

## Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

<b>Obj.-Dok.-Nr.</b>	09269779
<b>Kreis</b>	Görlitz
<b>Gemeinde</b>	Königshain
<b>Anschrift</b>	Dorfstraße 162
<b>Gem. * Fl-stck. * Flur</b>	Königshain * 8/3; 15/2; 15/3; 57 * 4
<b>Bauwerksname</b>	Bahnhof Königshain-Hochstein; Bahnstrecke Görlitz–Weißenberg; Görlitzer Kreisbahn

### Kurzcharakteristik

Empfangsgebäude mit allen Anbauten (offene Wartehalle, Toilettengebäude), Signaleinrichtungen, Bahnsteige mit Granitkante und hölzerner Bahnsteigquerung, Gleisbett, Schwellen und Schienen zwischen Streckenkilometer 11,15 bis 13,2, zwei handbetriebene Weichen (W2 und W7), eine Waggonwaage, alle Verlademauern und Schüttrampen mit Treppenaufgang, Windenhaus und Seilführungseinrichtungen sowie eine Steinbogenbrücke (Streckenkilometer 11,15); als größter und wohl am vollständigsten erhaltener Bahnhof der ehemaligen Kreisbahn Görlitz von eisenbahngeschichtlicher und regionalhistorischer Bedeutung

### Denkmaltext

Die normalspurige Bahnstrecke Görlitz–Weißenberg, eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn, wurde ab 1903 in mehreren Bauabschnitten von der zu diesem Zweck gegründeten *Görlitzer Kreisbahn*, einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft mit Sitz in Görlitz, errichtet. Größter Anteilseigner war dabei die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Lenz & Co. GmbH aus Stettin.

Ihre Entstehung verdankte die Strecke vorrangig dem steigenden Bedarf an Granit u.a. für Gründungsarbeiten oder den Straßen- und Brückenbau im Zuge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs gegen Ende des 19. Jahrhunderts. So forderten die Besitzer der um Königshain gelegenen Granitsteinbrüche bereits 1888 eine Eisenbahnanbindung an Görlitz, die den umständlichen und teuren Transport mittels Pferdefuhrwerken ersetzen sollte. Doch aufgrund der Belange weiterer wirtschaftlicher Interessensgruppen, wie etwa der Land- und Waldwirtschaft oder den an Arbeitskräften aus dem Umland interessierten Görlitzer Industrie- und Handelsunternehmen, einigten sich die Beteiligten erst im Jahr 1903 auf die Streckenführung zwischen Görlitz West und Weißenberg über Ebersbach, Königshain, Hilbersdorf, Arnsdorf und Krischa-Tetta. Im März 1905 konnte die Teilstrecke von Görlitz bis Krischa-Tetta für den Güterverkehr geöffnet werden. Der Personenverkehr startete im Mai desselben Jahres. Das restliche Streckenstück bis Weißenberg verlief auf preußischem Gelände und wurde aufgrund schwieriger Genehmigungsverfahren und ungeklärter Finanzierung erst im Dezember 1913 fertiggestellt werden. 1948 übernahm die Deutsche Reichsbahn die bisher als Privatbahn geführte *Görlitzer Kreisbahn*, nachdem diese bereits 1946 in Landeseigentum übergegangen und von der Reichsbahndirektion Dresden verwaltet wurde. Ab 1955 unterstand die Nebenbahn der Reichsbahndirektion Cottbus.

Mit einem Anteil von etwa 60 % war der Granit aus den Steinbrüchen von Königshain, Hilbersdorf und Arnsdorf das Haupttransportgut auf der Bahnstrecke Görlitz–Weißenberg. So transportierten die ansässigen Granitwerke wie etwa W. Rudolph, C. C. von Thaden oder C. Besser Nachfolger/Bruno Jenichen die Granitsteine mit Hilfe von Feldbahnen von den nördlich gelegenen Steinbrüchen zum Bahnhof Königshain-Hochstein, wo diese aus fahrbaren Verladern über Lademauern und Schüttrampen in die Regelspurwagen der *Görlitzer Kreisbahn* umgeladen werden konnten. Dabei ermöglichte der Anschluss an das sächsische Schienennetz nicht nur den Transport von Baumaterial innerhalb der Region, sondern auch die Lieferung großer Volumina u.a. bis Norddeutschland. Hier wurden etwa beim Bau von Hafenanlagen oder auch dem Leuchtturm von Kap Arkona mächtige Granitsteine aus den Königshainer Steinbrüchen verwendet. Weitere, über den Bahnhof Königshain-Hochstein verschobene Güter waren forst- und landwirtschaftliche Erzeugnisse, darunter Holz mit jährlich etwa 20 bis 30 Waggons sowie Milch für die Molkerei in Görlitz. Zudem erfolgte auf der Strecke über Jahrzehnte der Zeitungsvertrieb in das Görlitzer Umland.

Der Personenverkehr diente nicht nur dem Schüler- und Berufsverkehr, auch für den regionalen Tourismus bzw. den Wochenend-Ausflugsverkehr gewann er zunehmend an Bedeutung. Allerdings sanken in den nächsten Jahrzehnten die Fahrgastzahlen aufgrund der zunehmenden Motorisierung, so dass der Streckenabschnitt zwischen Königshain-Hochstein und Weißenberg – nachdem auch die angeschlossenen Arnsdorfer und Hilbersdorfer Steinbrüche ihre Abbautätigkeiten einstellten – 1972 stillgelegt wurde. Der Bahnbetrieb auf dem östlichen Streckenabschnitt zwischen Königshain-Hochstein und Görlitz wurde trotz der Einstellung des Königshainer Steinbruchbetriebs im Jahr 1975 bis in die Nachwendezeit

aufrechterhalten. 1993 wurden schließlich der Personenverkehr, ein Jahr später auch der Güterverkehr der Görlitzer Kreisbahn eingestellt. Die offizielle Streckenstilllegung erfolgte 1997.

Nachdem das Streckengleis westlich von Königshain-Hochstein bereits bis 1974 rückgebaut wurde, erfolgte nach der offiziellen Streckenstilllegung im Jahr 1997 der Ausbau weiterer Gleise. Seit 2009 verläuft ein Radweg, der Kreisbahnradweg Görlitz–Königshain, auf dem ehemaligen Streckenverlauf.

Zu den am Bahnhof Königshain-Hochstein weiterhin erhaltenen, denkmalwürdigen Anlagen gehören:

- Empfangsgebäude mit allen Anbauten (offene Wartehalle, Abortgebäude):  
Gebäude aus rotem Klinker, eingeschossig mit Drempegeschoss, darüber ein flachgeneigtes Satteldach, offene Wartehalle (diente zur Zeit des Gaststättenbetriebs in der Anfangszeit des Bahnhofs auch als Veranda) vorgelagert als Holzkonstruktion, angebaut Abortgebäude in gleicher Bauart, im Inneren des Gebäudes Schalter und Wartebereich original erhalten (Türen und Fenster ebf. überwiegend original), ehem. Haltestellenschild seit 2005 eingelagert
- Signaleinrichtungen (Pfeiftafeln und Geschwindigkeitsanzeigen im Bahnhofsbereich)
- Bahnsteige zwischen Gleis 1 und 3, am Gleis 2 mit Bahnsteigkante aus Granit und hölzerner Bahnsteigquerung (ruinös, teilweise abgebaut)
- Gleisbett, Bahnschwellen und Schienen zwischen Streckenkilometer 11,15 bis 13,2:  
Bahnschwellen aus Holz, teilweise auch Eisenschwellen der Fa. Thyssen von 1937, in Schotter gelagert, ebenso Schienen unterschiedlicher Baujahre
- Handbetriebene Weiche W2 (Bahnhofsausfahrt Richtung Görlitz (Streckenkilometer ca. 11,2), Baujahr 1937, Hersteller Fa. Krupp) mit hölzerner Ausstiegskonstruktion für den Lokführer zum Bedienen der Weiche
- Handbetriebene Weiche W7 (Bahnhofsausfahrt Richtung Weißenberg (Streckenkilometer ca. 11,7), Baujahr 1959) mit hölzerner Ausstiegskonstruktion für den Lokführer zum Bedienen der Weiche
- Verladeeinrichtungen der Granitsteinbrüche:  
*Verlademauern und Schüttrampen* (Tuffsteinmauern) sowie ein *Treppenaufgang* an der Nordseite des Bahnhofsareals mit *Windenhaus* (Motorhaus für Spillanlage, kleines Backsteingebäude mit Pultdach) und *Resten der Seilführungseinrichtung* (eine Seilführungsrolle auf der Verlademauer und eine Seilrollen-Verankerung im Erdreich vor der Verlademauer) sowie eine *Waggonwaage* von Lenz & Co. GmbH (Waggons fuhrten auf die im Erdboden eingelassene Waage auf, die Schienen selbst wurden hier im Gegensatz zu den meisten Waagentypen nicht mitgewogen, Waggonwaage zur Zeit teils von Grasnarbe bedeckt)
- Steinbogenbrücke (Eisenbahnbrücke/Straßenunterführung am Streckenkilometer 11,111):  
Brückenbauwerk aus Granit mit Klinkerbogen und Eisengeländer

Der Bahnhof Königshain-Hochstein ist die größte und wohl auch am besten erhaltene Bahnanlage an der ehemaligen Bahnstrecke Görlitz–Weißenberg. Trotz des umfangreichen Rückbaus der Strecke haben sich hier neben dem baukünstlerisch anspruchsvollen, authentischen Empfangsgebäude mehrere Gleise, Weichen, Bahnsteige und Signalanlagen erhalten. Von großem Zeugniswert für die enge Verknüpfung zwischen dem Kreuzungsbahnhof und der ansässigen Granitsteinindustrie sind vor allem die Verladeeinrichtungen. Die ursprüngliche Bedeutung der Görlitzer Kreisbahn für den Güterverkehr sowie den Personennahverkehr ist damit an diesem Bahnhof deutlich ablesbar. An keinem anderen Abschnitt der Strecke ist dies heute noch möglich, so dass der Bahnhof Königshain-Hochstein stellvertretend für die übrige, durch Stilllegung und Schienenabbau stark beeinträchtigte Bahnstrecke steht. Aufgrund seiner Schlüsselstellung für den wirtschaftlichen Erfolg der Granitsteinindustrie erlangt die Bahnhofsanlage damit eine große industrie- und regionalgeschichtliche Bedeutung. Zugleich ist sie aufgrund ihrer Vollständigkeit und zeittypischen Ausbildung von eisenbahn- und technikgeschichtlicher Bedeutung.

LfD/2013

**Datierung** 1903 bis 1905 (Empfangsgebäude)

**Ausweisungsstelle** Landesamt für Denkmalpflege Sachsen



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**LXXIII/65/10**  
1999  
Steinert, Annette; Hoppe, Hans Dirk  
Empfangsgebäude



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**LXXIII/65/11**  
1999  
Steinert, Annette; Hoppe, Hans Dirk  
Gleisanlage mit Verlademauer



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**LXXIII/65/12**  
1999  
Steinert, Annette; Hoppe, Hans Dirk  
Gleisanlage mit Signalturm



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**LXXIII/65/13**  
1999  
Steinert, Annette; Hoppe, Hans Dirk  
Verlademauer



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 A**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Empfangsgebäude



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 B**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Empfangsgebäude



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 D**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Gleisanlage mit Weiche W2



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 E**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Signaleinrichtung



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 F**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Bahnsteigkante zum Gleis 2 am Bahnsteig 2



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 H**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Verlademauer nordöstl. des Empfangsgebäudes



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 I**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Windenhaus



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 K**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Seilführungsrolle auf der Verlademauer



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

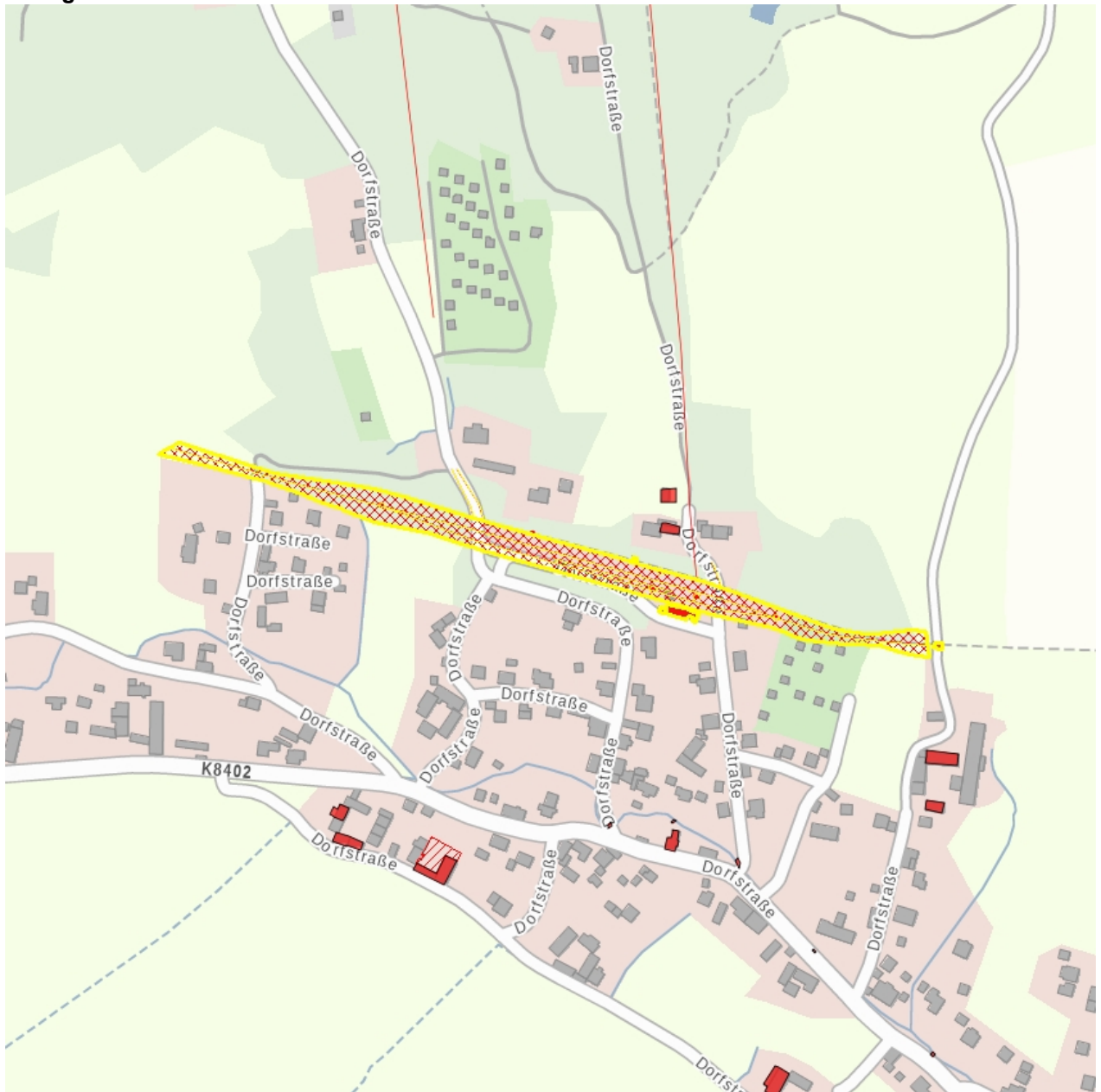
**F 09269779 M**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Verlademauer an der Dorfstraße mit Treppenaufgang



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 09269779 N**  
2013  
Wobbe, Corinna  
Verlademauer an der Dorfstraße mit Schüttrampen

**Auszug aus der Denkmalkarte**



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

