

Sarstedter Industriegeschichte: Die Sarstedter Dachsteinfabrik

Von Rainer Scholz

Die Sarstedter Dachsteinfabrik hatte eine wechselvolle Geschichte und mehrfache Änderungen der Eigentumsverhältnisse. Die Firmengründung erfolgte um das Jahr 1890; ein genaues Datum ist nicht bekannt. 1892 firmierte die Ziegelei als „Sarstedter Thonwerk, Meyer & Rasch“. Weitere Eintragungsvermerke waren „Sarstedter Dampf-Dachsteinfabrik, Meyer & Kiehl“ (1894) und „Sarstedter Dachsteinfabrik, Gustav Meyer“ (1896). Es folgten mehrere Besitzerwechsel. 1905 verkaufte Meyer die Ziegelei an den ehemaligen Betriebsleiter Thomas. Ende des gleichen Jahres ging die Sarstedter Dachsteinfabrik in den Besitz von W. Kattentidt aus Goslar über. Thomas blieb Betriebsleiter. Bereits im Jahr 1907 war die Firma „Sarstedter Dachsteinfabrik, W. Kattentidt“ erloschen. Die Dachsteinfabrik wurde anschließend von den Gesellschaftern Reinhold Kiehl und Otto Gott geführt. 1911 wurde der Gesellschafteranteil des Reinhold Kiehl von Otto Gott übernommen, der laut Eintragungsvermerk vom gleichen Jahr nun alleiniger Inhaber war.

Um die Jahrhundertwende befand sich in etwa 400 Metern Luftlinie von der Sarstedter Dachsteinfabrik eine weitere Ziegelei. Es waren die „Sarstedter Thonwerke, Gustav Heuner“ in der Wenderter Straße, die 1902 von dem Ziegeleibesitzer Simon Lübbling aus Hannover übernommen wurden. Ab 1905 wurde die Firma unter dem Namen „Vereinigte Dachstein- und Ziegelwerke, S. Lübbling“ geführt. 1911 trafen italienische Arbeiter in Sarstedt ein und wurden von der Lübbling'schen Ziegelei eingestellt. Im Jahr 1912 wird die Ziegelei nach Änderung des Gesellschaftsvertrags in „Sarstedter Dachstein- und Ziegelwerke G.m.b.H. (Hannover)“ umbenannt. Nachdem im Jahr 1926 der Firmensitz nach Sarstedt verlegt wurde, erwarb der Ziegeleibesitzer und Senator Otto Gott die „Sarstedter Dachstein- und Ziegelwerke G.m.b.H. (Sarstedt)“ von deren Geschäftsführer Karl Plinke und führte diesen Betrieb als Werk II.



Das Luftbild aus dem Jahr 1959 zeigt Werk I im oberen rechten Bereich sowie das Werk II an der Wenderter Straße im unteren Bildteil.

1923 war in die Sarstedter Dachstein- und Ziegelwerke kräftig investiert worden. Der Ringofen wurde ver-

größert und es wurden ein neues Kesselhaus sowie 2 neue Schornsteine gebaut. Mit dem Kauf des Werks II stieg die Produktionskapazität erheblich, wodurch logistische Probleme mit der Bereitstellung des Tons von der Tonkuhle zu den Werken I und II entstanden. Bis zu dieser Zeit wurde der Transport von Pferdegespannen durchgeführt, was offensichtlich nicht mehr ausreichend war. So beauftragte Otto Gott die Leipziger Firma Bleichert mit dem Bau einer Drahtseilbahn zur Beförderung des Tons vom Moorberg zu den beiden Werken.

Für die Firma Adolf Bleichert & Co. als damaliger Weltmarktführer im Seilbahnbau mit Referenzen wie der Zugspitzgipfelbahn in Garmisch-Partenkirchen, der Tafelberg-Personenseilbahn in Kapstadt oder der Hafenseilbahn in Barcelona (nur 3 Beispiele von ca. 50 erbauten Seilbahnen) war die Sarstedter Drahtseilbahn ein „kleiner Fisch“. Daraus erklärt sich die für heutige Verhältnisse unglaublich kurze Bauzeit von nur einem halben Jahr.

Die Sarstedter Chronik berichtet darüber wie folgt: *Die im Frühling von der Sarstedter Dachsteinfabrik Otto Gott GmbH begonnene Anlage einer Drahtseilbahn zur Beförderung des Tones von der auf dem Moorberg befindlichen Tongrube zu beiden Werken wurde nunmehr nach Fertigstellung im September 1928 in Betrieb genommen. Die Bahn hat eine Länge von 3.350 m und besteht aus einer in der Tongrube*

errichteten Anfangsstation, einer Winkelstation, einer auf Werk I erbauten Kippstation zum Entleeren der für dieses Werk bestimmten Loren und der auf Werk II errichteten Endstation. Es werden von ihr die Kipphutstraße (heute B6), die Straßenbahn und die Betonstraße (heute Breslauer Straße) sowie die Kreisstraße (heute Ruther Straße) überquert, die durch hölzerne Schutzbrücken gesichert sind, während über der Reichseisenbahn eine eiserne Schutzbrücke errichtet wurde.



Die Anlage dieser Bahn ist in verkehrstechnischer Beziehung für die Stadt wie auch für den Kreis recht wertvoll, da vordem zur Beförderung des Tones für beide Werke 10 Gespanne benötigt wurden, die täglich sechsmal die Kreisstraße und die Sarstedter Straßen hin und zurück befahren haben.

Das Foto zeigt die Seilbahn-Überquerungsbrücke an der B6 in Höhe des Kipphuts in den 1960er Jahren. Nachdem die Seilbahn fast 47 Jahre lang für einen zuverlässigen Transport des Tons gesorgt hatte, trat am 30. April 1975 eine letzte, blumengeschmückte Lore die Fahrt von der Tongrube zur Ziegelei an. Von diesem Zeitpunkt an übernahmen LKW-Sattelzüge den Tontransport.

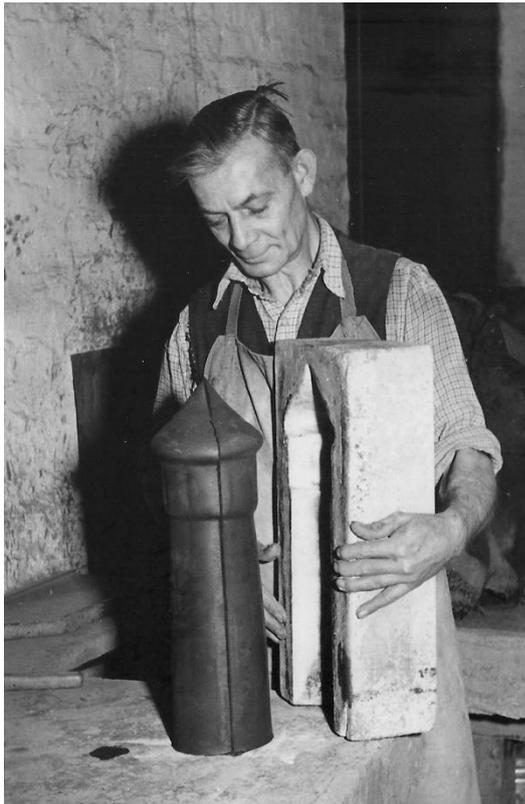
Anfang der 1940er Jahre zog sich Otto Gott aus der Geschäftsführung zurück und übertrug die Funktion dem Prokuristen Brüning. Um 1950 trat Otto-Eckart Spanholtz, der Enkel von Otto Gott, in die Firmenleitung ein. Im Jahr 1957 starb Otto Gott im Alter von 85 Jahren.



Die von der Familie Spanholtz zur Verfügung gestellten Fotos, von denen hier nur ein kleiner Teil abgebildet ist, zeigen Betriebsabläufe in den 1950er Jahren. Hier sieht man Mitarbeiterinnen am automatischen Dachziegel-Abschneider im Werk I.

Das folgende Foto auf der linken Seite zeigt einen Mitarbeiter in der Handformerei mit dem Modell eines Lüftersteins.

Rechts ist der reparaturbedürftige Dachziegel-Einsatzofen 2 aus Werk I zu sehen.



Um 1972 wurde die Dachziegelproduktion eingestellt; die Firma konzentrierte sich auf Mauerziegel. 1982 wurde ein Patent für den Hohlloch-Mauerziegel „Aeroton“ angemeldet. Die Einstellung des Produktionsbetriebs erfolgte 1995 und der Abbruch der Werksgebäude im Jahr 2002.

Aus Sarstedts jüngerer Geschichte: Das geplante Bundeswehrlazarett

Von Werner Vahlbruch

Die Entwicklung Sarstedts und die Raumordnung mit allen planungspolitischen Schwierigkeiten zwischen Hannover und Hildesheim ergaben in den 1960er Jahren ein besonderes Stimmungsbild.

Die Gesamtplanung für den „Großraum Sarstedt“ und die Sorge, Sarstedt dürfe keine Schlafstadt werden, waren brennende Aufgaben eines Konzeptes für eine vernünftige Wohn- und Industriensiedlung. Weichen hierfür wurden bereits 1961 gestellt, aber auch mit besonderen Stichworten „Bundeswehrlazarett und Hochschulinstitute“.

Die Verhandlungen laufen noch, so der Tenor im November 1966 für die Planung eines 600-Betten-Bundeswehrlazaretts. Schon einige Zeit war es Gesprächsstoff, Sarstedt als Standort für ein Projekt dieser Art zwischen Osnabrück, Hamm und Gießen vorzusehen. Hierzu fanden bereits am 14.08.1964 auf Einladung des Regierungspräsidenten von Hildesheim Gespräche im Sarstedter Rathaus statt.

Bei einer Generalbesprechung über den Raum Sarstedt nahm Oberstarzt Dr. Claassen (Inspektion des Sanitätswesens) im März 1966 Stellung zum geplanten Bundeswehrlazarett. Das Bundesministerium für Verteidigung legte seinerzeit Wert darauf, dass die Lazarette -besser Krankenhäuser- in personeller Hinsicht an der Spitze „marschieren“. Ein Schwesternheim, eine Krankenpflegeschule, Unterkunftsgebäude für das Stammpersonal (24 Bediensteten-Wohnungen) sowie ein mobiles Feldlazarett und ein Lazarett für Chirurgie sollte dem Hauptlazarett angegliedert werden, alles in enger Zusammenarbeit

mit der Medizinischen Akademie Hannover, der heutigen Medizinischen Hochschule; 14 fachärztliche Abteilungen waren für das Lazarett vorgesehen.

In Ausnahmefällen, so sahen es die Planungen vor, sollten auch „Zivilisten“ die Möglichkeit bekommen, ambulant und stationär aufgenommen zu werden. Die Facharztausbildung sollte auch ein Schwerpunkt sein, um den gleichen Standard der Ausbildung wie bei den Universitätskliniken zu erreichen. Ebenso sollte die Ausbildung von Schwestern und Pflegern auf breiter Basis erfolgen. Die Planung sah ein Bundeswehrkrankenhaus nach amerikanischen „Muster“ vor. Zudem sollten zwei Sanitätseinheiten stationiert werden.

Warum kam Sarstedt überhaupt bei der Planung eines Lazaretts ins Spiel?

Mit dem zielstrebigen Aufbau der Bundeswehr wurde 1961 seitens der Bundesregierung deutlich, wie dringend ein leistungsfähiges Bundeswehrlazarett mit 600 Betten benötigt wird, zumal das Standortlazarett an der Eilenriede in Hannover seit Kriegsende von den britischen Streitkräften genutzt wurde. Alle Bemühungen, dass Objekt für Zwecke der Bundeswehr freizubekommen, waren 1963 gescheitert.

Zunächst stand 1961/1962 der geplante Neubau eines Bundeswehrlazaretts mit 600 Betten in Bemerode zur Debatte. Die Großraumplanung Hannover hatte das Gelände jedoch für ein Wohn- und Gewerbegebiet vorgesehen. Auch der Südhang des Kronsbergs bei Hannover und der Raum Isernhagen waren im Gespräch. Hier wurde bei einer Besprechung im Niedersächsischen Innenministerium am 16.12.1963 jedoch deutlich, dass nach eingehender Prüfung der Planung, das Vorhaben aus landesplanerischen Gründen nicht vertretbar sei und so wurde der Regierungspräsident in Hildesheim beauftragt, einen günstigen Standort nahe zur Landeshauptstadt Hannover zu finden.

Bereits im August 1964 wurde deutlich, dass das in Sarstedt im Eigentum der Niedersächsischen Landesgesellschaft befindliche Gelände zwischen Breslauer Straße und Bundesstraße 6 für den großzügigen Bau eines Lazaretts geeignet war. Eine Gesamtfläche von rund 29 Hektar stand zur Verfügung, wovon jedoch nur rund 17 Hektar für die Bebauung des Lazaretts infrage kommen sollten.

Raumordnerische Prüfungen waren zunächst jedoch erforderlich. Alle am Verfahren Beteiligten, ob Oberfinanzdirektion Hannover, Staatshochbauamt, Wehrbereichsarzt, Wehrbereichskommando II, Standortverwaltung, Inspektion des Sanitätswesens, Ministerien und andere mehr, hatten keine Bedenken.

Die Baugrundverhältnisse wurde geprüft wobei festgestellt wurde, dass der aus Schluff (Bodenart) und Tonmergel bestehende Boden für den Bau des mehrgeschossigen Bettenhauses eine besondere Platzgründung erfordert. Bei den zweigeschossigen Gebäuden würden Streifenfundamente ausreichen. Das Hauptgebäude des Lazaretts erforderte wegen seiner durch die einzelnen Funktionen bedingten und festliegenden Zuordnung ein möglichst ebenes Gelände. Auch der Bau eines Hubschrauberlandeplatzes war in die Planung mit einbezogen, ebenso die erforderlichen, umfangreichen Luftschutzbauten.

Da die Stadt Sarstedt eine großzügige Siedlungsplanung bereits in die Wege geleitet hatte, waren gute Voraussetzungen gegeben, um 400 erforderliche Wohnungen für die Bediensteten und ihre Familien zu Verfügung zu haben.

Die Art und Größe des geplanten Lazaretts in Sarstedt sei hervorragend dafür geeignet, so die Planer, um der Stadt eine neue zusätzliche Funktion auf dem Gebiet der Versorgung und Dienstleistung zu geben und zu verhindern, dass Sarstedt im 20. und 21. Jahrhundert zu einer reinen Wohn- und Schlafstadt wird. Die städtebaulichen Planungen würden das Projekt insgesamt sinnvoll ergänzen, so war es auf breiter Ebene zu hören. Das heutige Boksbergwäldchen sah man als idealen Ausgangspunkt für öffentlichen Erholungsbedarf und als Ergänzung für das Gestaltungsbild des Lazaretts.

Viele Gespräche auf höchster Ebene wurden immer wieder geführt. Zahlreiche Akten findet man hierzu im Bundesarchiv -Militärarchiv- in Freiburg im Breisgau. Die Stadt Sarstedt, der Landkreis Hildesheim-Marienburg, die Siedlungsträger erwarteten letztendlich aber eine Entscheidung, sahen die Planungen in dem Bereich doch auch die Ausweisung eines Industrie- und Gewerbegebietes vor. An Inka-Kosmetik war bereits im nördlichsten Bereich eine Gewerbefläche verkauft worden.

Dann kam die Entscheidung! Der Bundesminister für Verteidigung hat durch Erlass vom 28.04.1967 entschieden, dass die Planung des Lazarett in Sarstedt wegen der schwierigen Finanzlage der Bundesregierung zurückgestellt wird. Der Niedersächsische Minister des Innern hat daraufhin gegen die Zurückstellung des Vorhabens protestiert und auf die Folgen hingewiesen, die durch die Nichtrealisierung des Projekts eintreten würden. Für Sarstedt wäre es unter anderem eine schlechte Ausgangsposition in der weiteren städtebaulichen Entwicklung für die nächsten Jahre gewesen.

Die Siedlungsträger setzten sich zunächst mit der Tatsache auseinander, dass die Planung des Lazarett bis 1972 auf Eis gelegt war. Man empfand es aber als eine Zumutung, das vorgesehene Gelände bis 1972 und eventuell noch länger freizuhalten, wobei nicht einmal feststand, ob 1972 tatsächlich der Kauf des Geländes erfolgen würde, um das Projekt zu realisieren. Die Oberfinanzdirektion Hannover hatte in dem Zusammenhang vorgeschlagen, das Bauvorhaben Sarstedt ganz fallen zu lassen und dafür den Bau in Diekholzen vorzusehen. Dadurch würde die Bundesregierung 15 Millionen DM sparen. Für den Bau des Lazarett in Sarstedt waren Kosten in Höhe von 42 bis 60 Millionen DM veranschlagt.



Die Betroffenen, insbesondere die Stadt, der Landkreis und die Siedlungsträger waren nicht gerade begeistert von der Hinhaltenaktik, die sie von oberster Stelle erfahren. Hatte doch auch der Siedlungsträger die Deutsche Wohnungsbaugesellschaft (Deutschbau) bereits 1966 auf dem Baugelände „Auf dem Klei“, entlang der Königsberger Straße mit dem Bau von 33 Wohnungseinheiten mit Garagen und

dem Bau von Reihenhäusern für die Bundeswehrbediensteten begonnen, die nahezu fertiggestellt waren.

Im Dezember 1967 war dann klar, dass die Planung „Bundeswehrlazarett Sarstedt“ von der Bundesregierung aufgegeben worden war.

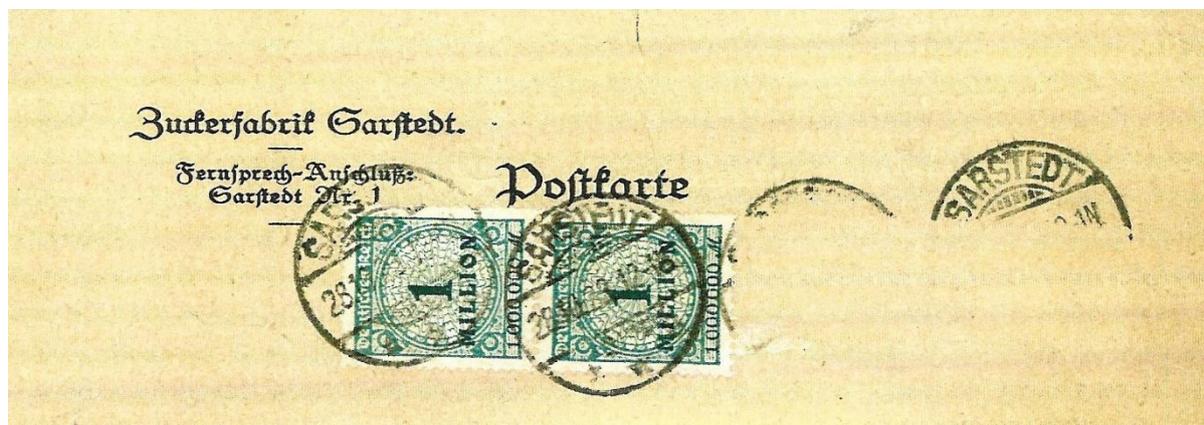
Wenngleich das einst geplante Bundeswehrlazarett inzwischen für die städtebauliche Entwicklung der Stadt in weite Ferne gerückt war, blieb jedoch die Gewissheit, dass ein Bundeswehrlazarett für Sarstedt durchaus auch von Vorteil gewesen wäre.

Schauen wir fünfzig Jahre später auf die Entwicklung: Durch den Abbau der Personalstärke der Bundeswehr im Rahmen der Bundeswehrreform nach dem neuen Stationierungskonzept würde heute das 600-Bettenlazarett vermutlich leer stehen und den Staat ohne eine Nutzung viel Geld kosten. Möglicherweise hätten die Gebäude inzwischen eine andere Nutzung oder einen anderen Eigentümer.

Ein kurzer Blick auf Sarstedt zur Zeit der Inflation

Von Martin Siegler

Eine Postkarte vom 28.10.1923 von Sarstedt nach Burgdorf kann einiges über die Zeit erzählen. Auf den ersten Blick ist diese Karte nur ein Fragment.



Es ist die Zeit der Hochinflation und diese Inlands-Postkarte hat für den Zeitraum 20.10.1923 bis zum 31.10.1923 vier Millionen Mark an Porto gekostet. Man kann an den Teilstempeln erkennen, dass zwei Marken abgefallen waren oder entfernt wurden. Mit Sicherheit kann davon ausgegangen werden, dass sich zwei weitere Marken zu je einer Million Mark an den freien Stellen befanden, so dass das Porto dem verordneten Betrag von vier Millionen Mark entsprach.

Absender der Karte war die Zuckerfabrik Sarstedt, die von 1874 bis zu ihrer Stilllegung im Jahr 1929 in Sarstedt existierte. Die Fabrik befand sich hinter dem Eisenbahngelände auf dem späteren Areal der Firma Holzmann. Heute ist dort die Großtierklinik Lippegaus angesiedelt. Das Foto zeigt den Abbruch der Fabrikgebäude durch den Reichsarbeitsdienst im Jahr 1935.

Interessant ist die Rückseite der Postkarte. Hier kündigt die Verwaltung der Zuckerfabrik Sarstedt den zuständigen Behörden - u.a. dem Landesbauamt in Hannover - die Zahlung von 2 Billionen, 296 Milliarden und 482 Millionen Mark (2 296 482 000 000 M) an die Kreiskommunalkasse für eine Landstraßenvorauszahlung an.



Diese ungeheure Zahl von mehr als 2 Billionen Mark muss den Menschen damals angsteinflößend vorgekommen sein, oder wussten sie zu dem Zeitpunkt schon, dass dieser Spuk am 1. Dezember ein Ende haben würde? Auch der einfache Bürger hatte zum Ende der Inflation unvorstellbare Summen für Postsachen zu bezahlen. In den letzten Tagen des Monats November 1923 kostete z.B. eine einfache Inlands-Postkarte 40 Milliarden Mark. Bei diesen Zahlen fühlt man sich in die Gegenwart versetzt, denn Milliardenbeträge sind bei Großfirmen und in der Politik im Moment „gang und gäbe“ - wenn auch aus ganz anderen Gründen.

In Erledigung des Schreibens J.Nr.4054 K.1 vom 24.d.M. das heute in unseren Besitz gelangte haben wir unsere Direktien, die Aktien-Zuckerfabrik Neuwerk, Gehrden b/Hannover heute veranlaßt, durch das Bankhaus Ephraim Meyer & Sohn, Hannover dem Postscheckkonto der Kreiskommunalkasse, dort

M 2.296.482.000.000

zu überweisen.--Betr.Landstraßenverausleistung für das Kalenderjahr 1922.--

Wir bitten um gefl.Aufklärung der Berechnung, nach Ermit dieser wir die Veranlagung einer Prüfung unterziehen werden, weshalb wir unsere heutige Leistung unter Vorbehalt der Richtigkeit Ihrer Berechnung vollzogen haben.

Z. No. 4194
eingeg. am 30.10.23.
Sarstedt, den 27. Oktober 1923.

Zuckerfabrik Sarstedt

Ab 1. Dezember 1923 kostete eine Inlands-Postkarte 5 Pfennig Porto in der neuen Währung Rentenmark. Obwohl es schon neue Freimarken gab, durften die alten Marken nach Abwertung im Verhältnis 10 Milliarden Mark = 1 Rentenpfennig im Dezember 1923 aufgebraucht werden.

Dieses Postkartenfragment ist aber auch aus einem anderen Grund für einen heimatgeschichtlich Interessierten spannend. Die Zuckerfabrik Sarstedt besaß den Fernsprechanschluß „Sarstedt Nr. 1“.

Vermutlich wurden um das Jahr 1900 die ersten Fernsprech-Anschlüsse in Sarstedt installiert. Bei Nachforschungen konnten die ersten Telefon-Anschlüsse folgenden Teilnehmern zugeordnet werden:

- | | |
|--------|---|
| Nr. 1 | Zuckerfabrik Sarstedt |
| Nr. 2 | Vosswerke Sarstedt |
| Nr. 3 | Vosswerke Sarstedt |
| Nr. 4 | Vosswerke Sarstedt
Größter Arbeitgeber der Stadt |
| Nr. 5 | Firma Tischbein
Rohstoffhändler und Fabrikant in der Eulenstraße |
| Nr. 6 | Mühlenwerke Malzfeldt
Getreidemühle in der Mühlenstraße |
| Nr. 7 | Senator Nebe
Gastwirt an der Straßenbahn |
| Nr. 8 | Senator Scheda
Gifteners Straße, heute Voss-Straße |
| Nr. 9 | Rats-Apotheke Sarstedt
Inh. Casselmann - auch Verkauf von Weinen |
| Nr. 10 | Karl Neuberg
Stoffhändler in der Steinstraße |

Die Namen lesen sich wie ein „Who is Who“ in Sarstedt und auch die folgenden Anschlüsse im zweistelligen Bereich bestätigen dies. Einige Beispiele:

- Nr. 13 Ziegelei Moorberg
an der Reichsstraße 6, heute B6
- Nr. 15 Schenkemeyer
Maurermeister in der Eulenstraße
- Nr. 19 Sarstedter Dachsteinfabrik
Inh. Otto Gott
- Nr. 22 Baxmann'sche Dampfmühle
Inh. Waltering, an der Straßenbahn,
im Jahr 1930 abgebrannt
- Nr. 39 Sarstedter Tonwerke und Dachsteinfabrik
Pächter Karl Bremer,
später Werk II der Sarstedter Dachsteinfabrik
- Nr. 57 Gastwirtschaft Stolle
in der Steinstraße
- Nr. 64 Elektro Stolberg
in der Holztorstraße
- Nr. 70 Drogerie Soete
in der Holztorstraße

Diese Reihe ließe sich weiter fortführen. Selbst bei den dreistelligen Anschlüssen tauchen bedeutungsvolle Namen des alten Sarstedt auf wie z.B. :

- Nr. 109 Die Sarstedter Zeitung
in der Holztorstraße
- Nr. 111 FC Schrader
Gaststätte und Einzelhandel
in der Holztorstraße
- Nr. 112 Gärtnerei Bartels
auf dem Gelände des heutigen Freibads
in der Steinstraße

All diese Informationen sind ein Teil der Sarstedter Geschichte.