

**Das ehemalige Reichsbahnausbesserungswerk am Hauptbahnhof Halle, kurz „RAW“, ist ein Lost-Place der Superlative. Es besticht mit ausgedehnten historischen Hallen von 1860, in denen bis in die 1990er Jahre noch Lokomotiven repariert wurden. Ein langgestreckter Komplex mit imposanten Schauffassaden und breitgeschwungenen Giebeln. Denkmalgeschützte Industriearchitektur, geprägt vom späten Jugendstil, die über die Zeit verwildert, verwunschen und fast vergessen wurde. Ein imposantes Werk mit bewegter Geschichte und von einst enormer wirtschaftlicher Bedeutung, geprägt durch den starken wirtschaftlichen, strukturellen aber auch politischen Wandel der vergangenen 160 Jahre...**

### Die „Eisenbahnzentralwerkstätte“

Im Jahr 1862 wurde durch den preußischen Staat die Konzession für die Anlage einer Eisenbahnstrecke von Halle nach Kassel durch die „Magdeburg - Cöthen - Halle - Leipziger Eisenbahngesellschaft“ erteilt. Damit wurde der Bau einer „Eisenbahnzentralwerkstätte“ notwendig und so begannen 1863 die Projektierungs- und Bauarbeiten, zunächst mit der Schmiede des Werkes. Dabei orientierten sich die Entwürfe und Planungen am Vorbild der Werkstatt der Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth von 1835:

*„... 2 Remisen, jede von 71 Fuß Länge und 28 Fuß Breite, unter welchen die Wagen aufgestellt und mittels Drehscheiben (...) von einer Remise in die andere gebracht werden können. Zwischen den Bahnschienen ist ein ausgemauertes Loch von 14 Fuß Länge und 14 Fuß Breite und 3 Fuß Höhe, über welchem die Dampfwagen aufgestellt werden, werden Arbeiten aufgenommen.“*

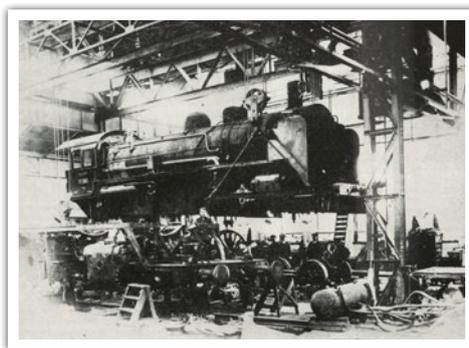
Aus einem Bericht des württembergischen Ingenieur-Stabsoffiziers Oberstleutnant von Bergen, 15. April 1863

Bis 1872 waren in Halle bereits sieben Eisenbahnstrecken eröffnet worden und Halle zu einem Industriezentrum in Mitteldeutschland geworden. Rings um die Stadt waren Kohlegruben erschlossen und versorgten das ganze Land. Eine Maschinenbauindustrie hatte sich herausgebildet, es entstanden zahlreiche Zuckerfabriken und die Raffinerie. Halle stellt den Knotenpunkt der Verkehrswege zwischen den Industriegebieten dar.

Bei der Eröffnung des Werkes 1865, traten 60 Arbeiter ihren Dienst an. Erdarbeiter erhielten für Ihre Arbeit 12 bis 16 Silbergroschen und Werkstattarbeiter 18 bis 22 Silbergroschen, wovon wöchentlich 2 Silbergroschen für die Krankenkasse abgegeben werden mussten. Dabei waren die Bedingungen sehr rau. Noch bis zur Jahrhundertwende mussten sich die Arbeiter zum Waschen in Holzeimern mit einem erhitzten Stück Eisen das Wasser erwärmen. Der leitende Maschinenmeister erhielt

„ein Jahreseinkommen von 2.000 Talern, freie Wohnung und freie Befehrerung“.

Das Werk in Halle wurde in einer U-förmige Anordnung errichtet. So ließen sich Lok- und Wagenwerkstatt voneinander trennen und durch einen Mittelbau, die mechanische Werkstatt, verbinden. Wagen- und Lokreparaturschuppen entstanden zunächst in Fachwerkbauweise, mit jeweils zentralem Schmiedefeuer, das von allen Arbeitern genutzt wurde. Es folgten je ein Gebäude für Dreherei, Schmiede und Schlosserei, Holz- und Materialschuppen, Kesselhaus, zwei Brunnen, ein Werkführerhaus und ein Beamtenwohnhaus.



1900: Einachsen einer Dampflokomotive - S10<sup>2</sup> Lok am Kran, BR17

Der Aufschwung nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 gab der Industrialisierung und der Intensivierung des Produktionsprozesses starke Impulse. Der Bau neuer industrieller Eisenbahnwerkstätten wurde nötig, um den sprunghaft anwachsenden Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Die Umstellung auf industrielle Fertigung machte eine völlig neue Organisation des Betriebes notwendig – 1875 wurde erstmals die Arbeitsteilung zwischen den Gewerken eingeführt.

Bis zur Jahrhundertwende kamen eine Dreherei, die Weißgießerei und eine dritte Werkhalle, die „Richthalle 3“ hinzu. 1908 wurde das Tochterwerk Halle-Delitzsch gegründet. Die so leer gewordene Richthalle 1 wurde abgerissen und in ihrer heutigen Form neugebaut. Diese neue Lohkalle hatte eine moderne Schiebepiste mit elektrischem Antrieb und auf beiden Seiten Kräne, die 3- oder 4-beinige Holzböcke mit Flaschenzügen und Handwinden ersetzt. 1910 wurde die Kesselschmiede gebaut – ebenfalls nach neustem Stand der Technik.

Die Anzahl der Lokomotiven in Deutschland stieg von 1870 bis 1913 um 550%. Die Fläche

der Produktionsstätten im Ausbesserungswerk Halle stieg von 1865 bis 1912 um 305%. Im Jahr 1920 beschäftigt das Werk in Halle mehr als 1.000 Arbeiter auf 82 Arbeitsständen für Dampflokomotive, 5 für E-Lok, 21 für Kessel und 13 für Tender.

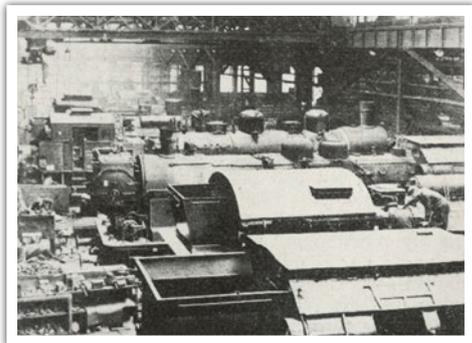
### Die Elektrifizierung

In den halleschen Werken wurden zu Beginn Lokomotiven und Wagen aufgearbeitet. Ab 1909 wurde, entsprechend immer klarerer Arbeitsteilung, das hallesche Werk zum reinen Lokausbesserungswerk. Die Jahre nach dem ersten Weltkrieg (1914-1918) verlangten vor allem den Arbeitern viel ab. Doch der Fortschritt machte nicht Halt: Da im Zuge des technischen Fortschritts in den 20er Jahren die „elektrische Zugförderung“ auf den Hauptstrecken der Bahn eingeführt wurde und auch die sich in Halle kreuzenden Hauptverbindungen elektrifiziert wurden, mussten zur Reparatur der E-Lok Werkstätten entstehen. Die „Entwicklung der elektrischen Zugförderung“ wurde in Mitteldeutschland so stark gefördert, dass die halleschen Arbeitsstände nicht mehr ausreichten. So musste die elektrischen Lokomotiven 1929 an das neuerrichtete Tochterwerk Dessau abgegeben werden, das ausschließlich elektrische Triebfahrzeuge ausbesserte.

Die folgenden Jahre waren geprägt von Streiks, Entlassungen, politischem Druck Repressa-



lien und einer andauernden Ausnutzung der verehrenden Lebenslagen nach dem ersten Weltkrieg. Von 1930 bis 1933 schrumpfte die Belegschaft um 300 Arbeiter. Durch Entlassungen und Umsetzungen auf schlechter bezahlte Arbeitsplätze sollten gewerkschaftliche Bestrebungen gelähmt werden. Der Widerstand der Arbeiter war allgegenwärtig.



1920: Blick in die große Lokrichthalle

Mit der Machtergreifung der Nazis im Januar 1933 wurden die gegründeten Gewerkschaften verboten. Gewerkschafter wurden aus dem Werk entfernt, verhaftet und zu langjährigen Strafen verurteilt. Und wieder wurde die Situationen der Menschen ausgenutzt...

*„Die Nazis machten Werbung unter der Parole ‚Arbeit und Brot‘. Mutlos und des ewigen Herumlungerns und Hungerns müde, unterlag ich den Werbungen des NSDAP-Mitgliedes Ernst Will, der unser Nachbar war. Er versicherte mir, dass ich Arbeit bei der Reichsbahn bekomme, wenn ich Mitglied der NSDAP werde. So trat ich im April 1933 dieser Partei bei und kam dann als Schlosser in das RAW Halle zur Kolonne Vogt. Die Arbeit war sehr hart und schwer und dafür gab es 67 Pfennig Stundenlohn. Eine unbarmherzige Ausbeutung war das hier.“*

Aus einem Bericht von P. Urbaner, Schlosser im Reichsbahnausbesserungswerk Halle

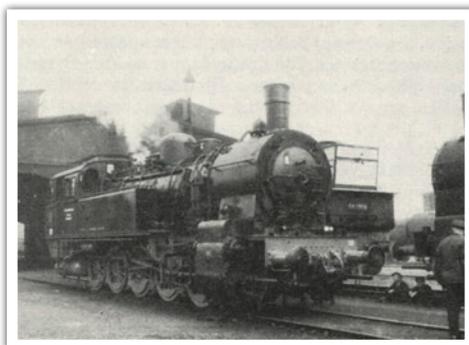
## Jahre des Krieges und der Wiederaufbau

Im zweiten Weltkrieg wurden im Werk Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter eingesetzt. Sie waren in einem Barackenlager vor dem Osttor untergebracht. Unter schlechtesten Bedingungen und bei unzureichender Verpflegung mussten sie schwerste Arbeiten im Werk verrichten. Es gibt Berichte aus dieser Zeit, dass Arbeiter des RAW mit Lebensmitteln, Arbeits erleichterungen und Nachrichtenübermittlungen das Leben der Zwangsarbeiter zu erleichtern versuchten.

Das RAW wurde am 31. März und am 5. April 1945 schwer von amerikanischen Bomben getroffen. Die Kesselschmiede war zerstört, die Dächer der Werkhallen abgebrannt, das Betondach eingebrochen und bildete mit Lokkesseln, Werkzeugmaschinen und dem zerstörten Schiebepfostenfeld einen einzigen Trümmerhaufen. Das Werk war so stark zerstört, dass

im April 1945 die Arbeiten im Werk eingestellt werden mussten.

Schon im Mai 1945 wurde die Belegschaft wieder zur Arbeit gerufen. In einem damaligen Bericht heißt es „Es waren Kollegen (...) die die Leitung der Aufräumungs- und Aufbauarbeiten in die Hände nahmen. Bei Einsatz von nur sieben Mauern wurde mit Hilfe von 20 Schlossern, Büroangestellten uns., die große Mauer an der Ostseite der Lokrichthalle wieder aufgerichtet.“ Baracken wurden gebaut, Steine geputzt, Schutt beseitigt, Gleisanlagen in Ordnung gebracht, Lokkessel aufgerichtet und Lokomotiven beiseitegeschafft. Schon am 1. September 1945 konnten die ersten drei Lokomotiven fertiggestellt werden. 250 sollten im Laufe des Jahres folgen. Arbeiter, die nicht im Werk beschäftigt werden konnten, wurden beim Aufbau von Brücken und Bahnanlagen eingesetzt. 1949 wurde der Wiederaufbau der Kesselschmiede abgeschlossen.



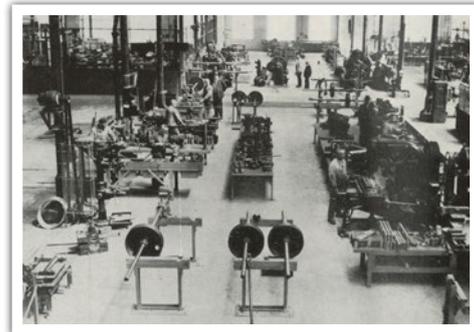
1945: Fertig zur Probedfahrt - Dampflokomotive

Mit der Wiederinstandsetzung der Maschinen, der Reparatur von Werksabteilungen im RAW und der allgemeinen Stabilisierung gingen auch infrastrukturelle Verbesserungen und Neuerungen einher: das Lohnniveau stieg, die Sanitätsstelle wurde zur Ambulanz ausgebaut, es wurden eine Schuhmacherwerkstatt, eine Werksbücherei und sogar ein Kindergarten eingerichtet.

Seit Kriegsende waren nun bereits über 1.500 Lokomotiven instandgesetzt worden. Im Werk wurden 20 Kohlenstaub-Loks um- und ausgebaut, um einheimische Kohle mit einem höheren Wirkungsgrad einsetzen zu können.

Innerhalb von zwei Jahren waren alle Kriegsschäden beseitigt und die Produktion konnte ungehemmt laufen. Hallen waren hergerichtet, niemand musste mehr unter freiem Himmel arbeiten und auch die Maschinen waren wieder voll einsatzfähig. Schon bald wurden die Schwerpunkte auf die Verbesserung der Qualität der ausgebesserten Lokomotiven gelegt und Werkstätten anderer ehemaliger Ausbesserungswerke übernommen.

In dieser Zeit entstanden die Ambulanz, eine Zahnarztpraxis und das Kulturhaus mit Küche. Am 1. Juli 1950 wurde das neue Lehrlingswohnheim mit 50 Plätzen eröffnet und kurz darauf die Berufsschule. Es gab einen Werkschor, eine Mandolinenorchester, eine Kinder- und eine Tanzgruppe.

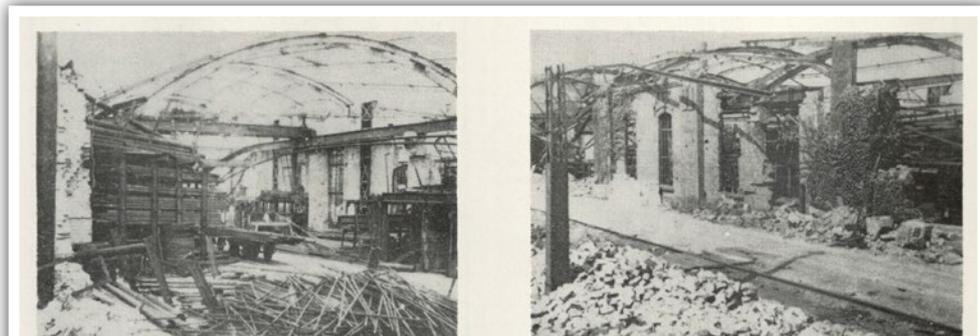


1960: Kolbenwerkstatt

## Wäschetrockner, Spielzeug, Dampf- und Dieselloks - die 1960er Jahre

Die Folgejahre waren geprägt von häufigen Umstrukturierungen, politischem Einfluss und einem klaren Fokus auf die „Massenbedarfsgüterproduktion“. Neben der Aufarbeitung von Lokomotiven, Schmalspurlokomotiven und Lokomotivdächern entstanden zunächst Hebescheren und Zaunpfähle, später dann Wäschetrockner, Teppichklopfgerüste und Spielzeuggeräte. Doch auch die ureigene Aufgabe, die Reparatur und Aufarbeitung von Zügen, bleibt im Fokus und wurde stetig weiterentwickelt. Dank neuer Verfahren, wie etwa Schweißen statt Nietens, wurden die Leistungen gesteigert und die „Klassenziele“ erreicht.

Erstmals überhaupt kam der S II-Schweißautomat zum Einsatz, Pufferhülsen und Zylinderdeckeldruckringe wurden automatisch



Das RAW im Jahr 1945 – Bilder vom schweren Anfang. Fort mit den Trümmern und das gesellschaftliche Leben in Gang setzen, davon waren die Menschen beseelt und legten mit ihren friedlichen Aufbauwerk den Grundstein für den Staat des Friedens

geschweißt. Dazu wurde auf dem Gelände eine eigene Sauerstoffleitung in Betrieb genommen. Bei der Aufarbeitung von Treib- und Kuppelstangen wurde 1959 erstmals das CO<sub>2</sub>-Schweißen angewandt.

Die Erfolge der intensiven Arbeit und bei der „Erfüllung der Pläne“, haben das damalige Zentralkomitee der SED zur Umbenennung des RAW bewogen. 1961 erhielt das Werk den Namen „Ernst Thälmann“.

Innerhalb weniger Jahre erhielt das RAW alle noch vorhandenen Dampflok, die in Ihren Ausmaßen in das Werk hineinpassten. Waren es im Jahr 1958 noch 480 Loks aus sechs Bau-reihen, verließen schon 1966 über 790 Loks aus 14 Typen frisch überholt das RAW.

### Die letzte Dampflok



1968: Die letzte Dampflok des RAW

Auf der Schiene machte sich der Wandel deutlich bemerkbar. In Vorbereitung der Umstellung des Werkes auf die Aufarbeitung von Diesellokomotiven, wurden Technologien entwickelt, neue Normen abgeleitet und im ersten Schritt mit der Projektierung und dem Bau neuen Tankanlagen begonnen. Die alten Dampflok verschwanden Schritt für Schritt, wurden demontiert und noch brauchbare Ersatzteile fanden in den neuen Dieselloks Verwendung. Die letzte Dampflok, die 78 503, wurde im RAW am 19. Dezember 1968 fertiggestellt und übergeben. Damit war die Dampflokzeit beendet. Damit gingen auch andere Neuerungen einher. Schon 1967 wurden umfangreiche Rekonstruktionsmaßnahmen begonnen. Statt der bisherigen Röntgenprüfung wurde nun bereits mit Ultraschall gearbeitet. Wurden bis jetzt hauptsächlich Reparaturen durchgeführt, begann 1969 die erste eigene Produktionsreihe von Federspindeln und Drehgestellen. Der Bedarf an Drehgestellen im benachbarten VEB Wagonbau Ammendorf stieg enorm und machte umfangreiche Umstrukturie-

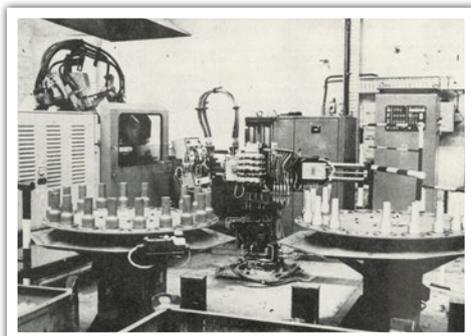
runge und Rekonstruktionen von Gebäuden notwendig: Die noch heute stehende Farbgebungshalle entstand, Arbeitsgrubenbeleuchtungen in der Lokrichthalle und sogar eine zentrale Datenerfassung mit ersten statistischen Auswertungen wurden eingeführt. In den Folgejahren entwickelte sich die Produktion von Drehgestellen zum festen Standbein des Werkes. Das 25.000 Drehgestell verließ am 9. März 1984 das Werk.



1980: Drehmaschine (steht noch heute)

### Modernisierungen der 1980er

Die Strategie des Werkes in den 80er Jahren bestand wesentlich aus der Automatisierung der Prozesse und dem Einsatz von Industrierobotern. Mit dem „Beschickungsroboter EBA 200“ begann 1982 eine neue Etappe. Schwere körperliche Arbeit wurde enorm erleichtert und gleichzeitig Mehrmaschinenbedienung möglich. So kamen 1983 sechs weitere Robo-



1980: Roboter-Einsatz „DS2N“

ter zum Einsatz, unter anderem auch mehrere Schweißroboter. Im Mai 1986 erhielt das Werk die ersten Computer, um eine automatische Auftragserteilung der Drehgestelle zu ermöglichen. Mit der Produktion für den VEB

Wagonbau Ammendorf und die Volksrepublik China, wurden alle Prozesse optimiert. Es galt, die „Klassenziele“ zu erreichen.

Manche der im RAW Halle ausgeführten Sonderarbeiten sind bekannt geworden. Neben dem Aussichtsturm im Leipziger Rosental und dem Kolkturn in der Dölauer Heide gehört dazu auch die Endmontage der „Saxonia“, eine Replik der ersten in Deutschland gebauten Dampflokomotive zum großen Eisenbahn-jubiläum im Jahre 1988.

### Das Ende

Bis in die 1990er Jahre wurde der Betrieb im RAW aufrechterhalten. Zum 30. Juni 1996 aber wurde es offiziell geschlossen – ohne jede Perspektive im gerade neu entstehenden Bahnknoten Halle und ohne Nutzen in der Struktur der Deutschen Bahn, für einen solchen Reparaturbetrieb.

Am 6. Mai 2017 ertönte am halleschen Hauptbahnhof mittags ein Warnsignal. Kurz darauf fiel der 85 Meter hohe Schornstein auf dem Gelände. In den folgenden Wochen begann der Abriss des markanten Reiterstellwerkes Hp 5 im südlichen Vorfeld des Hauptbahnhofs. Ein Symbol des radikalen Umbaus der Infrastruktur am Eisenbahnknoten Halle, die in der alten Form keinen Platz mehr in der aktuellen Zeit hat.

**Seitdem steht das Areal leer. Auf dem Gelände mit einer Gesamtfläche von knapp 20 Hektar finden sich fast 30.000 Quadratmeter denkmalgeschützter Industriehallen. Der Boden gilt als stark mit Altöl und anderen Umweltgiften belastet. Das RAW-Gelände gehört derzeit dem Bundes-eisenbahnvermögen, der Deutsche Bahn AG und einer privaten Erbgemeinschaft und zählt zu den größten leerstehenden Industriegeländen der Saalestadt.**

**Ein Lost Place der Superlative, der sich mit Fördermitteln aus dem Strukturwandel im Rahmen des Kohlausstieges ab 2025 zum neuen Quartier wandeln soll. Ein neues Viertel zum Arbeiten, Forschen, Gründen und Leben für tausende Menschen.**

### DAS RAW AUF EINEN KLICK

Visionen, Bilder, Videos  
und VR-Rundgänge

[www.halleinvest.de/raw](http://www.halleinvest.de/raw)

