

EISENBahnGESCHICHTE(N)



Damals in Goslar ... Erinnerungen an die Dampflokkzeit im Nordharzraum

1843 hatte die Braunschweigische Staatsbahn mit der Weiterführung ihrer Strecke von Braunschweig über Vienenburg bis nach Harzburg erstmals mit Dampflokkomotiven den Harz erreicht. Bereits 40 Jahre später war rund um den Harz ein flächendeckendes Eisenbahnnetz entstanden.

Goslar. Obwohl auch ab 1866 der Eisenbahnbetrieb zwischen Vienenburg und Goslar aufgenommen wurde, war Goslar vorerst nur ein unbedeutender Endpunkt im schnell wachsenden Streckennetz der damaligen Zeit. Erst als 1883 zeitgleich die neuen Strecken von Goslar nach Grauhof und Langelsheim eröffnet wurden und der Goslarer Bahnhof damit Durchgangsverkehr bekam, wuchs auch schnell seine betriebliche Bedeutung.



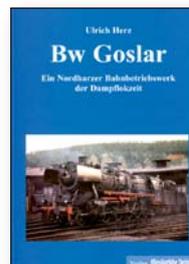
Die Lok 50 1045 wartet auf den nächsten Einsatz (1966).

Mit der im Jahre 1912 freigegebenen Streckenverbindung Harzburg–Oker erreichte der Eisenbahnverkehr in Goslar bisher unerreichte Ausmaße. Der Ansturm der Reisenden auf die neu eingesetzten Durchgangszüge von Goslar über Bad Harzburg–Ilseburg–Wernigerode nach Halberstadt war so gewaltig, dass sich die Bahnverwaltung entgegen den sonstigen Gepflogenheiten gezwungen sah, noch während des bestehenden Fahrplans zusätzliche Zugpaare einzulegen. Neben den regionalen Kurzstreckenzügen bestimmten auch wichtige Tages- und Nachtschnellzugverbindungen den Goslarer Fahrplan. Im Schnellverkehr liefen über Goslar beispielsweise D-Züge der Relationen Berlin–Aachen, Berlin–Köln, Dresden–Leipzig–Hannover–Bremen und Leipzig–Köln.

Um den enormen Anstieg des Zugverkehrs am Anfang des 20. Jahrhunderts bewältigen zu können, wurde der Bahnhof Goslar mehrfach erweitert und umgebaut. 1893 entstanden so auch ein separater Lokbahnhof und eine Betriebswerkstätte für die Wagenausbesserung. Die umfangreichsten Bauaktivitäten in der Geschichte des Bahnhofes Goslar fanden zwischen 1909 und 1912 statt, wobei auch der Lokbahnhof und die Betriebswerkstätte vom Bahnhofsgelände endgültig zur „Riechenberger Spange“ in Richtung Astfeld verlegt wurden. Aus diesen betrieblichen Einrichtungen ging später die Dienststelle „Bahnbetriebswerk Goslar“ hervor, die für den Zugförderungsdienst im Nordharzraum jahrzehntelang eine regional bedeutende Rolle einnahm.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde Deutschland mit Wirkung vom 5. Juni 1945 westlich der Oder und Neiße in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Alle Verkehrsverbindungen in die sowjetische Besatzungszone wurden damit jäh unterbrochen. Für Goslar waren diese Auswirkungen deutlich spürbar – hier gab es jetzt keine durchgängige Zugverbindung mehr nach Halberstadt. Der Traktionswechsel, einhergehend mit örtlichen Streckenstilllegungen und einem starken Rückgang des regionalen Güterzugverkehrs sowie die verkehrungünstige Lage Goslars im Zonengrenzgebiet hinterließen letztlich deutliche Spuren. Bis zum Ende der Dampflokkzeit war der örtliche Stellenabbau bei den in und um Goslar beschäftigten Eisenbahnern bereits weitestgehend abgeschlossen. Im Mai 1972 endete im Bw Goslar die Dampflokkunterhaltung. Die Goslarer Personale fuhren jetzt auf Lokomotiven des Bw Lehrte, die vom Bw Goslar aus im regionalen Zugförderungsdienst eingesetzt wurden. Im Sommer 1975 war das Bahnbetriebswerk Lehrte die letzte Dienststelle in der Bundesbahndirektion Hannover, die noch Lokomotiven der Baureihe 50 unterhielt. Der letzte fahrplanmäßig von einer Dampflokk geführte Zug war der „N 6178“ (18.56–19.53, Mo–Sa) von Braunschweig Hbf nach Goslar. Diese Planleistung blieb der 050 737-6 vorbehalten, die am Samstag, dem 29. Mai 1976 pünktlich um 18:56 Uhr den Braunschweiger Hauptbahnhof in Richtung Goslar verließ. Mit Beginn des Sommerfahrplans endete am 30. Mai 1976 der reguläre Dampflokkbetrieb in der Bundesbahndirektion Hannover. Am Morgen des 31. Mai verließen die im Bw Goslar verbliebenen Dampflokkomotiven den Goslarer Bahnhof für immer. Am 1. September 1977 wurde die Selbstständigkeit der Dienststelle offiziell aufgehoben. Ab diesem Zeitpunkt war das Bw Goslar nur noch eine Außenstelle des Bw Braunschweig. Als zum 1. November 1984 zuletzt auch noch die im ehemaligem Bahnbetriebswerk untergebrachten Bahnbusse zum Betriebshof der Stadtwerke Goslar umzogen, war das Betriebsgelände endgültig verwaist – die Dienststelle „Bahnbetriebswerk Goslar“ war von nun an unwiderruflich zu einem Teil Deutscher Eisenbahngeschichte geworden.

! Informationen liefert auch das Buch von Ulrich Herz „Bw Goslar – Ein Nordharzer Bahnbetriebswerk der Dampflokkzeit“ (erhältlich bei der Goslarschen Zeitung oder im Buchhandel, ISBN 3-9804749-7-6). Infos zur regionalen Harzer Eisenbahngeschichte: www.bw-goslar.de



Alle bisherigen Artikel unserer Reihe Eisenbahngeschichte(n) finden Sie als Sammlung zum Download unter www.bahn.de/niedersachsen