

Aufklärungsfoto der US Air Force gegen Kriegsende: Die Gleisanlagen sind umpflügt, der Lokschuppen schwer getroffen. USAAF

**W**ohl keiner der damaligen Göttinger Zeitgenossen hat die Umwälzungen erahnt, die der 31. Juli 1854 nach sich ziehen sollte: An diesem Tag wurde die Stadt an die Eisenbahn angebunden, der Bahnhof feierlich eröffnet.

Der Anschluss Göttingens an die Bahn sollte Stadtbild, Sozialgefüge und Lebensgefühl nachhaltig verändern. Das Lokomotivausbesserungswerk entstand, die Universitätsstadt erhielt eine starke Industriearbeiterschaft. Die Fußgängerströme vom Bahnhof in die Innenstadt erzwangen den Durchbruch des historischen Stadtwalls. Bis heute prägt die Bahn die Stadt.

Bis zum Jubiläum am 31. Juli bringt das Tageblatt in loser Folge Sonderbeiträge über die Geschichte der Eisenbahn in der Region seit 1854. Heute Folge 6: die Bahn im Krieg.

## 63-Stunden-Woche samt Urlaubssperre

### Eisenbahnanlagen Hauptziel von Luftangriffen auf Göttingen

VON MATTHIAS HEINZEL

Viel gab es in Göttingen nicht, was den alliierten Luftstreitkräften im Zweiten Weltkrieg einen Luftangriff auf die beschauliche Stadt an der Leine hätte wert sein können: der Fliegerhorst, etwas abseits die Muna in Lengern, die Aerodynamische Versuchsanstalt, die sich unter anderem mit der Entwicklung der so genannten Wunderwaffen beschäftigte – und die Einrichtungen der Reichsbahn. Im Verlaufe des Krieges sollte sich herausstellen, dass es die Bahnanlagen waren, die fast ausschließlich Ziel von Luftangriffen waren.

Kein Wunder: In der Logistik des deutschen Angriffskrieges spielte die Bahn eine entscheidende Rolle. Munition, Soldaten, Waffen, Verpflegung und anderes musste zur Front gebracht werden. „Räder müssen rollen für den Sieg“ wurde ein reichsweit bekannter Propagandaspruch.

Das bekamen auch die Arbeiter im Ausbesserungswerk zu spüren. Statt 48 Stunden wöchentlicher Arbeitszeit galt jetzt die 63-Stunden-Woche bei totaler Urlaubssperre. Später

wurden auch Zwangsarbeiter bei der Bahn und im Ausbesserungswerk eingesetzt. Deren Lage wurde durch äußerst knappe Ernährung so bedrohlich, dass viele von ihnen in den Straßen Göttingens betteln gingen.

Der kriegswichtige Betrieb und die übrigen Bahnanlagen blieben den Alliierten nicht verborgen. Schon am 23. November 1943 fertigte ein britischer Aufklärer ein Zielfoto der Bahnanlagen mit dem Ausbesserungswerk an. Auf dem Luftbild sind exakt „Locomotive Sheds“, „Wagon Repair Shops“ und die „Railway Work Shops“

beschäftigt, größere und mittlere Städte eine nach der anderen in rauchende Trümmerhaufen zu verwandeln. Erst danach gingen die US-Bombenverbände dazu über, gezielt und erfolgreich Industrieanlagen zu bombardieren.

#### Erste Todesopfer

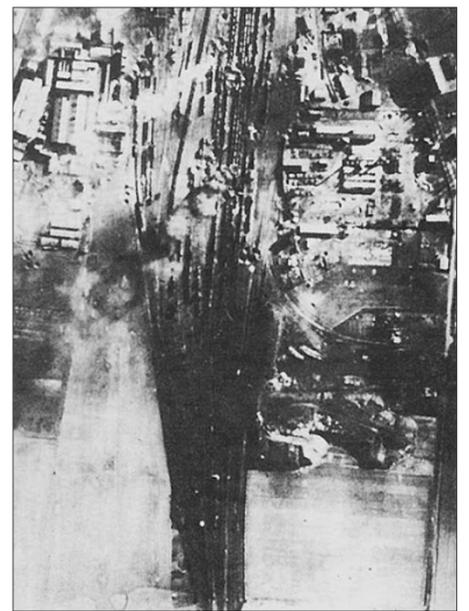
Einzelne Bomben waren bereits neun Tage nach Kriegsbeginn auf Göttingen gefallen, hatten jedoch wie vereinzelt ungezielte Notabwürfe und ein weiterer kleinerer Angriff am 7. Juli 1944 nur wenig Schaden an. Schwerer waren die Angriffe vom 23. und 24. November. Getroffen wurden das Gasometer, Wohnhäuser in der Unteren Masch und die Paulinerkirche – alles nicht allzu weit von den Bahnanlagen entfernt. Es gab neun Todesopfer.

Am Neujahrstag 1945 schließlich wurden die Bahnanlagen bei einem Präzisionsangriff auf den Verschiebebahnhof schwer getroffen. 47 Menschen starben, die meisten von ihnen russische Zwangsarbeiter, denen die Flucht in Schutzräume untersagt war. Im Bahnbetriebswerk nördlich des Bahnhofs werden die Tischlerei, die Schmiede und die Dreherei vernichtet, die wertvollen Spezialmaschinen zerstört. Eine Bombe durchschlug alle Stockwerke des großen Verwaltungsgebäudes, um unten im Keller zu explodieren – eine Folge der Justierung der briti-

schen Fliegerbomben, die erst einen Sekundenbruchteil nach dem Aufschlag tonieren sollten. Das Göttinger Bahnbetriebswerk, das als „Mutterstation“ der schwersten und stärksten Güterzuglokomotiven dazu beiträgt, die deutsche Kriegsmaschinerie am Laufen zu halten, war damit vorerst lahmgelegt. Aber auch das Auditorium am Weender Tor wurde beschädigt.

Weitere Angriffe auf die Bahnanlagen folgten am 9. und 22. Februar. Am 9. wurden 21 Menschen getötet. Beim zweiten Februar-Angriff auf den Verschiebebahnhof starben 27 Menschen; 32 Dampflokomotiven wurden vernichtet oder so stark beschädigt, dass sie für längere Zeit ausfallen. Die große Drehscheibe und der Lokschuppen wurden völlig zerstört. Im Brauweg – genau in der Verlängerung der Zielanfluges der britischen Bomber – sank der Südflügel der Brauerei in Schutt und Asche.

Der letzte Angriff auf die



Ziel Göttinger Bahnanlagen: Das britische Luftbild entstand beim Angriff am 22. Februar 1945. privat

Göttinger Bahnanlagen kam am 7. April. Während Gleise und Lokschuppen schwer getroffen wurden, bekam das wichtige Ausbesserungswerk auch diesmal kaum einen Treffer ab. Dafür wurde die Alte Anatomie, ein klassizistisches Gebäude mit wunderschönen Proportionen, vernichtet, das Bahnhofsgebäude brannte aus. Bei diesem abendlichen Angriff kamen allein im Bunker des Bahnbetriebswerks am Maschmühlenweg 14 Eisenbahner ums Leben.

Einen Tag danach war der Alptraum des Bombenkrieges zu Ende: Die Amerikaner rückten kampfflos in die Stadt ein.



mit „Boiler House“ und „Locomotive Repair Shop“ vermerkt.

Noch jedoch blieben die Göttinger Anlagen verschont – zum einen gab die Zieltechnik der alliierten Bombenverbände noch nicht die notwendige Präzision her, zum anderen gab es wichtigere Ziele. Bis in die erste Hälfte 1944 waren die Bomberflotten fast ausschließlich damit

So erreichte die Zahl der Beschäftigten im Ausbesserungswerk in den direkten Nachkriegsjahren mit fast 1700 ihren Höchststand. Der Grund: Zunächst war den Deutschen der Lokomotivbau verboten, nur die Instandsetzung vorhandener Maschinen erlaubt. *hein*

## Nachkriegszeit bringt Rekordbeschäftigung



Propaganda am Bahnhof: NS-Größenwahn...



... mit Folgen: Bahnhofs-Ruine.

St. Museum

## Gartetalbahn unter Feuer

Vor den Angriffen auf die Anlagen der Reichsbahn war sogar die militärisch völlig unbedeutende Gartetalbahn einmal Ziel alliierter Flieger gewesen. Schon 1943 stürzte sich ein Tiefflieger kurz vor dem Haltepunkt Garteschke auf das Bähnchen und brachte den Zug mit einigen Treffern zum Stehen.

Ab Ende 1943 griffen Jagdbomber-Piloten gerne Züge auf der Hauptverbindung Hannover-Göttingen-Kassel an. Die qualmenden Dampflokomotiven waren ein leicht zu erkennendes Ziel und konnten mit wenigen Schüssen in den Kessel außer Betrieb gesetzt werden: Zugfahren wurde zum Risiko. Mit vergleichsweise geringem Aufwand konnte so das Transportwesen erheblich beeinträchtigt werden. *hein*

