Brücke ohne Fluss

Die Dickebastbrücke - Vierbogen-Brücke - Sarstedts historisches Bauwerk

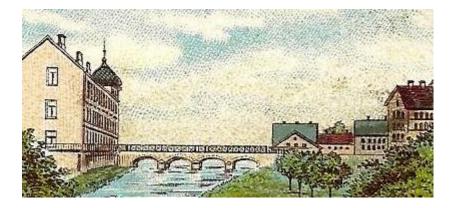
Von Werner Vahlbruch

Öffentliche Bauten - Kirchen, Rathäuser, Industriebauten prägen das Gesicht unserer Städte. Einige von ihnen wurden über ihren historischen Wert hinaus zu Wahrzeichen. Räume, die allen offen stehen, sind im besten Sinne Spiegel der Gesellschaft. Die Dickebastbrücke in Sarstedt ist ein solcher Spiegel der Gesellschaft und als Wahrzeichen zu sehen. Beim Überqueren dieser Vierbogen-Brücke des 19. Jahrhunderts wird diese als historisches Monument jedoch kaum wahrgenommen.

Erst wenn man in die Mulde des sogenannten Dickebasts geht, bekommt man einen einzigartigen Blick auf das historische Bauwerk. Die Konstruktion dieser Steinbrücke: Die waagerecht liegenden, behauenen Quader des Brückenkörpers sind von ansehnlichen Ausmaßen. Das Baumaterial: Aus rötlich gehauenem Sandstein und die inneren Wölbungselemente mit gelben Ziegelsteinen versehen. Die Kämpfersteine und Pfeilerköpfe auf beiden Seiten sind nicht nur Zierde, sondern unterstützen die Tragfähigkeit der Brücke. Eine repräsentative Brücke in anspruchsvoller Gestaltung!

Zunächst entstanden Steinbrücken, ebenso wie Wegpflasterungen, bevorzugt an bedeutenden Überlandwegen. Sie lösten häufig hölzerne Vorgängerbrücken ab. So auch in Sarstedt in den 1880er Jahren im "Holzthorviertel", auf der damaligen Landstraße Sarstedt-Springe, als direkte Verbindung zum Sarstedter Bahnhof.

Zunächst aber ein paar Worte über den hier bekannten Dickebast. Dieser ist ein Graben und Überlaufbecken im Stadtgebiet Sarstedt, ein Rinnsal im Nebengebiet der Innerste, der sich bei Hochwasser der letzten Jahrzehnte und Jahrhunderte des Öfteren zu einem reißenden Fluss entwickelte, der dann ganze Wohngebiete und Felder überschwemmte, so dass diese von den Wassermassen eingeschlossen wurden. In Trockenzeiten ein Graben, kaum wahrnehmbar, von der Quelle bis zur Mündung beschaulich im Grünen eingebettet. Auf alten Ansichtskarten und Fotos ist erkennbar, wenn der Dickebast zum Fluss wird.



Auf einer Länge von etwa 4,3 Kilometern verläuft er südlich von der Gemarkungsgrenze Ahrbergen bis in die Leine bei Schliekum. Im Jahr 1936 wurde der Verlauf im Rahmen der Innerste-Regulierung leicht verändert, quasi unterhalb des Maxhohlbergs (südöstlich des Brickelwegs), in Richtung Innerste.

Woher kommt der Name Dickebast? In den Archivalien sowie in einschlägiger Literatur konnte bisher hierzu kein Hinweis gefunden werden. Bast mit Gestrüpp, Gehölz vielleicht mit einer dicken Rinde, in Verbindung zu bringen, wäre eine Möglichkeit. Dick(e) hingegen ist möglicherweise nur als Adverb anzusehen.

Oder gab es in diesem Bereich Flachsrottekuhlen? Vielleicht kommt "Dick" ja auch von Teich oder von "Eindicken", sodass die Flachsherstellung hier eine Rolle spielte. Naheliegend wäre diese laienhafte Vermutung, zumal in Sarstedt im 18. und 19. Jahrhundert das Weberhandwerk stark verbreitet war.

In Sarstedt erinnert die Weberstraße an das einst blühende Handwerk. Über 200 Handwebstühle ratterten in Haushaltungen; Leinengewebe besteht ganz oder zu erheblichen Teilen aus Leinengarn, einem aus Flachsfasern gesponnenen Garn.

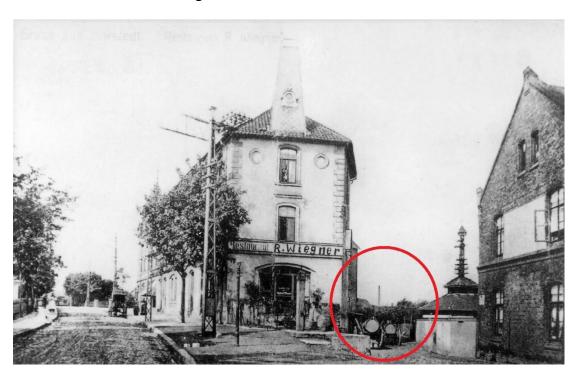
Möglicherweise lässt sich der Name Dickebast so erklären. Vor mehr als zweihundert Jahren war der Graben unter dem Namen Dickebast schon geläufig.

Es ist überliefert, dass in der feuchten Niederung des Grabens sich einst viele Poggen (Frösche) wohlfühlten und durch ihr lautstarkes Quaken das "Holzthorviertel" während der Paarungszeit besonders erfreute. Als die einstige Gaststätte "Sarstedter Hof" (heute Löwen-Apotheke) 1893 eröffnete, bekam die Gaststätte im Volksmund auch den Beinamen "Poggenkrug", wegen der vielen Frösche im Dickebast.

Brücken sind beliebte und wichtige Bauwerke, die Verkehrswege und Versorgungseinrichtungen über natürliche oder von Menschen gemachte Hindernisse hinwegführen. Besonders wichtig ist dabei, dass die Brücken gefahrlos zu überqueren sind.

Um den Dickebastgraben in alten Zeiten gefahrlos mit Pferd und Wagen oder als Fußgänger zu überqueren, um zum Beispiel zum Sarstedter Bahnhof zu gelangen, gab es schon eine Vorgängerbrücke aus Holz. Diese lag unweit von der 1885/1886 erbauten neuen Brücke.

Die heutige schmale Gasse hinter den Häusern der "Sieben Brüder" (Holztorstraße Nummer 5 bis 19) war ursprünglich die Wegführung der Landstraße Sarstedt-Springe. Dann über die hölzerne Brücke in Richtung Giften und die Abzweigung zum Sarstedter Bahnhof. Die lange Zeit gebräuchliche Bezeichnung "Vor dem Holzthore" wurde nach 1853 durch den Namen "Bahnhofstraße" ersetzt. Dieser Name galt von der Innerste bis zum Bahnhof.

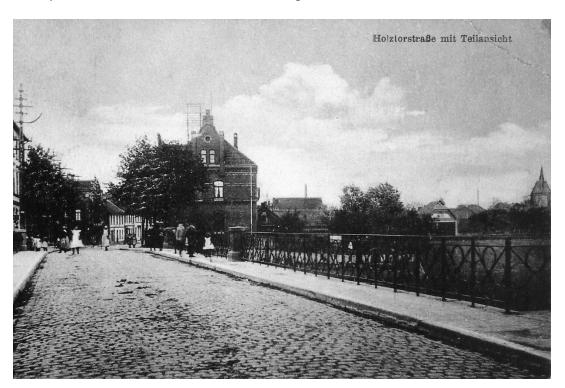


Große Teile der hölzernen Brücke waren verfault und das Gewölbe hatte bedenkliche Risse bekommen. Mit anderen Worten: Sie befand sich in einem schlechten Zustand. Seit Jahren hatten die Landwirte und Frachtfuhrleute große Sorge, sie mit ihren Fuhrwerken zu befahren. Auch das Brückengeländer war marode. Zur Anbringung eines neuen Brückengeländers im Jahr 1868 war es nur gekommen, weil ein auswärtiger Reisender über die Brüstung gefallen war.

Die Straße insgesamt im "Holzthorviertel" befand sich in einem schlechten Zustand. "Stark abgenutzte Straße mit tiefen Mulden", bemängelte der Magistrat der Stadt. 1863 forderte die Stadt, dass nun endlich eine neue Brücke erforderlich sei - entweder an der Stelle der vorhandenen Holzbrücke oder aber an einem neuen Standort. Die Verlegung der Straße sei gleichzeitig dabei mit ins Auge zu fassen, da an der gegenwärtigen Brückenstelle die Straße einen scharfen Winkel bildet. Eine gerade Straßenführung sollte bei der Planung berücksichtigt werden.

Wenn es um Baumaßnahmen der überörtlichen Hand geht, mahlen die Mühlen teilweise sehr langsam. Auch im 19. Jahrhundert sah das nicht viel anders aus als im 21. Jahrhundert. Seit Jahren ein Warten darauf, dass die Voss-Straße als Landesstraße 410 endlich neu gemacht wird! Fahrbahn, Fußweg und Radweg sind in einem katastrophalen Zustand.

Zurück zum Brückenbauwerk. Im Jahr 1885, nach langen Vorarbeiten, Grundstücksankäufen, Verhandlungen und Planung des Projekts kam es letztlich nach nahezu dreißig Jahre währenden Diskussionen zu einer neuen Brücke über den Dickebast. Die ersten Gespräche und Planungen seitens der Landstraßenbau-Verwaltung des Amts Hildesheim und der Stadt Sarstedt begannen bereits 1856. Die Kosten für das Projekt und die damit verbundene neue Wegstreckenführung der Landstraße spielte dabei eine wesentliche Rolle. Maßgeblich an der Projektierung hat der Landbauinspektor und Baurat Hermann Prael mitgewirkt.



Zu dem Brückenbau über den Dickebast durch den Kreis gab die Stadt Sarstedt laut Beschluss vom 03.12.1884 einen Zuschuss von 3.000 Mark, ursprünglich mit 2.700 Mark festgelegt. Letztlich hat der Magistrat der Stadt dieser Erhöhung zugestimmt, damit die Baumaßnahme nicht noch weiter in die Länge gezogen wurde. Der Ankauf von Grundstücken für die Verlegung der Landstraße belief sich auf 6.970 Mark. Diese Kosten für 187 Quadratruten (5.459,88 Quadratmeter) wurden vom Wegeverband direkt an die Eigentümer bezahlt. Die Parzellen der fünf

Grundstückseigentümer, die zum Verkauf standen, wurden unterschiedlich bewertet. So erzielte Ackerbürger Conrad Noetel den mit 60 Mark pro Quadratrute höchsten Preis, da sich sein Grundstück in der wertvollsten Stadtlage befand. Der Ankaufspreis für die erforderlichen Flächen variierte zwischen 18 Mark und 60 Mark. Die Stadt, die auch eine Parzelle in dem Bereich hatte, stellte ihr Grundstück gratis zur Verfügung.

Das Landesdirektorium der Provinz Hannover bewilligte dem Wegeverband Kreis Hildesheim laut Bewilligungsschreiben vom 10. Juli 1885 zum Neubau der sogenannten Dickebastbrücke bei Sarstedt und der damit verbundenen Verlegung der zwischen dem Bahnhof und der Stadt Sarstedt gelegenen Strecke der Springe-Sarstedter Landstraße 10.810 Mark. Die Beihilfe wurde in drei Raten, Juli, Oktober und Dezember an den Wegeverband ausgezahlt. Am 18. Mai 1886 bewilligte das Landesdirektorium nochmals eine Beihilfe von 1290 Mark zur Vollendung des Neubaus der Dickebastbrücke.

Wenngleich nach nur einem Jahr Bauzeit die Brücke fertiggestellt war, so war sie dennoch nicht gleich für den Verkehr freigegeben. Der Ausbau der Landstraße, Holztorstraße, verzögerte sich um Monate, da es schwierig war, den Höhenunterschied von der Straße auf die Brücke bautechnisch auszugleichen.

Irgendwann im Jahr 1886/1887 war die Höherlegung der Landstraße vollbracht und die Dickebastbrücke für den Verkehr freigegeben. Erst dann wurde es möglich, die alte hölzerne Brücke abzureißen. 1960 zeigte sich die Vierbogen-Brücke noch mit einem schmiedeeisernen Geländer. Durch den starken Verkehr von Pkws und Lastkraftwagen wurden ein Umbau und eine Erneuerung erforderlich. Auf den Brückenpfeilern wurden Stahlbetonbalken mit beidseitigen Kragarmen eingebaut, auf welchen die Geh- und Radwegplatten liegen. Die Fahrbahntafel (zur Überdeckung der Fahrbahnträger) aus Stahlbeton ist zirka 25 bis 30 cm dick und liegt auf den Stahlbeton-Balken und den Gewölben. Eine Erneuerung der Fahrbahn- und Gehwege erfolgte 1978; zu dieser Zeit wurde auch ein neues Brückengeländer angebracht.

Als im sogenannten "Millionenviertel", gemeint ist die Schützenstraße und Wiesenstraße, Ende des 19. Jahrhunderts in diesem Bereich Häuser gebaut wurden, ließ die Stadt im Jahr 1900 an die Dickebastbrücke in Richtung dieser Straßen eine Freitreppe anbauen, die auch noch heute rege genutzt wird. Die Kosten beliefen sich auf 526 Mark, die Hälfte davon übernahm das Bürgerliche Brauhaus Hannover als interessierte Anliegerin, die in der Schützenstraße eine Bier - Niederlassung hatte.

In Sarstedt gibt es nur wenige historische Bauwerke. So wäre es wünschenswert und ein Appell an Rat und Verwaltung der Stadt, dass diese für Sarstedt einzigartige Vierbogen-Brücke unter Denkmalschutz gestellt wird. Das Brückenbauwerk der Nachwelt als Denkmal zu erhalten bedarf eigentlich keiner Frage und sollte als Selbstverständlichkeit gesehen werden.

Literatur- und Quellenangaben

Kreisarchiv Landkreis Hildesheim, Bestand A Hildesheim, Az. Diverse Nr. 50, Nr. 86 Stadtarchiv Sarstedt, Protokolle der Städt. Kollegien 1879-1899 Wikipedia, die freie Enzyklopädie Chronik der Stadt Sarstedt, 1853-1949 Straßenbauamt Hildesheim, Bauwerksbuch Stadt Sarstedt

Fotos: Sarstedter Geschichtskreis

Rainer Scholz

Gedenken an Sarstedter Helden - Zeitzeugen des Unglücks erinnern sich

Gedenkstele und Namenstafel erinnern an den 16. Juni 1945

Von Rainer Scholz und Ulrike Mellin

Am Vormittag des 16. Juni haben etwa 40 Personen an den 16. Juni 1945 erinnert und am August-Knoke-Platz vor dem Sarstedter Bahnhof der Enthüllung der Gedenkstele sowie der Namenstafel der Opfer beigewohnt. Um 9.22 Uhr läuteten die Glocken der Sarstedter Kirchen.



"Eben um diese Uhrzeit, am 16. Juni 1945, erlebte dieser Bahnhofsplatz und seine Umgebung bis weit nach Giebelstieg eine ganz andere Szenerie", sagte Heike Brennecke, die Bürgermeisterin der Stadt Sarstedt. "Viele Menschen sind an diesem Tag und in den Tagen danach gestorben. Der 16. Juni 1945 ist ein Tag, der mit seinem schrecklichen Unglück in die Geschichte unserer Stadt eingegangen ist. Hieran wollen wir heute erinnern und der mutigen Männer dieses Tages gedenken und an die Toten erinnern. Und wir wollen erinnern und gedenken an ein Ereignis sechs Wochen zuvor, am 7. April 1945¹, und auch hier wollen wir einen mutigen Mann ehren, an ihn denken und ihm danken."

Was war geschehen? An diesem 16. Juni 1945 um 9.20 Uhr explodierte beim Einfahren in den Sarstedter Bahnhof auf Gleis 2, Streckenkilometer 18,6 der Munitionswagen einer Tenderlok aus Hildesheim. Die Tenderlok Baureihe 86 mit der laufenden

Nummer 107² fuhr an diesem frühen Vormittag aus dem Bahnhof in Hildesheim quasi in ihr Unglück hinein. Die Güterzuglok hatte einen mit Munition beladenen gedeckten Güterwagen angekoppelt und führte außerdem einen Gepäckwagen mit. Lokführer und Heizer sollten Ersatzteile aus Hannover-Leinhausen holen. Eine Gruppe von 26³ Fahrgästen, die seit längerem in Hildesheim festsaß, fuhr im Gepäckwagen nach Hannover mit, von wo man sich einen besseren Anschluss erhoffte.

¹ Der Eisenbahnsekretär Josef Aselmeyer entfernte am 7. April 1945 kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner die an der Eisenbahnbrücke über der Innerste angebrachte Sprengladung und warf die Munition in den Fluss.

² Die den Güterzug aus Hildesheim fahrende Lok 86 107 wurde nach dem Explosionsunglück wieder instand gesetzt. Ihre letzte Einsatzstelle war das Bahnbetriebswerk Bielefeld. Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt die Lokomotive vor ihrer Ausmusterung im Jahr 1972 auf einem Abstellgleis.

³ Zu den in anderen Berichten erwähnten 28 Personen gehörten mit großer Wahrscheinlichkeit auch Lokführer und Heizer der Dampflok der Baureihe 86, so dass sich im Gepäckwagen 26 Personen befanden.



Teilnehmer der Versammlung am Bahnhof zur Erinnerung an das Explosionsunglück vom 16.06.1945

Ebenfalls völlig arglos gegenüber den Geschehnissen, die sich wenig später ereignen sollten, rollten Lokführer Karl Bornemann und Heizer Hermann Schwerdtfeger gegen neun Uhr auf ihrer Lok der Baureihe 55 (ehem. preußische G 8.1) mit angehängtem Waggon in Rückwärtsfahrt von Nordstemmen nach Sarstedt, um hier eine Kolonne Arbeiter abzusetzen. Die Zeiger der Bahnhofsuhr rückten auf 9.15 Uhr, als Bornemann und Schwerdtfeger diese Aufgabe erledigt hatten. Ehe sie die Rückfahrt antreten konnten, schickte sie der Fahrdienstleiter auf Warteposition kurz vor dem Bahnhofsstellwerk. Es würde erst noch ein außerplanmäßiger Zug aus Hildesheim durchkommen. Die Dampflok mit ihren beiden Waggons, dem Munitionswagen und dem Gepäckwagen mit den 26 Menschen an Bord. Gegen 9.20 Uhr ratterte dieser Zug am Bahnübergang in Giebelstieg vorbei. In diesem Augenblick brach die Hölle los.



Die Druckwelle einer ungeheuren Explosion presst den Schrankenwärter Alfred Rösener nach vorne über die Kurbelanlage und raubt ihm den Atem. Was er sieht, ist grauenhaft. Die tonnenschwere Dampflok ist aus den Schienen gehoben und liegt schräg auf dem Hauptgleis 2. Von den Menschen im Zug hat keiner überlebt. Die Leichen liegen stark verstümmelt zwi-

schen den Zugtrümmern und dem verbogenen und aufgerissenen Bahnkörper. Was er nicht sehen kann, ist, dass riesige Trümmerteile weit geflogen sind, dass durch die Detonation Häuser beschädigt wurden und dass Menschen in Giebelstieg verletzt und getötet wurden. Der gewaltige Feuersturm griff auf einen ganzen Zug abgestellter Eisenbahnwagen über, die randvoll mit Munitionsresten aus dem Krieg beladen waren. Doch das Unglück hätte noch ein weit größeres

Ausmaß angenommen, hätte unzählige weitere Todesopfer fordern können und unsere Stadt wäre in weiten Teilen vermutlich dem Erdboden gleichgemacht worden.

"Wären nicht drei mutige Eisenbahner gewesen: Karl Bornemann, Hermann Schwerdtfeger und August Knoke", sagte Heike Brennecke. "Denn mitten in dem Inferno standen seit Tagen 99 mit Munition und Treibstoff beladene Waggons unbewacht zwischen dem Bahnübergang Giebelstieg bis Höhe der Vosswerke. Die Besatzungsmacht hatte alle vorgefundenen Munitionsbestände auf Waggons verladen und bis zur endgültigen Vernichtung, die auf Helgoland erfolgen sollte, unter anderem auch hier abgestellt." Inmitten explodierender Infanteriemunition, umgeben von pfeifenden Granatsplittern und den Toten zwischen den verbogen und aufgerissenen Gleiskörpern, behielten die Lokführer Karl Bornemann, der Eisenbahner August Knoke und der Heizer Hermann Schwerdtfeger die Übersicht. Karl Bornemann und Hermann Schwerdtfeger erkannten schnell die Situation und führten ihre Lok über eine Weiche auf das Kaligleis direkt vor den Munitionszug und wollten die gefährliche Fracht aus der Stadt ziehen.

Inzwischen jedoch frisst sich das Feuer von Waggon zu Waggon weiter. Die Wagen mit den hochexplosiven Seeminen und Torpedos sind zum Glück noch unbeschädigt. Unter größter Lebensgefahr rennt August Knoke an der langen Reihe der Munitionswaggons entlang. Es gelingt ihm, 16 Waggons abzukuppeln. Unterwegs wird Knoke vom Luftdruck einer weiteren Explosion selbst mehrere Meter durch die Luft geschleudert und bleibt für Sekunden benommen liegen. Dann rennt er zurück und springt in den Führerstand der Dampflok als einzig sicheren Ort, um sich vor umherfliegenden Granatsplittern zu schützen. Langsam setzt Karl Bornemann seine Lokomotive in Bewegung und konnte so den Zug aus dem Gefahrenbereich herausfahren bis zu einem unbenutzten Gleis bei der Rethener Zuckerfabrik. Wenig später fährt die Lok abermals in den Gefahrenbereich, um 19 vom Feuer bedrohte Treibstoff-Kesselwagen herauszuholen.

"Den Herren Bornemann, Knoke und Schwerdtfeger ist es letztlich durch ihren selbstlosen, mutigen, waghalsigen Einsatz zu verdanken, dass Sarstedt von weiteren großen, unermesslichen Schäden verschont geblieben ist", betonte die Bürgermeisterin. Das ist die Geschichte des 16. Juni 1945. Die schreckliche Bilanz: 28 Menschen kamen durch die Explosion ums Leben. Außerdem starben 5 Personen aus Sarstedt und Giften. Männer, Frauen, Kinder und ganze Familien waren als Todesopfer zu beklagen, sowie Schäden in Millionenhöhe an Gebäuden. Und zu der Bilanz dieses 16. Juni 1945 gehört der unglaubliche Mut der drei Eisenbahner, die verhindert haben, dass der ganze Munitionszug in die Luft geflogen ist und die Schäden ins Unermessliche gesteigert hätten. August Knoke ist von der Stadt Sarstedt geehrt worden, in dem dieser Bahnhofsplatz 1990 nach ihm benannt wurde, Hermann



Schwerdtfeger wurde 1989 zum Ehrenbürger ernannt. Karl Bornemann, der bereits 1963 verstorben war, ist noch nicht geehrt worden.

Heike Brennecke erinnerte auch an Josef Aselmeyer: Acht Kisten Sprengstoff mit 560 Kilogramm Inhalt wurden am 5. April 1945 auf Befehl der deutschen Wehrmacht unter die Pfeiler der großen Eisenbahnbrücke über die Innerste bei Sarstedt angebracht und die Brücke zur Sprengung vorbereitet. Sechs Soldaten führten diesen Befehl aus und bewachten die Brücke. Bei Annährung des Feindes hatten sie die dem Eisenbahnverkehr auf der Strecke Hannover-Kassel dienende Brücke in die Luft zu jagen. Diese Sprengung, die den Vormarsch der Amerikaner doch nicht aufgehalten, den Eisenbahnverkehr aber auf lange Zeit stillgelegt und auch alle benachbarten Häuser gefährdet hätte, wurde von dem Eisenbahnsekretär Josef Aselmeyer verhindert. Er entfernte am 7. April 1945 kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner die Sprengladung und warf die Munitionskisten in die Innerste.

"Dem mutigen Josef Aselmeyer, der sein Leben aufs Spiel gesetzt hat, um die Sprengung der Eisenbahnbrücke zu verhindern, den mutigen Männern August Knoke, Hermann Schwerdtfeger und Karl Bornemann, die am 16. Juni 1945 ihr Leben eingesetzt haben, um noch größeren Schaden von unserer Stadt und ihren Menschen abzuwenden, setzen wir hier und heute ein neues Denkmal in Form eines Gedenksteins. Der Toten des 16. Juni gedenken wir durch die Tafel, die neben dem Gedenkstein aufgestellt ist und auf der ihre Namen zu lesen sind", sagte Heike Brennecke, die gemeinsam mit der Stadtmanagerin Andrea Satli die Gedenkstele enthüllte. Pastor Peter Borcholt von der St.-Paulus-Gemeinde machte deutlich, was Erinnern heißt und würdigte besonders den politischen Mut von Josef Aselmeyer in den letzten Tagen des NS-Regimes. Pastor Matthias Fricke von der St. Nicolai-Gemeinde sprach anschließend das Friedensgebet.





Es besteht bis heute keine Klarheit darüber, was diese Explosion ausgelöst hat. Zeitzeugen haben zur Unglückszeit Menschen über ein Feld weglaufen sehen, andere wieder berichten von einer gefundenen Zündrolle, von gestohlenen Säcken mit Schwarzpulver, wobei viel auf den Gleisen verstreut war und in dem Moment, wo der Zug kam, durch den Funkenflug die Explosion ausgelöst wurde. Gemäß einem Unfallbericht des Reichsbahn-Betriebsamtes Hildesheim vom 20. Juni 1945 explodierte nicht einer der abgestellten Munitionswagen zuerst, sondern der mitgeführte Munitionswagen aus Hildesheim.

Zu den bei dar Gedenkstunde anwesenden Zeitzeugen, die das Inferno einst miterlebt haben, gehört Hans Kollecker, der damals fünf Jahre alt war und in der Goethestraße lebte, unweit der Bahngleise. "Ziegel rutschten von den Dächern. Alle Häuser brannten, fünf waren total zerstört", erinnert er sich. Karl-Heinz Niessen war elf Jahre alt, als er beim Milchholen in der Schlange stehend, den Explosionspilz emporragen sah. "Alle Menschen sind in die Luftschutzkeller gekrabbelt. Schwere Eisenbahnteile sind durch die Luft geflogen", sind seine Erinnerungen. "Es war ein riesiger Krach. Das vergisst man nicht", steuert die damals siebenjährige Margret

Busche bei. Sigrid Henkel wohnte in der Schillerstraße an den Bahngleisen. Die Fünfjährige bekam einen umherfliegenden Stein an den Kopf, ihr Haus war zerstört. "Wir hatten plötzlich nur noch das, was wir am Leib hatten." Sigrid Wesoly, damals fünfeinhalb Jahre alt, war ebenfalls beim Milchholen, "als alles pechschwarz wurde. Keiner konnte mehr gucken."

Den musikalischen Rahmen dieser Feierstunde bildeten die Schülerinnen des Gymnasiums Sarstedt, Emily Kress, Jolien Eike (Trompete) und Liana Groth (Altsaxophon).



Literatur- und Quellenangeben

Albert Rolff: Chronik der Stadt Sarstedt 1853 bis 1949 Werner Vahlbruch Hildesheimer Allgemeine Zeitung vom 15.06.1985 Hildesheimer Allgemeine Zeitung vom 17.06.2023 KLEEBLATT vom 27.06.2023 Leineblitz vom 16.06.2023 Kehrwieder vom 24,06.2023

Fotos: Rainer Scholz (Seiten 1, 2 oben, 3, 4 rechts und 5)

Reinhard Kroll (Seite 4 links) Harald Pfeiler (Seite 2 unten)

Auf der folgenden Seite ist in einem Anhang der Beitrag von Klemens Volkmann zum 50. Jahrestag des Explosionsunglücks in Sarstedt in der Hildesheimer Allgemeinen Zeitung vom 15. Juni 1995 abgebildet.

Am 16. Juni 1945 forderte ein Explosionsunglück auf dem Bahnhof 33 Todesopfer

In Sarstedt flog ein Munitionszug in die Luft

Am 16. Juni 1945 um 9.20 Uhr explodierte beim Einfahren in den Sarstedter Bahnbof auf Gleis 2, Streckenkilometer 18.6, der Munitionswaggon einer Tenderlok aus Hildesheim. Die gewaltige Explosion griff auf einen ganzen Zug abgestellter Eisenbahnwagen über, die randvoll mit Munitionsresten aus dem Krieg beladen waren. Genug, um Sarstedt auszulösten. Die schreckliche Bilanz: 33 Todesopfer und immense Sachschäden. Die HAZ hat die dramatischen Stunden 40 Jahre später nachrecherchiert und kam zu einem überraschenden Ergebnis: nicht Sabotage, sondern eine heißgelaufene Waggonachse löste vermutlich die Katastrophe aus.

Randvoll mit Munition





Lohn der Angst: Grundstück, Würste, Händedruck





9.20 Uhr auf Gleis 2: Die Hölle bricht los

Drei Freunde haben Glück

Massengrab auf Friedhof



