

Kali, Kohle und Kanal – Industriekultur in der Region Hannover

Industriekultur in der Region Hannover? Die großen deutschen Industriezentren, das waren doch das Ruhrgebiet, Berlin, das Saarland, das Rhein-Main-Gebiet oder Sachsen? Ja – aber in den vergangenen 150 Jahren haben auch Teile der Stadt Hannover und ihres unmittelbaren Umlandes im Zuge der Industrialisierung eine spannende Entwicklung genommen und im 19. und frühen 20. Jahrhundert eines der größten norddeutschen Industriezentren mit weltbekannten Unternehmen gebildet.

Vielerorts spiegeln immer noch bauliche, landschaftliche, handwerkliche und technische Hinterlassenschaften Ausschnitte dieser Geschichte wider. Einige beherbergen noch heute industriell arbeitende Betriebe, andere sind umgenutzt oder mit neuem Leben erfüllt. Wieder andere stehen - vom endgültigen Verfall bedroht – seit langer Zeit leer oder bleiben der Rückeroberung durch die Natur überlassen.

Wie haben die Menschen in diesen Umgebungen gearbeitet und gelebt, wie haben sich Wirtschaft, Landschaft und Alltag im Verlauf der Umwälzungen verändert und welche technischen oder architektonischen Errungenschaften waren prägend für die jeweilige Zeit?

In einem gerade erschienenen Buch „Kali, Kohle und Kanal“, herausgegeben vom Regionsdezernenten Axel Prieb, beleuchtet das Autorenteam die industrielle Entwicklung in den Bereichen Verkehr, Bergbau und Energie sowie der Konsumgüter in der Region. Begleitend zum Buch hat die Region Hannover fünf Routen der Industriekultur ausgearbeitet und lädt dazu ein, auf Spaziergängen, Radfahrten oder Wanderungen in vergangene Arbeits- und Alltagswelten einzutauchen, ihren Wandel nachzuvollziehen und Spuren dieser Zeit zu verfolgen. Alle Touren sind im Internet unter www.industriekultur-hannover.de zu finden.

- Tour 1: Wurst, Wärme und Wolle – Spurensuche mit dem Bus (Buslinie 100)
- Tour 2: Schiffe, Schienen und Schächte - Mit dem Fahrrad von Anderten nach Lehrte und Sehnde
- Tour 3: Linden, Leine und Limmer – Zu Fuß, mit dem Rad oder per Bahn entlang der Leine
- Tour 4: Knigge, Kalk und Korn - Ein Spaziergang durch den östlichen Deister
- Tour 5: Güter, Gleise und Gummi - Eine Radtour von Seelze über Garbsen nach Anderten

Verantwortlich für den Inhalt: Region Hannover

Tour 2: Schiffe, Schienen und Schächte

Das Gebiet der heutigen Region Hannover lag schon vor Beginn der Industrialisierung äußerst verkehrsgünstig im Knotenpunkt jahrhundertealter Nord-Süd- und Ost-West-Handelswege und war reich an Bodenschätzen. So lieferte der Deister eine breite Palette verschiedener Rohstoffe (Bau- und Brennholz, Stein, Kalk, Ton und Steinkohle) während sich an anderen Orten wie zum Beispiel in Lehrte oder Sehnde ergiebige Kali-, Mergel- und Tonlagerstätten befanden. Durch die Eisenbahnlinien, die ab 1872 die Region durchzogen, hatten neben Hannover auch die umliegenden Gemeinden großen Anteil an der Industrialisierung. Mit dem Bau des 1916 in Betrieb genommenen Mittellandkanals stärkte Hannover seine Funktion als Verkehrsknotenpunkt und dehnte seine Industrieflächen weiter aus. Die Tour „Schiffe, Schienen und Schächte“ führt auf den Fahrradrouen R 12, R 13 und dem Regionsring von der Hindenburgschleuse in Hannover-Anderten über Ahlten nach Lehrte und Sehnde, vorbei an baulichen Anlagen aus der Blütezeit der Eisenbahn, an Kalihalden, einem ehemaligen Ziegeleigelände, der Schleuse Sehnde-Bolzum, dem Bergwerk Hohenfels und dem Zementwerk in Höver.

Station 1 - Hindenburgschleuse Anderten - Der Reichspräsident kam 1928

Der robuste rote Granit der Schleuse kommt von Helgoland. Die Befestigungsanlage auf der Insel war nach dem Ersten Weltkrieg von den Siegermächten geschleift worden. So konnten die Steine von nun an friedlichen Zwecken dienen. Die zwei zwölf Meter breiten und 225 Meter langen Becken der Hindenburgschleuse entstanden von 1919 bis 1928. Zur Eröffnung der damals größten und modernsten Binnenschleuse Europas kam sogar der Namensgeber Reichspräsident Paul von Hindenburg (1847-1934). Der frühere Generalfeldmarschall lobte die geniale Technik und gab die Strecke bis Peine frei. Die 42.000 Kubikmeter Wasser, die bei jeder Schließung über die 14,70 Meter Höhenunterschied durch die Schleusenammern fließen müssen, sind nicht verloren. Sie werden zu 75 Prozent für die Bergschleusung auf der Gegenseite verwendet. Dazu fließt das Wasser in Speicher. Es sind fünf übereinander liegende Sparbecken aus Eisenbeton, die sich auf den beiden Längsseiten der Schleusen befinden. 20.000 Fracht-, Fahrgast- und Sportschiffe passieren die Schleuse im Jahr. Die Abfertigung verläuft schnell: Die Schiffe werden in den Kammern pro Minute um einen Meter gehoben oder gesenkt.

Von Beginn des Mittellandkanals bei Hörstel westlich von Osnabrück (Abzweig aus dem Dortmund-Ems-Kanal) bis Anderten – das sind rund 175 Kilometer – ist dies die erste Schleuse. Erst hier muss der insgesamt 325,7 Kilometer lange Kanal auf dem Weg bis Hohenwarthe (Elbe-Havel-Kanal) östlich von Magdeburg einen 17 Meter hohen Kreiderücken überwinden. Zum Bau der Schleuse wurde sogar ein Zementwerk an der Baustelle errichtet. Zusammen mit Eisen, Stahlbeton und Kies wurde so viel Material verbaut wie in einen Güterzug von 450 Kilometern Länge gepasst hätte – von Hannover bis Heidelberg.

Das Betriebsgelände ist nicht zugänglich. Von der Brücke im Verlauf der Lehrter Straße besteht aber ein guter Blick auf die Anlage und den Betriebsablauf. Am „Tag des offenen Denkmals“, dem jeweils zweiten Sonntag im September, kann die Hindenburgschleuse regelmäßig besichtigt werden.

Station 2 - Ahlten: Mächtig auf Draht – Strom für die Bahn

Von 1842 bis 1843 legten die Bauarbeiter die Gleise für die Strecke Hannover-Braunschweig durch das Gebiet von Ahlten, das heute zur Stadt Lehrte gehört. Die Abteilung Energie der Deutschen Bahn betreibt von hier das 6000 Kilometer lange Oberleitungsnetz im Nordwesten Deutschlands. Von Ahlten aus werden rund 7500 Schalter im Gebiet ferngesteuert. Das Umspannwerk nördlich der Bahnlinie ging 1929 in Betrieb. Über die Schaltzentrale Lehrte am Eisenbahnlängsweg leitet E.ON Netz den Strom zu rund zwei Millionen Endverbrauchern in Deutschland. Teilweise hohl ist der Ahltener Untergrund: Von 1952 bis 1995 wurde Erdöl gefördert. Die Hohlräume werden seit 1999 von E.ON Ruhrgas während der Sommermonate als Erdgasspeicher genutzt.

Station 3 - Lehrte: Schienen brachten den Wohlstand

Die „dampfenden Feuerbüchsen“ wollte im frühen 19. Jahrhundert in Hannover niemand haben. Deshalb wurde Lehrte zunächst Endhaltepunkt der Strecke von Berlin in Richtung Hannover. Das Pendant in Berlin trug entsprechend den Namen „Lehrter Bahnhof“ (heute: Berlin Hauptbahnhof). Schon bald, am 22. Oktober 1843, konnte auch die Strecke Lehrte-Hannover eröffnet werden. Das 1844 entstandene Lehrter Bahnhofsgebäude steht heute unter Denkmalschutz. Die Bauleitung hatte der später berühmt gewordene hannoversche Architekt Conrad Wilhelm Hase. 1845 kamen die Strecken nach Celle und 1846 nach Hildesheim hinzu. 1847 fuhren Züge auch bis Harburg, Minden und von Wunstorf bis Bremen. Lehrte hatte damals etwa 750 Einwohner. 1900 waren es schon rund 6550 Bewohner, heute sind es etwa 23.000, zusammen mit den dazugehörigen Dörfern knapp 44.000. Seit jener Zeit entwickelte sich Lehrte zum Eisenbahnknotenpunkt. Es siedelten sich Industrien an wie Tonwaren-, Mineraldünger-, Zement- und Zuckerfabrik. Lehrte wurde auch Viehumschlagsplatz. In der Blütezeit hatte die Stadt zehn Bahnübergänge, was später jedoch den zunehmenden Autoverkehr bremste, bis 1990 eine östliche Umgehung für die Bahn gelegt wurde. Neben Geräuschen von Stahlrädern auf Gleisen war es der süßliche Zuckergeruch im Herbst, der für die Stadt typisch war. Die Zuckerfabrik schloss jedoch 1998.

Der Bau des von Ferdinand Schwarz entworfenen Bahnhofsgebäudes von 1844 wurde von Conrad Wilhelm Hase (1818-1902) überwacht. Der junge Architekt hatte nach seinem Studium in München als Maurer an Georg Ludwig Friedrich Laves neugotischem Mausoleum für Carl von Alten gearbeitet. Als 25-Jähriger erhielt er Aufträge der Eisenbahn zur Baubetreuung der Bahnhöfe in Lehrte, Celle, Wunstorf, Sarstedt, Nordstemmen, Elze und Alfeld. Das Lehrter Bahnhofsgebäude erinnert an den Einfluss von Laves' Rundbögen und steht unter Denkmalschutz. Hase ist auch bekannt durch den Bau des Künstlerhauses (1852), der Apotheke am Klagesmarkt (1861) und der Fassade des Alten Rathauses (1890) in Hannover sowie der Kirche in Langenhagen (1869) und der Post in Hildesheim (1880).

In der Bahnhofstraße westlich der Gleise (durch den Fußgängertunnel gehen) erinnert eine alte, schwarze Dampflok an die Vergangenheit. Das 78 Tonnen schwere Gefährt wurde 1942 gebaut, ist fast 23 Meter lang und konnte bis zu 80 km/h schnell werden. Über eine Treppe lässt sich in den Lokführerstand blicken.

Station 4 - Wasserturm erinnert an Zuckerfabrik

Im Jahr 1883 gründete August Bödecker die Lehrter Zucker AG, die seit 1990 Teil der Nordzucker AG ist. Acht Jahre später wurde die noch neue Fabrikanlage nahe der Innenstadt 1998 stillgelegt und abgebaut. Heute erhebt sich noch ein 1912 von Stadtbaumeister Max Huguenin erbauter 45 Meter hoher Wasserturm auf dem ehemaligen Fabrikgelände. Abends tauchen Lampen ihn in blaues und weißes Licht. Rechts vom Eingang erinnert ein Wasseranzeiger mit Drahtseil nach oben an den Wasserbehälter. In ihm war Platz für 250.000 Liter.

Hier, wo lange Zeit die mächtigen Silos der Zuckerfabrik das Stadtbild prägten, öffnet sich heute der Hohnhorstpark mit Boulderwand zum Klettern und Flächen zum Skaten. Er zieht sich am Parkschlösschen von 1919 und einem Fachwerkhaus an Seen und Obstwiesen vorbei bis zum Hohnhorstsee an der Autobahn hin und liefert mit seinen verschiedenen Elementen auf 26 Hektar für jeden Besucher etwas.

Zuckerfabriken wurden als industrielle Großbetriebe angelegt und entstanden in der Region Hannover zwischen 1874 und 1884. Das A und O des wirtschaftlichen Erfolges war die Versorgung mit Rüben. Im Herbst ernteten die Bauern täglich nur eine mit der Zuckerfabrik zur Abnahme verabredete Menge, die noch am gleichen Tag zur Fabrik geschafft wurde, damit die anspruchsvolle Hackfrucht keinen Zucker verlor.

Nach einer gründlichen Wäsche durchliefen die Rüben in der Fabrik die „süße Straße“. Sie wurden zu drei Millimeter starken Rübenschnitzeln geschnitten und in heißem Wasser ausgelaugt. Dabei gaben sie ihren Zucker an das Wasser ab. Dieser Rohsaft enthielt Säuren und Salze, die mit gebranntem Kalk – jede Zuckerfabrik nannte einen Kalkofen ihr Eigen – gebunden und durch die Einleitung von Kohlenäure ausgefällt wurden. Der anschließend gefilterte Saft wurde durch Verdampfen und Kochen reduziert, bis sich erste Zuckerkristalle zeigten. In langen Trögen kristallisierte der Zucker unter ständigem Rühren weiter aus. Große Zentrifugen schleuderten den restlichen anhaftenden Sirup von den Kristallen; Wasser oder Wasserdampf lösten letzte Sirupreste. Der jetzt entstandene Weißzucker wurde durch verschiedene Bearbeitungsmethoden zu unterschiedlichen Zuckerarten umgewandelt. An vielen Stationen im Produktionsprozess erreichten die Temperaturen 50 Grad Celsius und mehr.

Einkehren und Rasten: Alte Schlosserei mit Galerie. Auf dem Gelände der Zuckerfabrik entstand die Schlosserei bei einer Fabrikerweiterung im Jahr 1952. Das 1999 stillgelegte Haus wurde restauriert und dient seit 2005 als städtische Galerie für die Präsentation von Ausstellungen.

Station 5 - Manske machte Zement

Die Manskestraße führt vom Kreisel am Wasserturm nach Norden Richtung Autobahn und erinnert an Hermann Manske. Er gründete 1881 in der Lehrter Feldmark die Zementfabrik Germania (1910 stillgelegt), 1886 in Misburg ein zweites Werk, und stiftete der Stadt 1892 ein Krankenhaus. Das heutige Klinikum der Region Hannover

befindet sich ein paar Meter weiter nördlich an der Manskestraße. Manskes Werke gehörten zu den größten Portlandzement-Firmen Europas und beteiligten sich 1893 mit einer Figur der Germania an der Weltausstellung in Chicago. Portlandzement wurde 1842 in England erfunden, lässt sich industriell aus Mergel herstellen und ist wasserfest.

Station 6 - Große Attraktion: Museumsstellwerk

Es gehört zu den Dauerattraktionen der Eisenbahnerstadt und ist ein prima Ausflugsziel für die Familie: Jeden 4. Sonntag im Monat vormittags öffnet das Museumsstellwerk Lpf am Bahnhof Lehrte seine Pforten. Lpf heißt „Lehrte Personenbahnhof Fahrdienstleiter“. Der saß hier oben in dem 1896 errichteten Stellwerk in Richtersdorf. Der 1983 gegründete Modelleisenbahnverein hat das für Lehrte typische Gebäude erhalten und präsentiert dort seine großflächige Modelllandschaft, die den Lehrter Personenbahnhof um das Jahr 1960 als Miniatur liebevoll darstellt. Digital gesteuert, ist dort der Zugverkehr von damals zu erleben – inklusive Rangierfahrten. Das Modell befindet sich im Untergeschoss des Stellwerks. Im unbeheizten Obergeschoss können Technikbegeisterte sich das mechanische Stellwerk anschauen, mit dem einst die Weichen und Signale im Bahnhof Lehrte gesteuert wurden. Es stammt aus dem Jahr 1896 und ist noch immer voll funktionstüchtig.

Das älteste und größte mechanische Stellwerk in Norddeutschland hat eine 20 Meter lange Hebelbank zu bieten. Jeder Eisenbahnfan wird staunen. Von hier wurden über meterlange Stahlseile die jeweiligen Weichen oder Signale gestellt. Es handelt sich um eine mechanische Zugsicherungseinrichtung der Bauart „Jüdel“ aus Braunschweig von 1912. Das heißt: Bedient wurden die Hebel mit den starken Armen des Stellwerkleiters. Von hier fällt der Blick auf das große Gleisdreieck, das das Stellwerk umgibt. Mit bis zu 120 km/h rauschen heute die Schnellzüge vorbei.

Lehrte als Miniatur von 1960: Die 21 mal 3 Meter große Modelleisenbahnanlage des Lehrter Personenbahnhofs zeigt im ehemaligen Spannwerksraum die Situation in der Eisenbahnerstadt Lehrte im Jahr 1960. Mehrere hundert Meter Gleise verlegten die Mitglieder. Dampf- und Diesellokmodelle rauschen oder zuckeln durch die Modelllandschaft. Schmuckstücke sind der Ringlokschuppen mit Drehscheibe, der Wasserturm und das Empfangsgebäude von 1844. Alles von Mitgliedern maßstabsgetreu für H0 (sprich: Ha-Null) nachgebaut. Das ist der Maßstab 1:87 und bedeutet 16,5 Millimeter Spurweite. Wohnhäuser, Schrebergärten, Autos und Menschen sind auf der Anlage zu sehen, bis hin zu Details wie den originalen Bahnsteigssäulen von 1960. Sie wurden aus Messing nachgegossen. Und das historische Stellwerk selbst ist als rot leuchtendes Modell zu erkennen.

Modelleisenbahnverein Lehrte, geöffnet an jedem 4. Sonntag im Monat von 10-13 Uhr, Erw. 2, Kinder 1 Euro, Tel. 05132/8966 oder 56377, www.mev-lehrte.de

Station 7 - 85 Jahre lang Salze hoch geholt: Doppelschachtanlage Bergmanns-segen-Hugo

Das Werk Bergmannsseggen ging 1913 in Betrieb. „Hugo“ nahm schon 1909 Fahrt auf. Ein Jahr zuvor war der Schacht abgeteuft worden. 1947 war soviel unter Tage gebuddelt worden, dass die Bergleute die Strecken beider Schächte verbanden. 1983 schlossen sie dann auch Friedrichshall bei Sehnde an. Es gab noch einen vierten Schacht: den der „Gewerkschaft Hohenfels“ am heutigen Straßenbahnmuseum im Ortsteil Wehmingen. Der Salzstock breitet sich auf vielen Kilometern von Sarstedt über Sehnde bis Lehrte aus. Schon in den fünfziger Jahren ging der Abbau zurück. 1994 wurden die Förderung sowie die Aufbereitung des Rohsalzes eingestellt. 85 Jahre Salzbergbau gingen zu Ende. Heute werden in Bergmannsseggen-Hugo rund 50 verschiedene Produkte erzeugt, deren Rohstoffe aus aller Welt kommen. Die Firma K + S Kali GmbH in Kassel stellt hier Roll- und Pressgranulat her. Mit der Flutung des Schachtes Hugo wurde 1998 begonnen, das Blockfördergerüst und ein paar Gebäude blieben erhalten. Zu besichtigen ist der Betrieb von innen jedoch nicht. Mit den Bus Linien 371 oder 962, Haltestelle Ilten/ImSteinkamp zu erreichen, von dort zu Fuß die Glückaufstraße ca. 1,2 km in Richtung Osten.

Die Halden, die vom Radweg aus zu sehen sind, bestehen aus Abraum. Doch die darin befindlichen Salze, lassen die Halden bei trockener Luft hell leuchten. Die Wärme entzieht die Feuchtigkeit, das Salz strahlt. Wie kam es hier in die Erde? Vor 500 bis 250 Millionen Jahren breitete sich auch in dieser Gegend Mitteleuropas ein großes Binnenmeer aus. In den Buchten lagerte sich Salz aus dem salzhaltigen Wasser ab, zumal es tropisch heiß war zu der Zeit. Viel Wasser verdunstete. Die gelösten Minerale (Karbonate, Sulfate und Chloride) bildeten Kristalle und schichteten sich Hunderte Meter hoch auf. Das dauerte allerdings ein paar Millionen Jahre. Später falteten sich die Schichten nach oben auf. Steinsalze werden für den Verzehr verwendet, Kalisalze als Düngemittel für die Landwirtschaft.

Station 8 - Sehnde: Salz und Ton veränderten alles

804 erstmals urkundlich als „sinithi“ erwähnt, hieß der Ort 1028 „sinedi“ und 1147 „Senethe“. Sehnde bedeutet „Wohnplatz an der Viehweide“. Bis heute sind die 14 Sehnder Ortsteile vorwiegend landwirtschaftlich geprägt (zusammen rund 23.000 Einwohner). Doch 1896 gruben sich in Wehmingen die ersten Schaufeln tiefer in den Boden als je zuvor: Auf dem Gelände Hohenfels wurde der erste Kalischacht abgeteuft. 1902 kam das erste Steinsalz aus rund 600 Metern Tiefe an die Oberfläche. Von Sarstedt-Hotteln über Wehmingen bis Lehrte erstreckt sich auf mehr als 25 Kilometern Länge und zwei bis sieben Kilometer breit ein mächtiger Salzstock. Gebohrt wurde bis 1300 Meter Tiefe. Bis 1914 förderten die Arbeiter das begehrte Material in acht Kaliwerken durch 13 Schächte zu Tage.

Das Kaliwerk Hohenfels lief bis 1928. Die Grube wurde von 1984 bis 1992 mit Haldenlauge aus dem Kaliwerk Friedrichshall in Sehnde verfüllt, das von 1905 bis 1981 in Betrieb war. Neben dem Salz waren die Tongewinnung und die Ziegelproduktion sowie der Bau des Mittellandkanals wirtschaftlich für Sehnde entscheidend.

Der Bahnhof Sehnde: wurde 1846 eröffnet, seit dem hielten hier Züge. Das brachte einen starken Aufschwung für die Kali-, Zementindustrie und die Ziegeleien. Im Hannoverischen Post- und Eisenbahn-Cours-Buch von 1865 sind die Abfahrtszeiten nachzulesen: In Richtung Hildesheim um 8.50, 9.55 und 18.05 Uhr, nach Lehrte um 8.15, 14.40, 16.30 und 22.20 Uhr. 1897/98 ging zusätzlich die Straßenbahn auf der Linie 15 von Hannover über Ilten und Sehnde bis Haimar in Betrieb. Auch sie transportierte industrielle (Rohre) sowie landwirtschaftliche Güter (Zuckerrüben). Am 3. April 1960 fuhr sie das letzte Mal über die Gleise.

Station 9 - Zwei Ziegeleien am Ostrand

An der Bundesstraße 65 nach Rethmar am östlichen Rand Sehndes entstand um 1860 die erste Ziegelei des Ortes. Sie produzierte bis 1976 nahe der heutigen Flächen am Umspannwerk der E.ON nördlich der B 65. Um 1900 entstand südlich der Straße eine weitere Ziegelei, die Keramische Hütte. Sie war bis 1982 in Betrieb. Der Name des ehemaligen Besitzers, der Firmengruppe Bock, steht noch am mehr als 28 Jahre rauchlosen Schornstein. Die Betriebsgebäude dienen heute als Lager oder Werkstatt. Der Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover (aha) betreibt dort einen Recyclinghof.

Woher der Ton kam? Der Ton stammt aus der Kreidezeit vor rund 140 bis 70 Millionen Jahren. Es war die Zeit, in der zum Beispiel in Münchehagen am Steinhuder Meer die Dinosaurier ihre Fußabdrücke hinterließen. Der hiesige Ton befand sich am Ostrand des riesigen Salzstockes, der sich von Sarstedt über Sehnde bis Lehrte ausbreitete, in geringer Tiefe bis maximal 50 Meter. Die Technik des Tonbrennens war schon den Persern aus Mesopotamien vor etwa 6000 Jahren bekannt. Die Römer brachten das Wissen über die Alpen. In dieser Region begann 1870 eine hohe Nachfrage nach Ziegeln für Häuser. Durch die Eisenbahn kam nun auch Kohle in größeren Mengen zur Feuerung der Ziegeleiöfen heran. Die fertigen Ziegel schafften die Arbeiter zum 1846 gebauten Bahnhof in Sehnde. Von dort gelangten die Steine per Bahn quer durch Deutschland. Der Ton kam aus einer Grube südlich der heutigen B 65 auf dem Gelände des Landwirts Hasenbein. Auf kleinen Loren gelangte der Rohstoff über Gleise unter der Straße hindurch zur Ziegelei zum Formen und Trocknen. Als Ende des 19. Jahrhunderts ein Ringofen gebaut wurde, musste die Ziegelei rund 500 Meter nach Osten verlegt werden – zur Sicherheit im Brandfall für die benachbarten Wohnhäuser. Ab Mitte der zwanziger Jahre nutzte der Stromversorger Hastra das Werksgelände der Ziegelei nördlich der Straße nach Rethmar für das Aufstellen von Transformatoren. Heute befindet sich dort das Umspannwerk.

Auch der Mittellandkanal lieferte Ton. Als Ende der zwanziger Jahre die Wasserstraße gebaut wurde (1928 war der Kanal von Westen her bis Peine fertig), brachten die Arbeiter den Bodenaushub in die Gruben der Keramischen Hütte. Doch oh Wunder: Der Aushub war ausschließlich gut brennbarer Ton. Das Werk stellte die eigene Gewinnung ein und nutzte ab 1928 den Ton, den die Kanalbauarbeiter vor die Tür kippten. Die Qualität hatte allerdings doch ein wenig gelitten, so dass vorwiegend Hintermauersteine gebrannt wurden. 1954 übernahmen die „Dörentruper Sand- und Thonwerke“ die Ziegelei und nahmen wieder erstklassigen Ton aus der eigenen Grube in Duingen bei Alfeld. Die Verblendklinker lieferte die Firma bis Berlin und

Hamburg. 100 Beschäftigte produzierten 20 Millionen Steine im Jahr. 1982 war dann Schluss.

Station 10 - Kaliwerk Friedrichshall startete 1906

1901 ging es los mit dem Tiefbauschacht in Sehnde. Drei Jahre später stießen die Arbeiter bei 182 Metern auf festes Steinsalz. Bis der Schacht auf 520 Meter gebracht war, schrieb man schon das Jahr 1906. Dann begann die Produktion. Wer heute an der Halde steht, muss sich vorstellen, was dort früher an Gebäuden alles notwendig war: Es standen neben dem eisernen Förderturm das Kesselhaus, die elektrische Zentrale in Backstein mit hohen Glasfenstern zwischen schmalen Pfeilern, die Werksanschlussbahn und eine provisorische Chlorkaliumfabrik. Sie löste das Rohsalz und produzierte hundert Tonnen Düngemittel am Tag. 1912 arbeiteten unter Tage schon 130 Kumpel. 1929 erhielt das Kaliwerk einen eigenen Hafen am frisch eröffneten Mittellandkanal. 1981 wurde die Förderung beendet. Heute ist die Halde teilweise begrünt. Einmal im Jahr wird oben auf dem „Kalimandscharo“ Bergfest mit Tausenden von Gästen gefeiert.

Station 11 - Mittellandkanal: Hindenburg geht von Bord

Der Mittellandkanal ist die längste Wasserstraße Deutschlands. Ursprünglich war der Kanal für den Einsatz von Schleppzügen geplant worden, wobei ein Schleppschiff zwei bis vier Lastkähne mit je 600 Tonnen Ladung zog. Heute ist er so weit ausgebaut, dass ihn Schubverbände mit 185 Meter Länge und 3.500 Tonnen Ladekapazität oder 110 Meter lange Großmotorgüterschiffe mit einer Tragfähigkeit von über 2.000 Tonnen befahren können. Würde die Ladung eines einzigen Großmotorgüterschiffs mit Lastwagen befördert, bildeten diese auf der Straße eine Schlange von vier Kilometer Länge. Das rund 30 Kilometer lange Teilstück zwischen Misburg, Sehnde und Peine sowie der Stichkanal nach Hildesheim wurden am 20. Juni 1928 für den Schiffsverkehr freigegeben. Das war der Tag, an dem Reichspräsident Paul von Hindenburg die Anderter Schleuse in Betrieb nahm. Er fuhr von dort mit einem Ausflugsdampfer bis Sehnde und ging hier über einen provisorischen Holzsteg von Bord.

Station 12 - Schleuse Bolzum: "Wo ist Happiness?"

Sie steht zu Unrecht im Schatten der großen Schleuse in Anderten. Doch das 45 Tonnen schwere, schwarze Klapptor gab seit der Eröffnung 1928 jeden Monat immerhin rund 100 Schiffen den Weg frei in den 14,6 Kilometer langen Stichkanal nach Hildesheim. Wenn die neue, große Schleuse nebenan fertig ist und dann Koppelverbände bis 139 Metern Länge 8,50 Meter in ihrer Kammer überwinden lässt, bleibt die alte Bolzumer Schleuse als Denkmal erhalten. Über drei Monitore überwacht der Schleusenwärter von Bolzum aus seinem gläsernen Büro den Schiffsverkehr. Über Funk mit Sätzen wie „Wo ist ‚Happiness‘?“ oder „Seid ihr leer?“ läuft die Verständigung mit den Skippern. Fünf Schiffe zu Berg, sechs zu Tal, so lauten oft die Einträge ins Protokollheft. Wochentags von 6 bis 22 Uhr, sonnabends bis 16 Uhr wird geschleust. 83 Meter (in Ausnahmefällen auch 85 Meter) lange Schiffe, die höchstens

11,50 Meter breit sein dürfen, passen durch die eine Kammerschleuse. Die Fahrinne im Stichkanal ist drei Meter tief. Die Zahlen aus der Anfangszeit der Schleuse lesen sich so: 1928 waren es 534 „Fahrzeuge“ in beiden Richtungen, 1930 schon 1170 (1938 war das Schiffshebewerk Rothensee bei Magdeburg fertig mit dem Abstieg zur Elbe), 1950 dann 1819, 1968 sogar 6342.

Station 13 - Wehmingen: Bergwerk Hohenfels

1890 war das Salzfeld in ein paar hundert Metern Tiefe unter dem Roten Berg bei Wehmingen entdeckt worden. Der 105 Meter hohe Rücken besteht aus rötlichem Buntsandstein. Zwei Jahre später sicherte sich ein Berliner Konsortium die Bohrrechte und traf in 600 Metern Tiefe auf das begehrte Steinsalz. 1902 ging das Kalibergwerk als „Gewerkschaft Hohenfels“ in Betrieb. Stammsitz war im Westerwald. „Gewerkschaft“ ist dabei eine alte Unternehmensform aus dem Bergrecht. Sie gehört zu gewissen Anteilen („Kuxen“) den Eignern. Sie wurden auch Gewerken genannt und erhielten den Gewinn oder mussten „Zubußen“ zahlen. Reste der Anlage sind heute auf dem Gelände des Straßenbahnmuseums zu sehen. Eine Werkbahn sicherte den Abtransport der Kalisalze zum Bahnhof Algermissen an der Strecke Lehrte-Hildesheim. Die Werkbahn wurde 1926 stillgelegt, als die Produktion bis 1937 ruhte. Der Förderturm konnte nicht restauriert werden und wurde 1984 abgerissen. Ein Jahr später flutete man die Anlagen unter Tage. Dort hatte sich seit 1937 ein Munitionslager der Wehrmacht befunden. Kalisalz war wieder interessant – als Grundstoff für die Munition in Granaten, die hier befüllt wurden. In einem Arbeitslager für die „Munitionsanstalt Sehnde“ lebten zeitweilig 500 Zwangsarbeiter. Bis 1966 nutzte die britische Armee das Werksgelände, bis 1973 die Bundeswehr. Dann bezog das „Hannoversche Straßenbahnmuseum“ die Flächen und Gebäude.

Von der Pferdebahn des 19. Jahrhunderts über „Reutlinger Triebwagen 21 und 26“ und Oberleitungsbusse bis zu hannoverschen Straßenbahnen sind rund 100 Fahrzeuge auf dem Gelände und in alten Hallen des früheren Kalibergwerks zu sehen. Aus einer Sammlung von alten Verkehrsmitteln entstand das Museum 1987. Es setzt sich für den Erhalt und die Präsentation der einst wichtigsten städtischen Verkehrsmittel ein. Das Museum hat überregionale Bedeutung. In mehreren Ausstellungshallen und auf dem Freigelände werden ausgewählte Fahrzeuge aus der Straßenbahngeschichte präsentiert. Im Hauptgebäude sind Ausstellungen zum technischen und geschichtlichen Umfeld der 'Tram' im Aufbau. Eine Fahrt mit einem Oldtimer gehört mit zu den eindrucksvollsten Erlebnissen eines Besuches. Die gesamte Anlage steht als Zeugnis der Industriegeschichte unter Denkmalschutz. Bei einem Besuch erfährt man viel über Geschichte und technische Entwicklungen. Für einen Besuch sollte man genug Zeit einplanen

Hohenfelser Str. 16, 31319 Sehnde, Tel. (0511) 646-3312, April - Oktober, So u. Feiertage 11-17 Uhr, Erw. 6 Euro, Kinder 2,50 Euro.

Noch zu sehen sind westlich des Werkes an der Doktor-Sauer-Straße die 1897 errichtete Direktorenvilla „Friederike“ sowie die umliegenden Häuser. Sie entstanden um 1910 für das leitende Personal des Kaliwerkes.

Auch der noch erhaltene Wasserturm am Südwestrand der Siedlung gehört zum damaligen Ensemble des Werkes. Er war auf dem höchsten Geländepunkt errichtet

worden, um maximalen Wasserdruck für die Versorgung der Siedlung und der Anlagen aufzubauen. Heute steht er unter Denkmalschutz und wird privat genutzt. Von hier aus hat der Besucher auch vom Weg aus besten Fernblick auf Hannover und den Deister. Er sieht beim Blick nach Westen links Laatzen, dann rechts weiter das Expo- und Messegelände mit seinen auffälligen Bauten, die Stadtsilhouette Hannovers, den Telex und das Zementwerk Höver. Im Vordergrund sind der Ort Wirringen und fünf Windräder zu sehen, wobei eines davon mit bunten „Smarties“ verziert ist – ein Kunstprojekt zur Weltausstellung Expo 2000. Je nach Windstärke leuchten nachts die bunten Punkte unterschiedlich intensiv.

Station 14 - Ideal: Mergel aus der Grube, Zementwerk Höver

80 Prozent Kalk, 20 Prozent Ton – das steckt im Mergel, der in den Gruben bei Höver gefördert wird. Es ist die ideale Kombination, um den hochwertigen Portlandzement herzustellen. Der Mergel wird zerkleinert und bei 1450 Grad gebrannt, dann wird Gips zugesetzt und gemahlen. Die 1907 gegründete Portlandzementfabrik „Alemania A.-G.“ in Höver lieferte schon den Zement für den Bau der Schleuse in Anderten. Von 1878 bis 1914 hatte sich der Zementverkauf in Deutschland 18-fach erhöht. Der Raum Misburg-Lehrte war bald ein Zentrum der Zementindustrie in Deutschland. 1973 produzierte das Werk täglich 3000 Tonnen Zement, ein bundesweiter Rekord. Der Mergel war einfach zu gewinnen, denn er lag dicht unter der Oberfläche. Die Kohle zum Brennen konnte durch Züge und später auf dem Mittelkanal schnell in großen Mengen herbeigeschafft werden. Allerdings lag in und um Höver bald alles unter einer feinen Staubschicht, bis der nächste Regen kam. Die Herstellung war ein Saisongeschäft, da im Winter kaum gebaut wurde und auch der Mergel festgefroren war. Von April bis November strömten die Saisonkräfte heran. Oft waren es osteuropäische Wanderarbeiter. Typische Krankheiten waren damals Erkrankungen der Atemwege, Hautreizungen und Bindehautentzündungen. Das Werk in Höver gehört heute dem Schweizer Zementkonzern Holcim mit Sitz in Rapperswil-Jona, einem der weltgrößten Produzenten auf dem Gebiet. Das Werk lässt sich nicht besichtigen, doch von außen sind die Anlagen gut zu erkennen.