuppen angeordneten Fahrschienen, elektrischer Antrieb, Stromversorgung über Freileitungen unterhalb des Gesimses der westlichen Traufseite von Halle B, mit Spillwinden zur Bewegung von antriebslosen Schienenfahrzeugen, Schiebebühne ursprünglich vmtl. mit Klappstücken an den Bühnenenden (Gleisrampen) zur Gleisgleichstellung vom Gleisträger mit vor- und nachgelagerten Gleisen.

#### *Werkshalle/spätere Rationalisierungsmittelwerkstatt*

Im Osten der Halle B und parallel zu dieser weitere Werkshalle, langgezogener Klinkerbau, südlicher Teil vmtl. ebenfalls 1874 errichtet (Fasadengestaltung s.o., südlicher Gebäudeteil bereits 1888 auf einem Kartenwerk verzeichnet, nördlicher Teil erst 1920 kartiert);  
Fasadengestaltung wie Bahnmeisterei und Halle B von Lisenen und Zahnfriesen geprägt, von Fenster- und großen Toröffnungen durchbrochen, Dachkonstruktion zwar der ursprünglichen Bauausführung entsprechend als Satteldach ausgeführt, vmtl. aber mit der Gebäudeverlängerung nach Norden zwischen 1912 und 1920 neu ausgeführt, mit Laternensheds auf der nördlichen Erweiterung.

#### *Verbindungsgebäude*

Schlichte Klinkerbauten, vmtl. verschiedene Werkstattbereiche umfassend, ehemals mit Kessel- und Maschinenhaus und angeschlossenem Schornstein, mit Holztragwerk und mittig in Ost-West-Richtung durchlaufendem Oberlicht.

Bauliche und technische Anlagen des Wagenbetriebsdienstes und der Wagenausbesserung (Halle B mit angeschlossener, paralleler Werkshalle und weiteren Werkstattgebäuden), da Oberflurschiebebühnen für die schwereren Lokomotiven typischerweise nicht eingesetzt wurden, zudem Schuppen des Betriebswagenwerkes Hoyerswerdas, in dem Reisezugwagen gewartet wurden; als elementarer Bestandteil dieses Werkes ist der Teleskopschuppen (Halle B) mit zugehöriger Schiebebühne – die die infrastrukturelle Einbindung und Funktionsweise des Gebäudes erst erkennbar werden lässt – von eisenbahn- und technikgeschichtlicher Bedeutung, weiterhin zusammen mit der parallelen Werkshalle, der späteren Rationalisierungsmittelwerkstatt, zur Keimzelle des Bahnbetriebswerks bzw. Bahnbetriebswagenwerk gehörig; zudem ist die Halle B aufgrund der frühen Eisenbetonschalenkonstruktion des Daches von baugeschichtlicher Bedeutung.

#### *Halle D*

Reparaturhalle mit zwei parallel angeordneten und jeweils mit Tonnendach überwölbten Schiffen, zwischen 1912 und 1920 errichtet, Massivbau aus überwiegend verputzten Klinkern, Erschließung auf der westlichen Traufseite über Gleisfächer, auf der östlichen Traufseite mittels Schiebebühne; hierzu jeweils rechteckige Toröffnungen zwischen breiten unverputzten Lisenen, Giebel mit schmaleren Lisenen und hohen, schlanken Rundbogenfenster feiner gegliedert; Tonnendachkonstruktion aus segmentbogenförmigen Stahlbindern und darin eingespannten Eisenbetonschalen (vgl. neue Dachkonstruktion Halle B);  
Halle diente vmtl. als Hochnahme des Bww (mit Arbeitsständen für die Hochnahme der Reisezugwagen zum Radsatzwechsel) und war damit der Arbeitsgruppe Wagenbetriebsdienst und Wagenausbesserung

zugehörig; als funktionaler Bestandteil des Betriebswagenwerks von eisenbahngeschichtlicher, aufgrund der besonderen Dachkonstruktion von baugeschichtlicher Bedeutung.

### *Ladekran*

Portalkran, vmtl. aus den 1960er-Jahren, zwischen Halle D und Verwaltungsgebäude auf Schienen laufend und mehrere parallele Gleise überspannend, Hersteller evtl. Gebr. Jensen Maschinenbau (vgl. „Portalkran GJM 1000“, URL: <http://eisenbahnfreunde.transnet-ffo.de/Gueterabfertigung/Krananlagen.html>, zuletzt am 20.3.2014).

### *Halle C*

Schlichte Fachwerkhalle mit flachem Satteldach (Holzfachwerk mit genieteten Stahlstützen als Tragwerk für die Dachkonstruktion aus Stahlbindern, Ziegelausfachung, Giebel ausschließlich Eisenfachwerk), errichtet zwischen 1912 und 1920, drei Toreinfahrten am Westgiebel mit vorgelagertem Gleisfächer; Halle diente ebenfalls für Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten an Reisezugwagen; eisenbahngeschichtlich und baugeschichtlich von Bedeutung.

### *Lokbehandlungsgleis mit Bekohlungsanlage einschließlich Kohlebansen, nachfolgend jeweils im Wechsel zwei Wasserkräne und zwei Entschlackungsanlagen zur zeitgleichen Behandlung zweier Dampfloks sowie Nebengleis*

Nach jedem Einsatz einer Dampfloks erfolgte das sog. „Abrüsten“, bei dem zunächst das Auffüllen des Kohlevorrats erfolgte, anschließend das Ausschlacken des Kessels über einer Schlackengrube, danach das Auffüllen des Wasservorrats der Lok (mit Kesselspeisewasser) mittels Wasserkran und abschließend die Besandung (Auffüllen von Brems sand zur Verbesserung der Haftreibung zwischen Rad und Schiene – im Bw Hoyerswerda möglicherweise manuell vorgenommen, da vor Ort keine Hinweise auf eine Besandungsanlage entdeckt werden konnten).

- Bekohlungsanlage:  
Besteht aus einem großen, länglichen Kohlebansen (offenes Kohlenlager) entlang des Behandlungsgleises (aus alten Schwellen und Gleisstücken errichtet) sowie dem Eisenfachwerkgerüst mit seitlich integrierten Diensträumen in Holzbauweise der Hochbunker-Bekohlungsanlage – es fehlen bereits der notwendige Kran sowie der fülltrichterähnliche Bunker (vgl. hierzu Abbildung in den wiss. Notizen).
- Zwei Entschlackungsanlagen mit Schrägaufzug:  
Zur Reinigung von Rost, Aschkasten und Rauchkammer, die Verbrennungsrückstände gelangten in die unter und neben dem Gleis befindliche Schlackegrube, die in Abständen vorgenommene Entleerung des sog. Schlackesumpfes erfolgte mittels Schrägaufzug in Waggons auf dem Nebengleis, die den Abtransport der Rückstände versahen.
- Zwei Wasserkräne, freistehend, preußischer Bauart, der östliche bez. mit H. Breuer & Co./Hoechst a. M. [vmtl. um 1900, jedenfalls vor 1929, ab da Bez. Breuerwerk], der westliche ohne Bezeichnung, vmtl. Krausewerk Neusalz (Oder):  
Wasserkräne standen in Betriebswerken üblicherweise unmittelbar an den Entschlackungsanlagen, sie erhielten ihr Wasser aus dem nahegelegenen Bahnwasserturm (vgl. obj. 08975500), der wiederum aus dem kommunalen Wasserversorgungsnetz gespeist wurde.  
Die Wasserkräne bestehen aus gusseisernem Standrohr mit Ausleger, der seitlich über das Gleis und den Tender oder Wasserkasten der Lok ausgeschwenkt werden kann; unmittelbar daneben ist das drehbare Absperrventil zu sehen, davor beim Kran der Fa. Breuer zudem ein Trichter zum Auffangen des Restablaufs aus dem Wasserkran; das Standrohr ist jeweils in einer gusseisernen Bodenplatte über einer Beton-Bodenwanne mit Wasseranschluss und Windkessel verankert; der Ausleger des Krans der Fa. Breuer verfügt weiterhin über einen Blechtrichter, der v. a. das Einfüllen von Wasser bei Tenderloks mit enger Einlauföffnung erleichtert (vgl. hierzu Abbildung in den wiss. Notizen).

Vollständiges Ensemble zu einer der wesentlichen, im Bahnbetriebswerk für den Dampfloksbetrieb durchzuführenden Aufgaben, dokumentiert die Abfolge der einzelnen Schritte des Abrüstens, daher von großem eisenbahngeschichtlichen und technikgeschichtlichen Wert.

### *Rheostat-Prüfanlage*

Auf Betonfundamenten gelagerter, gepanzerter (?) Messwaggon sowie zugehörige, parallel angeordnete Messanlage; diente zum Einstellen der elektrischen Anlagen (Heizung, Fahrmotoren etc.) bei dieselektrischen Loks; erbaut vmtl. um 1985, eine ähnliche Anlage wurde etwa in Görlitz 1983 eingerichtet (nicht mehr erhalten?); vom Prinzip her regelbarer Widerstand (großer geerdeter, wassergefüllter Behälter,

in den Stahlplatten = Elektrodenbleche herabgelassen werden, die mit der Lok verbunden sind – je tiefer eintauchend, desto kleiner wird der Widerstand), der ortsfest verschiedene Belastungen simuliert; Regelung von einem Steuerstand bzw. aus einem Messwagen heraus, in dem sich auch die notwendigen Messgeräte befinden. Zeugnis wiederkehrender Überprüfung dieselektrischer Lokomotiven auf dem Bw Hoyerswerda, Prüfanlage möglicherweise in Sachsen singulär, eisenbahn- und technikgeschichtlich bedeutend.

#### *Hochspannungsprüfanlage*

Umzäunte Anlage westlich der Halle C, diente zur Durchführung von Leistungs-, Funktions- und Isolationsprüfungen von Eisenbahnfahrzeugen, hier speziell von Reisezugwagen (etwa Prüfung auf Durch- oder Überschlagfestigkeit), Eigenentwicklung im Rahmen der MMM-Bewegung (Messe der Meister von Morgen“, Jugendwettbewerb analog zum BRD-Wettbewerb „Jugend forscht“ zur Förderung des Interesses an Technik und Wissenschaft), damit als Zeitdokument sozialgeschichtlich von Bedeutung.

#### *Reisezugwaschanlage*

Reinigungsknoten, diente zur Reinigung von den im Bww gewarteten Reisezugwagen, bestehend aus zwei Anlagenteilen, der Waschanlage mit senkrecht stehenden Bürsten und aufgebocktem Bedienstand sowie nachfolgender Abspülanlage; im Kontext mit den weiteren erhaltenen baulichen und technischen Anlagen des Bww von eisenbahngeschichtlicher Bedeutung.

#### Ehem. Denkmale:

Lokschuppen I, Lokschuppen II mit Schornsteinstumpf, beide mit Drehscheiben und Verbindungsbau zwischen den Lokschuppen, Gebäude in 1930er-Jahren erbaut, im Jahr 2012 abgebrochen.

#### *Bahnmeisterei (Abbruch 2018)*

Dienstgebäude mit Wohnung des Bahnmeisters aus der Anfangszeit des Bahnhofs, Baujahr 1874, zweigeschossiges Klinkergebäude mit 4 Fensterachsen, Segmentbogenfenster, Fensterbögen mit schmalen Zackenfriesen betont, zwischen den Geschossen umlaufend Deutsches Band, ein stark strukturiertes Kranzgesims leitet zum flachen Satteldach über, am nördlichen Giebel schmaler zweigeschossiger Anbau ohne Fensteröffnungen und kaum Fassadengliederung.

**Datierung** 1967 (Schiebebühne); um 1900 (Wasserkran); 1960er Jahre (Portalkran)

**Ausweisungsstelle** Landesamt für Denkmalpflege Sachsen

## Auszug aus der Denkmalkarte



Dieses Dokument ist gemäß der Creative Commons-Lizenz CC-BY-NC-ND urheberrechtlich geschützt.

