



Bis 1976 ein gewohntes Bild: Dampflok im Bahnbetriebswerk Goslar (links), danach gehörten die Gleise Dieselloks (Mitte). 1984 wurde die Anlage überflüssig, die Gebäude verfielen immer mehr und wurden schließlich abgerissen (rechts).
Fotos: Theimer (Archiv Herz / Repro: Schenk), Metge, Kusian

Die letzten Dampfwolken sind längst verzogen

Das ehemalige Bahnbetriebswerk Goslar dem Erdboden gleichgemacht – Dritte Auflage des Buches „Bw Goslar“ erschienen

Von Friedrich Metge

Noch ein paar Wochen, dann erinnert nichts mehr an das Bahnbetriebswerk (Bw) Goslar an der Astfelder Straße. Die Gebäude sind inzwischen abgerissen, der Bauschutt wird derzeit abtransportiert. Ein Schandfleck, mehr war es zum Schluss nicht, ist dann endgültig verschwunden.

Was bleibt, ist die Erinnerung an eine bahntechnische Anlage, die vor allem 1975/76 viele Eisenbahnfreunde anlockte, kurz bevor mit dem Fahrplanwechsel am 29. Mai 1976 der Dampfbetrieb im Vorhaz endete.

Ulrich Herz ist es zu verdanken, dass das „Bw Goslar“ nicht ganz aus dem Gedächtnis verschwindet. Sein gleichnamiges Buch, das lange Zeit vergriffen war, ist jetzt in der 3. Auflage erschienen. Nachfragen hatte es immer wieder gegeben. Auch das ein Zeichen dafür, welche Faszination das Bw auf an der Eisenbahn Interessierte nach wie vor ausübt.

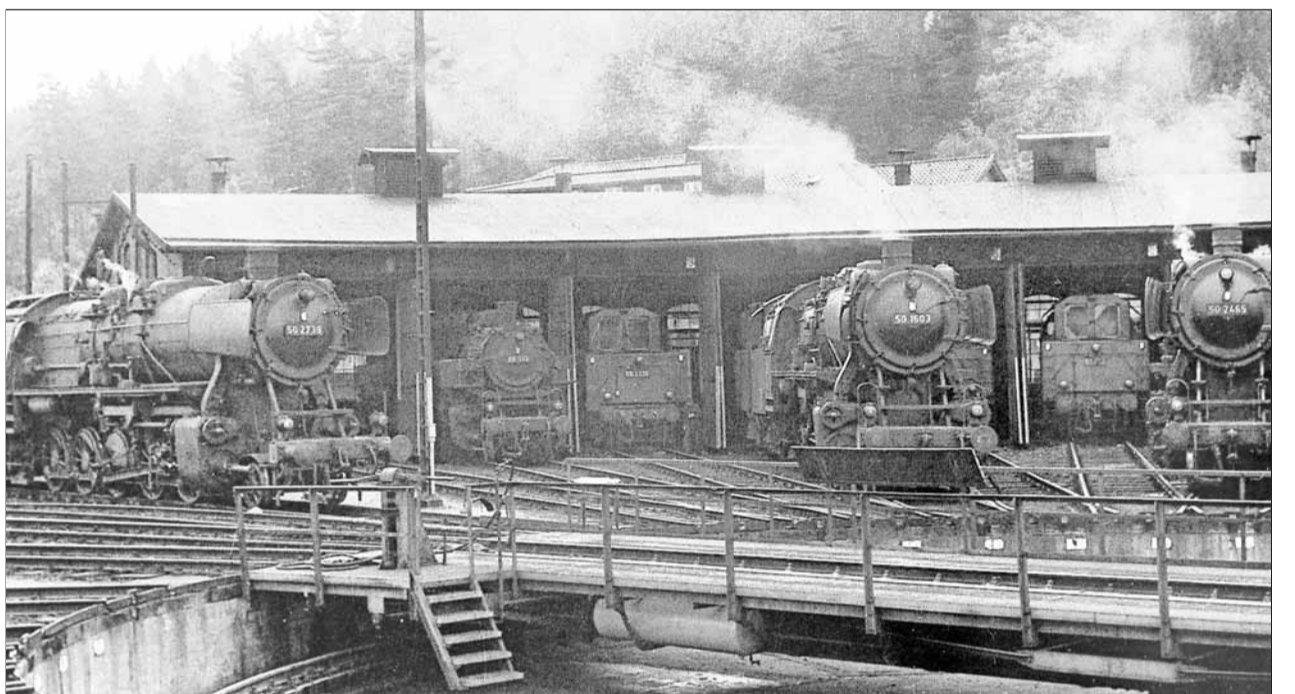
Herz, der in Sarstedt lebt, hat jahrelang für sein Buch recherchiert, hat mit Eisenbahnern gesprochen, Gleispläne und Bauzeichnungen zusammengetragen und Stationierungslisten für Lokomotiven gesich-

tet, die im Bw Goslar beheimatet waren. Das Ergebnis ist ein Buch, das den Alltag der Eisenbahner schildert, vom Schuppenarbeiter bis zum Lokdienstleiter, das darüber hinaus aber auch eine Vielzahl von Daten und Zahlen enthält.

Unangenehme Arbeiten

Errichtet wurde das Bw an der Astfelder Straße in den Jahren 1908 bis 1911, nachdem das 1893 gebaute Bahnbetriebswerk am Lindenplan nicht mehr ausreichte.

Dampflokomotiven sind – anders als Diesel- und E-Loks – ziemlich wartungsintensiv. Der Vorrat an Kohle, Sand (um die Reibung bei rutschigen Schienen zu erhöhen) und Wasser, den sie mitführen, ist schnell aufgebraucht. Eine Güterzuglokomotive der Baureihe 50, in deren Tender maximal 38 Kubikmeter passen, musste nach etwa 80 Kilometern Wasser fassen. Ein Grund dafür, dass früher Bahnbetriebswerke wie an einer Perlenkette aufgereiht zu finden waren: Goslar, Seesen, Kreiensen, Börßum, Braunschweig, Northeim, Göttingen, Holzminden, Ottbergen – die Aufzählung ließe sich beliebig fortsetzen, zumal auch noch so genannte



Als es im Bw noch qualmte: Dampflokomotiven warten vor dem 20-ständigen Ringlokschuppen auf ihren nächsten Einsatz.
Foto: Immenroth / Repro: Schenk

Lokbahnhöfe wie Bad Harzburg oder Vienenburg als Bw-Außenstellen hinzukommen.

Rückte eine Dampflok nach getaner Arbeit ins Bw ein, standen eher unangenehme Arbeiten auf dem Programm. Schlacke und Lösche mussten aus dem Aschkasten beziehungsweise der Rauchkammer entfernt werden, die Wasser- und Kohlevorräte mussten ergänzt werden, anschließend rollte die Lok über die Drehscheibe auf einen freien Stand im Ringlokschuppen, wo sie, ausgestattet mit einem Ruhefeuer, abgestellt wurde und auf den nächsten Einsatz wartete.

„Jumbos“ in Goslar

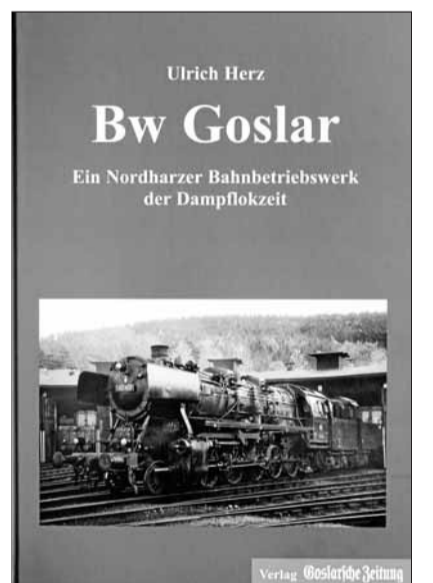
Der Strukturwandel machte sich im Bw Goslar bereits 1966 bemerkbar. In dem Jahr wurde eine Dieseltankstelle gebaut, um unter anderem

die Schienenbusse, die auf der Innerstetalbahn nach Altenau fahren, zu betanken.

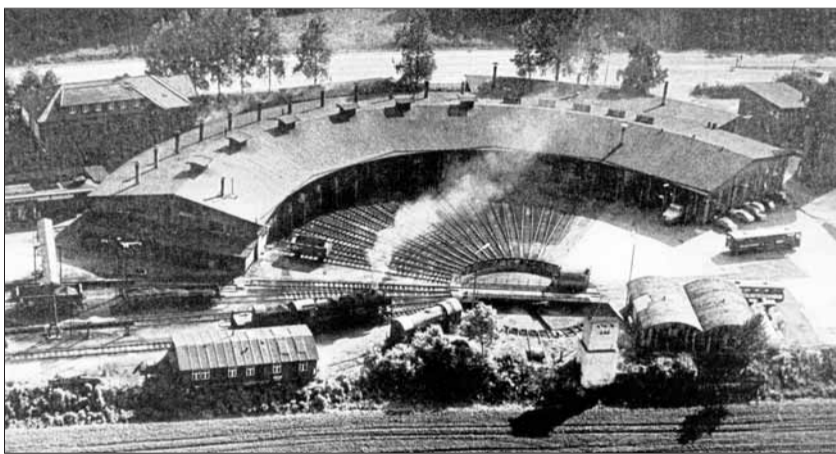
Zum Ende der Dampflok-Ära waren im Bw Goslar hauptsächlich Dampflok der Baureihe 50 stationiert. Regelmäßige Gäste waren in den letzten Jahren schwere Güterzugloks der Baureihe 44 („Jumbos“) aus Ottbergen im Weserbergland.

Herz lässt diese Zeiten in seinem reich bebilderten Buch noch einmal lebendig werden, das durchaus als Hommage an eine Zeit zu verstehen ist, als bei der Eisenbahn die Arbeit härter, vieles anders, aber manches auch besser war.

„Bw Goslar – Ein Nordharzer Bahnbetriebswerk der Dampflokzeit“, erschienen im Verlag Goslarsche Zeitung, kostet 34,90 Euro und ist ab Montag in allen Geschäftsstellen erhältlich.



Der Titel des jetzt wieder aufgelegten Buches.
Repro: Schenk



Blick auf den Lokschuppen, von dem nichts mehr steht. Foto: Dr. Klaus Krause

Frage nach dem Staatskommissar

Steuerzahlerbund widmet Goslars Finanzproblemen eine ganze Zeitschriftenseite

Von Heinz-Georg Breuer

GOSLAR. Schon ein wenig Ungeduld schwingt mit in der jüngsten Ausgabe der Monatszeitschrift „Der Steuerzahler“, wo in der Landesbeilage Niedersachsen/Bremen der Stadt Goslar eine ganze Seite gewidmet ist. „Wann kommt der Staatskommissar?“ fragt das Organ des Steuerzahlerbundes. Nicht ohne darauf zu verweisen, dass man bereits im Februar dieses Jahres das niedersächsische Innenministerium aufgefordert habe, die Stadt Goslar haushaltswirtschaftlich „an die Kandare zu nehmen“.

Der Bund der Steuerzahler ist nicht immer unumstritten, doch er kann für sich in Anspruch nehmen, als Unbeteiligter eine neutrale Position einzunehmen, die über den Tellerrand hinauskommt. Und so liest

sich denn die Problem-Auflistung der „Stadt mit stolzer Vergangenheit aber unsicherer finanzieller Zukunft“ schon atemberaubend, während der einheimische Abzucht-Anrainer schon längst an die tägliche Dosis Horror aus dem Goslarer Rathaus gewöhnt ist:

Der Haushalt ist marode, gegen den Oberbürgermeister wird disziplinarisch ermittelt, das historische Rathaus zerbröckelt. Stadtspitze und Kommunalpolitik ziehen nicht an einem Strang. Erlasse und Auflagen der Kommunalaufsicht werden ignoriert. Vom Rat beschlossene Ausgabenbesperren werden umgangen.

In Zahlen: Gesamtschulden von elf Millionen Euro, pro Einwohnerkopf 2730 Euro, fast dreimal so viel wie der Landesdurchschnitt. Das Gleiche gilt mit neun Prozent Anteil am Gesamtetat für die freiwilligen

Leistungen, während die Personalkosten fast ein Viertel ausmachen. Zehn Millionen Euro geringere Steuereinnahmen in zwei Jahren, 1,7 Millionen Euro Investitionsbedarf für die Sanierung des Rathauses.

Bei dieser Bilanz ist der Steuerzahlerbund schnell wieder bei der „schärfsten Waffe der Kommunalaufsicht“, der Bestellung eines Staatskommissars für Goslar. Das gab's Anfang des 19. Jahrhunderts schon mal, tröstet die Zeitschrift: Goslar erlag einer Finanzpleite, verlor den Status als Freie Reichsstadt und wurde vorübergehend preußisch. Wer weiß, vielleicht ist auch diese Außenansicht gar nicht mal so wertlos: Der letzte machte es so gut, dass nach Christian von Dohm ein Gymnasium in der Kaiserstadt benannt wurde. . .



Investitionsbedarf: Auf das ohnehin hoch verschuldete Goslar wartet auch noch die kostspielige Sanierung des historischen Rathauses.
Foto: Schenk