

Der Ichthyosaurier aus Salzgitter

Im Dezember 1940 wurde im Schacht Georg bei Gitter, etwa 100 Meter unter Tage, das fast vollständig erhaltene Skelett eines Ichthyosauriers (altgriechisch: Fischechse) gefunden. Bei der Streckenerweiterung trat im Hangenden des erzführenden Lagers der Fossilfund in seiner ganzen Längsseite zu Tage. Im Januar 1941 begannen die schwierigen Bergungsarbeiten unter Leitung des Geologen der Reichswerke Johannes Weigelt, Professor für Paläontologie der Universität Halle, der das Fossil danach in die dortige Sammlung überführte. Das Skelett wurde von Oskar Kuhn weiter freigelegt und 1946 in einer kurzen wissenschaftlichen Publikation beschrieben und benannt. Der Ichthyosaurier verblieb bis auf weiteres in Halle und wurde schließlich im Dezember 2000 vom Geiseltalmuseum durch Prof. Dr. Hartmut Haubold nach Salzgitter überführt. Unter Anleitung von Dr. Martin Sander, Professor für Paläontologie der Universität Bonn wurde ein Abguss des Originalmaterials angefertigt und dieser als Skelettrekonstruktion im Gewölbekeller des Schlosses Salder montiert. Das Original-Knochenmaterial wird daneben in der Fundsituation präsentiert.

Die Gruppe der Ichthyosaurier bevölkerte die Weltmeere im Erdmittelalter, das mit der Triaszeit vor 230 Millionen Jahren begann und vor circa 65 Millionen Jahren mit der Kreidezeit endete. Ichthyosaurier, deren Vorfahren landlebende Reptilien waren, lassen sich am ehesten mit heutigen Delphinen und Walen vergleichen. Ihre Größe lag je nach Art und Gattungszugehörigkeit zwischen einem und mehr als zwanzig Metern. Sie ernährten sich von Tintenfischen, von anderen Fischen und kleineren Meeresreptilien. Durch ihre schlängelnde Schwimmweise, ähnlich den heutigen Thunfischen oder Haien, diente die Schwanzflosse als Haupttriebsorgan. Weitere Merkmale der Tiere sind ein Kopf mit großen Augen und einem verkürzten Schädeldach, ein langer, spindelförmiger Körper sowie vollständig zu Paddeln umgeformte Gliedmaßen. Fossilfunde von trächtigen Weibchen mit Embryonen beweisen, dass die Ichthyosaurier schon früh in ihrer Entwicklungsgeschichte lebendgebärend waren. Dadurch war eine optimale Anpassung an ein Leben im Meer gegeben.



Die Halswirbel 1 - 10 des Ichthyosauriers.



Rechter Oberarmknochen des Ichthyosauriers.



Im Dezember 1940 wurde im Schacht Georg bei Gitter, etwa 100 Meter unter Tage, das Skelett eines Unterkreide-Ichthyosauriers freigelegt und in der Folgezeit geborgen.



Präsentation des Ichthyosauriers von Salzgitter im Städtischen Museum Schloss Salder.

Carl Christoph Hermann Lattemann

Ballonfahrer aus Gebhardshagen

Luftpionier Lattemann wurde in Gebhardshagen geboren und verbrachte seine Kindheit im Ort.

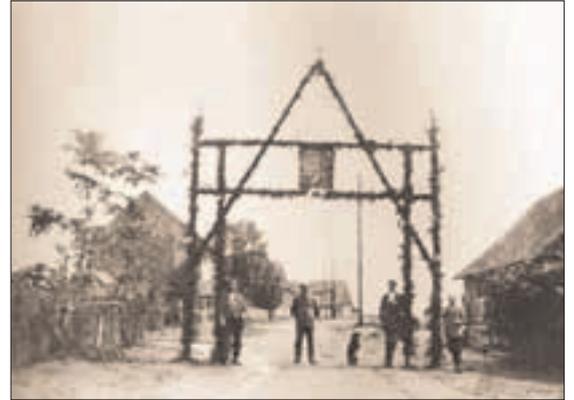


Vielfach sind Straßennamen Ausgangspunkt einer Spurensuche, so die Lattemannsgasse in Gebhardshagen, benannt nach Carl Christoph Hermann Lattemann. Dieser wurde am 14. September 1852 als Sohn des Kotsassen und Drechslermeisters Conrad Heinrich Christoph Lattemann in Gebhardshagen geboren. Von klein auf begeisterte er sich für das Fliegen. So verließ er schon bald seinen Geburtsort, und in Berlin gelang es ihm, Kontakte zur Luftfahrt zu bekommen und aktiv als Ballonfahrer tätig zu werden. Ein Kindheitstraum ging in Erfüllung. Lattemann trat in vielen deutschen Städten auf, vor allem aber in Krefeld und in Frankfurt am Main, den Hochburgen des Ballonfahrens. Lattemann gehörte zur dritten Generation der Ballonfahrer. Ballonaufstiege als Volksbelustigungen waren ein lukratives Geschäft – Lattemann konnte seit Mitte der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts von seinen Auftritten gut leben – aber auch sehr risikoreich. Lattemann beteiligte sich an den Vorführungen mit fallschirmgebremsten Abstürzen aus dem aufsteigenden Ballon.

Er hatte den Fallschirm zu einem Faltschirm, den „Touristenfallschirm“ weiterentwickelt. Außerdem hatte er einen Fallschirmballon konstruiert. Beim dritten Versuch, mit diesem zu landen, stürzte Lattemann am 17. Juni 1894 bei einer Veranstaltung in Krefeld zu Tode. Der Fallschirmballon hatte sich nicht geöffnet. Drei Tage später wurde Carl Christoph Hermann Lattemann auf dem evangelischen Friedhof in Krefeld beigesetzt. Ein Jahr lang war seine Lebensgefährtin Katharina Paulus auch seine Partnerin im Ballongeschäft gewesen. Bereits ab 1890 hatte die gelernte Schneiderin vorwiegend in den Wintermonaten an der Herstellung und Reparatur von Ballonen und Fallschirmen gearbeitet.

Das Fahnenjagen

Fahnenjagen in Engelnstedt 1926 (rechts) und 1948 (links); fünf Jahre später wurde in Salzgitter-Engelnstedt das Fahnenjagen vom Treckergeschicklichkeitsfahren abgelöst (Mitte), die auf ein Brett gestellte Milchkanne durfte nicht herunterfallen.



Der Überlieferung nach wurde das Fahnenjagen am Himmelfahrtstage oder dem Tag danach (Hagelfeiertag) abgehalten. Wurde in einem Dorf das Fahnenjagen beschlossen, so erwählte sich jeder Teilnehmer, Bauernsohn oder Knecht, eine Kranzjungfer, für die er ritt. Unter Aufsicht eines Großknechtes wurde am Morgen des Festtages das Kranzstechen geübt. Am Nachmittag versammelten sich die Reiter vor der Gastwirtschaft, wo sie eine Kranzjungfer mit einem überlieferten Spruch begrüßte. Nachdem Kranzjungfern und Musikanten auf einem geschmückten Ackerwagen Platz genommen hatten, wurden sie von den Reitern durch das Dorf zum Festplatz geleitet. Vor dem Kranzbogen begrüßte der Offizier die Reiter mit dem gereimten Fahnenspruch.



Dann begann das Stechen, das die Kunst des Reitens, eine feste Faust und ein sicheres Auge voraussetzte. Wer den Kranz verfehlte, schied aus. Dreimal wurde das Stechen wiederholt, jedes Mal nach einem kleineren Kranz. Blieben mehrere Reiter im letzten Stechen, ritten sie so lange, bis einer die anderen „ausgestochen“ hatte. Seine Ehrendame schmückte ihn feierlich mit einem Kranz und das Halstuch – früher eine Fahne – wurde ihm als Siegespreis überreicht. Ein Tanz in der Wirtschaft beschloss das Stechen. Auch heute gibt es noch das Fahnenjagen, so lädt unter anderem die „Fahnenjage-Gesellschaft Hohetor 1919“ zu diesem historischen Sport.

Siegerehrung nach einem von der „Fahnenjage-Gesellschaft Hohetor 1919“ veranstaltetem Fahnenjagen.

Auf den Spuren der Mobilität in Salzgitter



Der Beddinger Hafen

Im Reichsgesetzblatt vom 17. Dezember 1937 wurde das Gesetz über den Stichkanal nach Bleckenstedt-Hallendorf veröffentlicht. In der Begründung zu diesem Gesetz heißt es: „Die Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“ beabsichtigen, im Lande Braunschweig bei Bleckenstedt-Hallendorf ein Hüttenwerk zur Verarbeitung deutscher Erze aus dem Harzvorland zu errichten.“ Die für die Verhüttung erforderliche Kohle und die sonstigen für den Betrieb und den Werkbau erforderlichen Stoffe sollten größtenteils auf dem Wasserweg herangebracht und andererseits die fertigen Produkte vom Werk aus auf diesen Weg verfrachtet werden. Um das Hüttenwerk an den Wasserweg anzuschließen, war der Bau eines etwa 15 Kilometer langen Stichkanals und die Anlegung eines Hafens von drei Kilometer Länge am Ende des Kanals erforderlich. Die Aufsicht über den Bau des Stichkanals samt Hafenbecken hatte die Reichswasserstraßenverwaltung. Am 2. Dezember 1940 passierte erstmals ein Schleppzug, vom Mittellandkanal kommend, mit drei Schiffen und einer Ladung Feinkohle für die Kokerei den mit bunten Wimpeln geschmückten Eingang zum Vorhafen bei Beddingen. Für den Ort waren mit dem Bau des Stichkanals die Verkehrswege zu den Nachbargemeinden Bleckenstedt, Sauingen und Üfingen weggefallen; diese Dörfer waren von Beddingen nur noch auf größeren Umwegen zu erreichen. Allerdings wurde ein Fährbetrieb über den Kanal eingerichtet, der bis zum Bau der Fußgängerbrücke im Jahre 1964 bestand.

Die Binnenschifffahrt war in den letzten Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren wegen der vielfältigen Kriegsschäden an den Kanälen nur streckenweise möglich. Dies wirkte sich – wie auch die Demontage der Reichswerke – auf den Beddinger Hafen aus. Die ersten Transporte nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren der Versand von Demontagegütern und von Stammholz, als Reparationsgut für die Engländer im Harz geschlagen, zu den Seehäfen. Mit dem endgültigen Demontagestopp für die Reichswerke vom Januar 1951 stieg auch der Güterverkehr auf dem Stichkanal stark an, so wurden im Jahre 1956 im Binnenhafen Salzgitter-Beddungen bereits 2 494 274 Tonnen umgeschlagen, 1 774 461 Tonnen im Empfang und 719 813 Tonnen im Versand; 4450 Schiffe führten diese Transporte aus. Im Jahre 1960 betrug der Güterumschlag fast drei Millionen Tonnen, an Umschlagsgeräten waren vorhanden: ein Portalkran, drei Dampfkräne und zwei Brückenkräne mit Tragfähigkeiten zwischen 3,5 und 10 Tonnen. Der Trend zu immer höheren Stückgewichten führte im August 1976 zum Aufbau eines Vollportal-Drehkrans für Einzelstückgewichte bis zu 50 Tonnen. Am 5. März 1980 wurde im Beddinger Hafen der erste Container verladen.



Der Stichkanal trennt Beddingen von den Nachbarorten Bleckenstedt (vorn) und Sauingen, Aufnahme 1945.



Im Beddinger Hafen, März 1953.



Im Jahre 1972 wurde bei Beddingen eine Brücke für die Industriestraße Nord über den Kanal gebaut.

Die Autowerke Salzgitter, Janssen & Mikolajczyk OHG



Ausgebaute Jeepmotoren bildeten den Grundstoff für die Neufertigung.



Blick in die Lackiererei.



Die Montage der Motoren erfolgte in fließender Fertigung, die durch viele Kontrollen überwacht wurde.



Verschiedene Ausführungen des Jeep-Fahrgestelles (v. l. n. r.): Standardtyp (Lieferwagen, der zu einem Personenwagen mit acht Sitzen umgebaut werden konnte), Eintonner-Kastenlieferwagen mit Anhänger, Eintonnen-Pritschenlieferwagen.



In der Fabrikationsabteilung wurden die Fahrgestelle montiert.

Am 5. August 1945 begann Heinrich Janssen mit zunächst fünf Mitarbeitern die Autowerke Salzgitter aufzubauen. Dafür stand ihnen ein Werkstattzug zur Verfügung, den Janssen, der im Juli 1945 in Eger aus der amerikanischen Kriegsgefangenschaft entlassen worden war, vom dortigen Kommandanten geschenkt bekommen hatte. In dem sich entwickelnden Autoreparaturgroßbetrieb wurden bis zur Währungsreform am 20. Juni 1948 circa 12 000

Generalüberholungen an Motoren und Fahrzeugen durchgeführt. Die Kunden kamen in dieser Zeit sogar aus Hamburg und Schleswig-Holstein, weil man auch hier von dem Improvisationskönnen der Autowerke Salzgitter erfahren hatte. Nach der Währungsreform entstand aus dem Reparaturbetrieb eine Autofabrik, in der nicht fahrbereite Jeeps umgebaut wurden, vor allem zu Eintonner-Lieferwagen – auch als Kasten- oder Pritschenlieferwagen – und Achtsitzer-Personenwagen, die nicht mehr als zehn bis zwölf Liter Benzin auf 100 km verbrauchten. Mit ihren Produkten waren die Autowerke Salzgitter, Janssen & Mikolajczyk OHG von 1948 bis 1950 auch auf der Hannover-Messe vertreten. Doch musste die Automobilfabrik im Notstandsgebiet Salzgitter, in der über 500 Mitarbeiter beschäftigt waren, im Dezember 1950 Konkurs anmelden. Beantragte und bereits versprochene Überbrückungskredite wurden nicht zur Verfügung gestellt.

Wald – Klärteich – Europareservat

„Wald“, so der Brockhaus von 1895, „heißt jede mit wildwachsenden Bäumen bestandene größere Fläche, das Holz nicht zu jung und eine gewissen Form der Bestockung vorausgesetzt. Mit dem Wachsen der Bevölkerung und ihrer Ansprüche an höhere Zivilisation muss der Wald immer mehr schwinden zu Gunsten des Ackerbaus.“ Einerseits wollte man alles zur Bewahrung des Waldes tun, andererseits waren größere Rodungen unvermeidlich, denn unter dem Wald befand sich ertragreicher Ackerboden, der für die notwendige Ernährung genutzt werden musste. Um 1850 wurde so auch der Timmerlah, eine nördlich von Heerte gelegene Forst gerodet. 100 Jahre später war der überwiegende Teil des Strauchholzes, des zweiten Waldes bei Heerte, vom Abholzen betroffen; ein Klärteich für den Erzbergbau wurde angelegt; Waldarbeiter begannen im Sommer 1951 mit dem Fällen der Bäume.

Heute steht das 272 Hektar große Gelände des ehemaligen Klärteiches 3, einschließlich eines kleinen Restes des ehemaligen Waldes unter Naturschutz. Die Wasserfläche beträgt je nach Wasserstand zwischen 120 und 160 Hektar, bei einer maximalen Wassertiefe von drei Metern. Die Schilfbereiche haben sich laufend ausgebreitet und bedecken etwa 50 Hektar der mehr als doppelt so großen Schlammflächen. Entsprechend der Wandlung von einer Anlage für die Industrie zu einem bedeutenden Teil des Naturhaushaltes löste der neue Name „Heerter See“ die alte Betriebsbezeichnung ab. Am Heerter See wurden im Rahmen von ausgewerteten langjährigen Bestandserhebungen der NABU-Kreisgruppe Salzgitter 288 Vogelarten festgestellt; 112 von ihnen stehen auf der „Roten Liste“ der bestandsbedrohten Vogelarten. Zu ihnen zählen Kranich und Fischadler oder Kormoran und Flussüberläufer, die den See als Trittstein auf dem Weg in die Überwinterungs- oder Brutgebiete aufsuchen. Auch für Brutvögel besitzt der Heerter See aufgrund der Entwicklung der Schilfbereiche wachsende Bedeutung. So brüten hier unter anderem Wasserralle, Bartmeise und Teichrohrsänger. Im Jahre 1984 wurde der Heerter See als Naturschutzgebiet ausgewiesen. In der Schutzverordnung heißt es:

„Schutzzweck ist die Erhaltung und Entwicklung eines ehemaligen Grubenwasserteiches als Lebensraum schutzbedürftiger Tier- und Pflanzenarten und deren Gemeinschaften.“ Acht Jahre später, im November 1992, wurde das Gebiet zum Europareservat erklärt.



Der Heerter Förster mit Waldarbeitern, Mitte der 1930er Jahre.



Der Heerter Klärteich, 1965.



Blick vom Beobachtungsturm am Heerter See in Richtung Salzgitter AG, 2003.