

**Das Buch unterliegt dem Urheberrecht,  
eine Veröffentlichung in gedruckter oder  
digitaler Form ist nicht erlaubt.**

**Copyright Gemeinde Eschede**

JOACHIM GRIES / JOACHIM HOPPE

“ ... WAS WIR TUN, IST NICHT  
GERADE ZUM GUTEN ... ”

MARINESPERRZEUGAMT STARKSHORN

1937 - 1945



JOACHIM GRIES / JOACHIM HOPPE

“... WAS WIR TUN, IST NICHT  
GERADE ZUM GUTEN ...”

MARINESPERRZEUGAMT STARKSHORN

1937 - 1945



HEFT 4

AUS DER GESCHICHTE DER SAMTGEMEINDE ESCHEDÉ

Herausgegeben von der Gemeinde Eschede  
Alle Rechte vorbehalten  
Copyright by Gemeinde Eschede

Gesamtherstellung: Ströher Druck Celle, Hans-Heinrich-Warnke-Str. 15, 3100 Celle

Das Titelfoto zeigt den Wacholderhof im Jahr 1940. Rechts ist die westliche Wohnbaracke zu sehen, hinten links die Versorgungsbaracke mit Küche und Kantine.

# VORWORT

Wer dem Radfernweg Hannover-Lüneburg folgt, der stößt im Wald zwischen Starkshorn und Unterlüß, mitten im Naturpark Südheide, an den Wegkreuzungen auf zahlreiche Warnschilder: "Achtung Sprengstoffe! Betreten verboten! Lebensgefahr!" Ein kleines Schild an der Tür der Transformatorstation trägt die Bezeichnung "Wacholderhof", doch ein land- oder forstwirtschaftlicher Betrieb ist nicht zu sehen. Auf der Rückseite des roten Backsteingebäudes, oben unter dem Dach bei den ungenutzten Isolatoren, ist auf einem rostigen Blechschild noch schwach der Schriftzug "Marinesperrzeugamt" zu erkennen.

Vor 50 Jahren, während des Zweiten Weltkriegs standen hier mehrere Baracken, eine gepflasterte Straße bog an dieser Stelle Richtung Bahn ab, hinter dem bewachten Maschendrahtzaun, durch den dichten Wald vor neugierigen Blicken geschützt, produzierten in zahlreichen Gebäuden mehr als 100 Menschen Minen und Bojen für die deutsche Kriegsmarine. Hier in der Südheide, fern der Küste, entstanden die Kampfmittel, die dann in Nord- und Ostsee und im Atlantik zahlreiche Schiffe in die Tiefe rissen. Heute deuten nur noch die Warnschilder sowie Beton- und Mauerreste auf die Vergangenheit des Geländes hin.

Die Rekonstruktion der Geschichte des Marinesperrzeugamtes Starkshorn ist sehr schwierig. Die meisten Offiziere und Unteroffiziere der Kriegsmarine, die hier bis 1945 ihren Dienst versahen, sind inzwischen verstorben. Schriftliche Unterlagen fielen größtenteils den Kriegseignissen zum Opfer oder wurden in den letzten Kriegstagen gezielt vernichtet. So zählen neben wenigen Schriftstücken, die in diversen Archiven zu finden sind, Zeitzeugen, die damals als Arbeiter und Angestellte im Marinesperrzeugamt gearbeitet haben, heute zur wichtigsten Informationsquelle. Aus ihrer Erinnerung, die sich in den meisten Fällen auf die Tätigkeit am früheren Arbeitsplatz beschränkte - aus Geheimhaltungsgründen war ihnen das Betreten anderer Gebäude damals nicht erlaubt - haben wir im wesentlichen die Geschichte des Marinesperrzeugamtes Starkshorn zusammengetragen. Den Augenzeugen, die uns in zahlreichen Gesprächen interessante Details mitteilten, gilt unser besonderer Dank.



Abb. 1: Heute erinnern an den Waldweg zwischen Eschede und Unterlüß nur noch einige Warnschilder an das ehemalige Marinesperrzeugamt Starkshorn.



# DAS DRITTE REICH RÜSTET AUF

Bald nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten Ende Januar 1933 begann im Deutschen Reich die Aufrüstung. Vielerorts entstanden Munitionsanstalten (Munas) für die Teilstreitkräfte Heer, Luftwaffe und Marine. Die Standortwahl der Rüstungsplaner fiel aus Gründen der Tarnung häufig auf ländliche Gebiete. So wurde zum Beispiel schon 1934 zwischen Höfer und Scharnhorst mit dem Bau der Luftmuna Höfer begonnen, in der die Reichsluftwaffe den ganzen Krieg hindurch Bomben und Munition produzieren ließ.

Für die Aufrüstung der Deutschen Kriegsmarine war der Abschluß des deutsch-britischen Flottenabkommens im Juni 1935 ein wichtiges Datum. Es erlaubte der deutschen Marine eine Stärke von 35 Prozent der britischen Flotte. Im Berliner Reichskriegsministerium wurde daraufhin der Bau zahlreicher neuer Kriegsschiffe bis hin zu Flugzeugträgern geplant. Auch der Versorgung der Marine mit Seeminen wurde Aufmerksamkeit geschenkt. Es entstanden Pläne für den Bau mehrerer Marinesperrzeugämter.<sup>1</sup>

## ANLAGE UNTERLÜß

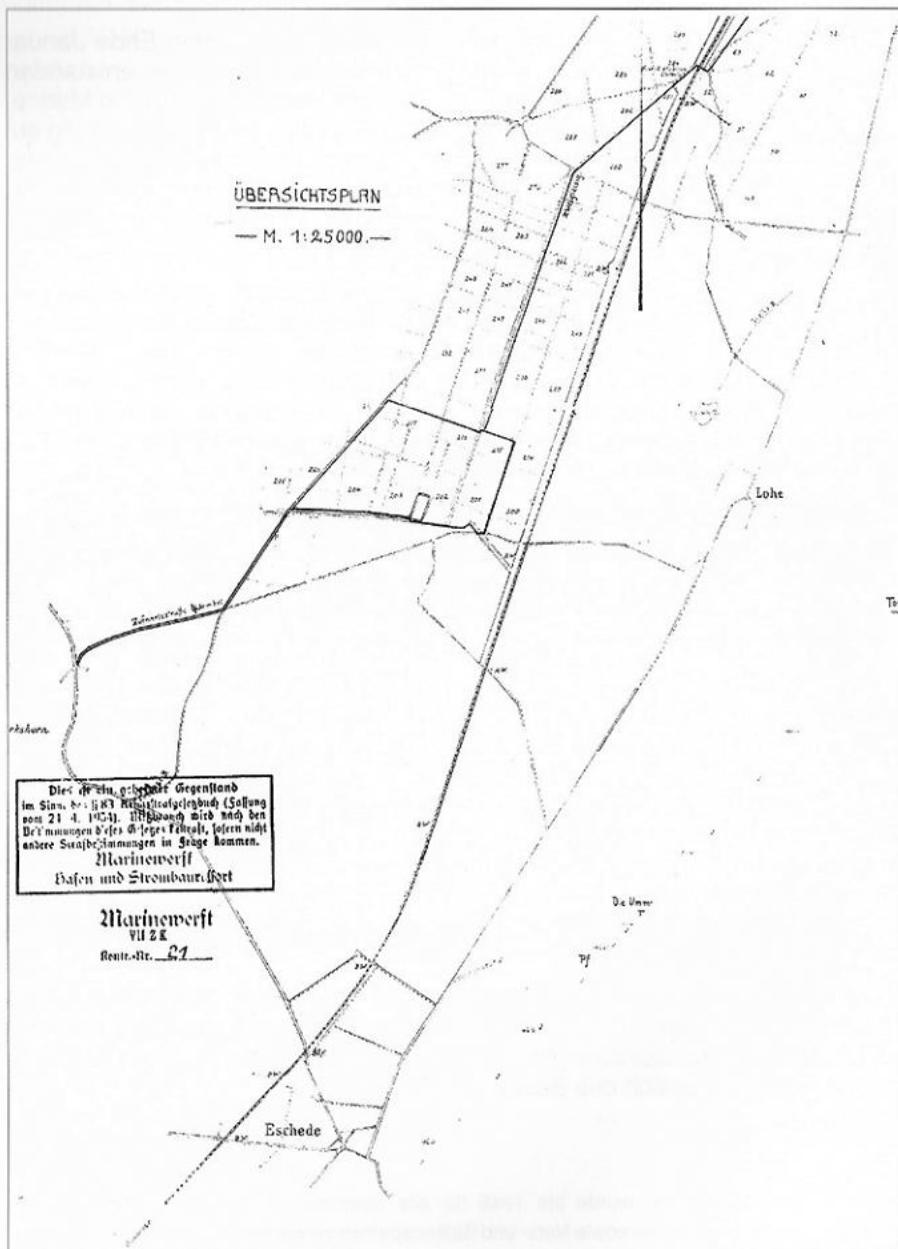
Am 7. Juni 1937 teilte die Marinewerft Wilhelmshaven in einem Brief dem Bürgermeister der Gemeinde Starkshorn mit, daß im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben im Staatsforst Unterlüß geplant sei, Teilstrecken der Gemeindeverbindungswege zwischen Starkshorn und Lohe sowie zwischen Starkshorn und Unterlüß auszubauen und zu befestigen. Die Kosten für den Ausbau wolle die Marinewerft tragen, die Gemeinde Starkshorn solle hierzu ihre grundsätzliche Genehmigung erteilen und auch künftig für die Wegeunterhaltung zuständig sein. Auf einer anliegenden Karte, wie das Schreiben selber mit dem Stempelaufdruck "geheim" versehen, waren die genauen Teilstrecken eingezeichnet. Ebenfalls skizziert war eine zweigleisige Schienenverbindung zwischen dem Baugelände und der Gemeinde Unterlüß.<sup>2</sup>

Zum 1. Oktober 1937 trat das Forstamt Lüß eine knapp 250 Hektar große Waldfläche im Süden der Staatsforst an die Marinewerft ab. Dazu kam der Geländestreifen für das Bahngleis und den Verladebahnhof im Jagen 305 etwa 1500 Meter südwestlich des Bahnhofs Unterlüß.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Der Begriff "Sperrwaffe" wurde bis 1945 für alle Seeminen, Minenabwehr- und U-Boot-Abwehrgeräte und -waffen sowie Netz- und Balkensperren verwendet; vgl. Günther, a.a.O. S.1.

<sup>2</sup> Samtgemeindearchiv Eschede (SAE), Fach 254/1.

<sup>3</sup> Gemeindearchiv Unterlüß, Fach 5.



Karte 1: Die ursprüngliche Planung sah für das Marinesperrzeugamt Starkshorn eine kleinere Grundfläche im Staatsforst Lüß vor.

Frau A., die von 1940 bis Anfang Januar 1945 selber im Marinesperrzeugamt arbeitete und Minen zusammenbaute, erinnerte sich, daß ihr Vater, der lange in der Forst tätig war, an der Vermessung des Geländes mitgewirkt habe.

*“Begrenzt wurde das Arsenal durch den Birkenstreifen im Süden, die Viereichenbahn im Norden, die Hundertmeterbahn mit den Hochspannungsmasten im Westen, und im Osten reichte es fast bis an die Bahn.”*

Ihr Vater, so Frau A., habe damals gesagt:

*“Gut, daß ich wieder Arbeit habe, aber was wir tun, ist nicht gerade zum Guten.”*

Das sei zwar nicht für ihre Ohren bestimmt gewesen, aber mitbekommen habe sie es trotzdem.<sup>4</sup>

Am 10. November 1937 wurde die Marinewerft Wilhelmshaven in Sachen Wegebau erneut vorstellig und teilte dem Landrat in Celle, dem Landesforstmeister in Lüneburg, dem Forstmeister in Lüß, dem Landesbauamt in Celle und dem Bürgermeister in Starkshorn mit, daß “aus Anlaß der Errichtung einer Sperrzeugamtsanlage” der Ausbau und die Befestigung von Teilstrecken der öffentlichen Wege Unterlüß-Starkshorn und Lohe-Starkshorn sowie des forstfiskalischen Weges am Südrand der Jagen 203, 204 und 205 beabsichtigt seien. Die Marinewerft wolle die Unterhaltung der ausgebauten Wegstrecken übernehmen, wenn sich Starkshorn und die Forstverwaltung angemessen beteiligen. “Die von der Gemeinde Starkshorn aufzuwendenden Beträge sind entweder in barem Gelde oder in Hand- und Spanndiensten zu leisten”, hieß es in dem Schreiben aus der Geheimkanzlei der Marinewerft weiter. Das Landesbauamt in Celle solle die Ausführung der Unterhaltung der Wegstrecken übernehmen. Die ausgebauten Wege sollten ihren Charakter als öffentliche Wege behalten. “Die Unterhaltungspflicht hört auf mit dem Tage, an dem die Straßenverbindung südöstliche Ecke des Jagens 206 - Schafstall - Jagengrenze 320/321 an der Straße Lutterloh-Unterlüß gebaut ist”, lautete Punkt 6 der von der Marinewerft vorgeschlagenen Bedingungen. “Zur Klärung der vorstehend erörterten Fragen soll am Freitag, dem 26. November 1937 eine Besprechung stattfinden. Treffpunkt 10 Uhr Bahnhof Unterlüß”, hieß es in dem Brief aus Wilhelmshaven abschließend.<sup>5</sup>

Vermutlich wurde zu diesem Zeitpunkt auf dem Gelände des Marinesperrzeugamts schon gebaut, denn in der Celleschen Zeitung hieß es bereits einen Tag vorher unter der Überschrift “Eschede im Aufstieg”:

*“... Rund um Eschede liegen zahlreiche Bauten der Wehrmacht, es wird viel geschafft dort....”<sup>6</sup>*

<sup>4</sup> Gespräch mit Frau A. am 29. Januar 1991.

<sup>5</sup> SAE, Fach 254/1.

<sup>6</sup> Cellesche Zeitung vom 9. November 1937.

Auf dem fast 250 Hektar großen Waldgelände entstanden in den folgenden Monaten unter dem Schutz der hohen Bäume zahlreiche Gebäude, die den Bereichen Verwaltung und Versorgung, Produktion, Lagerung (Bunker) sowie Umschlagplatz mit Verladebahnhof zuzuordnen waren.<sup>7</sup> Als erstes wurden in der südwestlichen Ecke des Areals zwei Wohnbaracken, eine Küchenbaracke mit Kantine und eine Baracke mit Waschräumen errichtet. In dem Barackenkomplex mit dem idyllischen Namen "Wacholderhof" wurden die Bauarbeiter untergebracht, die die Baulichkeiten erstellten.

Beim Bau der eingeschossigen roten Backsteingebäude sowie der Bunker, in denen später die Seeminen gelagert werden sollten, wurde der Hochwald weitestgehend geschützt. Der Reichsforstmeister und Preußische Landesforstmeister hatte am 11. November 1937 in einem Schreiben bezüglich der Erhaltung des Waldbestandes zur Tarnung wichtiger Werke den Leitern seiner Außenstellen mitgeteilt:

*"Der Herr Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe hat mich gebeten, bei der Errichtung k-l-wichtiger Betriebe ebenso wie bei R-Betrieben, falls derartige Anlagen in Wäldern entstehen, darauf zu achten, daß der Baumbestand, der an das Werkgelände grenzt, aus Tarnungsgründen weitgehendst erhalten bleibt. Ich bin mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden und werde in das geplante Reichsforstgesetz über die Tarnung wichtiger Werke folgende Vorschrift aufnehmen.:*

*"... Schönheit der Arbeit. Zur Erhaltung gesunder und schöner Arbeits- und Freizeitplätze ist bei Betrieben, in denen regelmäßig mehr als 20 Arbeiter beschäftigt werden, der auf dem Werkgelände befindliche und der angrenzende Waldbestand weitgehend im Rahmen einer ordnungsmäßigen Bewirtschaftung zu erhalten.*

*In diesen Waldungen bedarf jeder Holzeinschlag der Zustimmung des Forstamtes, in dessen Bezirk der Wald liegt. Das Forstamt kann den Einschlag gänzlich verbieten oder beschränkt zulassen. Es kann Bestimmungen über eine Wiederaufforstung treffen."*<sup>8</sup>

Die Arbeiten im Wald bei Starkshorn wurden sehr umsichtig durchgeführt. Großflächige Kahlschläge wurden vermieden, die Gebäude, teilweise unterkellert, entstanden praktisch im Schatten der Bäume. Die Bunker verschwanden unter einer Erdanschüttung und wurden sofort mit schnellwachsendem Buschwerk begrünt. Auch hier blieb der Baumbestand weitgehend unangetastet, Bäume, die durch die Anschüttungen zu ersticken drohten, wurden mit Betonhalbröhren geschützt.

Beim Bau der Anlage wurden gewaltige Erdmassen bewegt, davon zeugt noch heute die große Kuhle nördlich des Geländes an der Viereichenbahn.

<sup>7</sup> vgl. Rohlfing, a.a.O. S. 20/21.

<sup>8</sup> Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg (BA/MA) RW 13/1631.



Abb. 2: Die fertigen Bunker verschwanden unter einer Erdanschüttung. Der Sand wurde in einer riesigen Kuhle nördlich des Sperrzeug-Geländes abgebaut.

In der Nähe des Haupttores im Süden entstanden die Verwaltungsgebäude, Werkstätten für Schlosser, Schmiede und Tischler, die Küche mit Speisesaal für Arbeiter und Waffenwarte sowie Offiziersmesse, eine viertorige Garage für zwei Busse und einen Lastkraftwagen, ein Luftschutzbunker, ein Lokschuppen sowie ein Heizhaus, von dem aus sämtliche Verwaltungs- und Betriebsgebäude zentral beheizt wurden. Da vor allem die Minenbefüllung schmutzige Arbeit war, wurden auch Waschräume gebaut. Es gab ein kleines Gebäude mit etwa sechs Duschen für die Frauen sowie ein größeres für die Männer mit Badewannen und Duschen. Rechts vor dem Haupttor war die Wache, gegenüber ein kleines Gebäude, in dem die Stempeluhr und die Telefonzentrale untergebracht waren.

Frau C. aus Eschede arbeitete von Januar 1943 bis zum Kriegsende in der Wäscherei im Gebäude M 3, in dem außerdem eine Tischlerei und ein Geräteraum untergebracht waren. Ihrer Erinnerung nach hatte der Kommandant des Marinesperrzeugamtes sein Büro im Gebäude M 1 links am Hauptweg, im gegenüberliegenden Gebäude - ebenfalls M 3, waren das Lohnbüro sowie die Räume der Waffenwarte untergebracht. Im Gebäude M 2 gab es neben Räumen der Waffenwarte ein Sanitätszimmer.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Gespräch mit Frau C. am 6. Dezember 1990.

Ebenfalls unweit des Haupttores entstand ein Prüfgebäude für die Zündeinrichtungen der Magnetminen. Diese "Bik" (Ballon-Inklinatorium) genannten Zündeinrichtungen waren sehr empfindlich und mußten vor dem Einsatz genau justiert werden.

*"Um ein homogenes Magnetfeld am Prüfort zu haben, sollen die Prüfhäuser möglichst weit von größeren Eisenmassen entfernt und selbst völlig eisenfrei gebaut sein",*

hieß es in der entsprechenden Dienstvorschrift der Sperrwaffeninspektion aus dem Jahr 1940.<sup>10</sup>

Wichtigste Gebäude auf dem Gelände waren die Montagehallen, in denen aus den angelieferten Einzelteilen die Minen zusammengebaut wurden. Auch sie wurden abseits des ursprünglichen Forstwegenetzes in den Wald gebaut und waren über schmale Fußwege sowie die Feldbahn zu erreichen.



Abb. 3: Auf dem Gelände erinnern auch noch 46 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zahlreiche Trümmer an die militärische Vergangenheit. Hier die Reste eines gesprengten kleinen Bunkers.

<sup>10</sup> BA/MA RMD 4/172.

Überall auf dem riesigen Gelände wurden Bunker gebaut. Es gab zwei Bunkertypen: Kleine, etwa zwölf Meter lang und 2,50 Meter breit, mit Eingängen auf beiden Stirnseiten und einer Trennwand in der Mitte. In diesen Bunkern wurden Minenzünder und Sprengbüchsen gelagert.



Abb. 4: Über eine Betonrampe wurden die fertigen Minen von den Loren der Feldbahn in die großen Bunker gerollt.

Die großen Bunker bestanden aus einem Tonnengewölbe, waren rund 20 Meter lang und etwa acht Meter breit. In der Mitte einer der Stirnseiten befand sich eine 1,80 Meter breite Tür. Davor war eine Rampe angelegt, so daß die schweren Minen, deren Gesamtgewicht zum Teil mehr als eine Tonne betrug, von den Loren der Feldbahn praktisch ebenerdig in die Bunker gerollt werden konnten. Für ausreichende Luftzirkulation sorgten zwei Lüftungsschächte an den Stirnseiten. Wie Schornsteine ragten sie aus der Erdschicht heraus, die die Bunker bedeckte.

In den Bunkern westlich der Hauptachse wurden Torpedominen gelagert, im östlichen Bereich Ankertauminen. Insgesamt boten rund 110 Bunker auf dem Gelände Platz für mehr als 7000 einsatzbereite Seeminen.

Alle Bunker verfügten über Elektro- und Telefonanschluß und waren außerdem über ein besonderes Kabel mit dem Gebäude des Kommandanten verbunden. Über dieses Kabel sollte im Ernstfall die Sprengung der Bunker erfolgen.

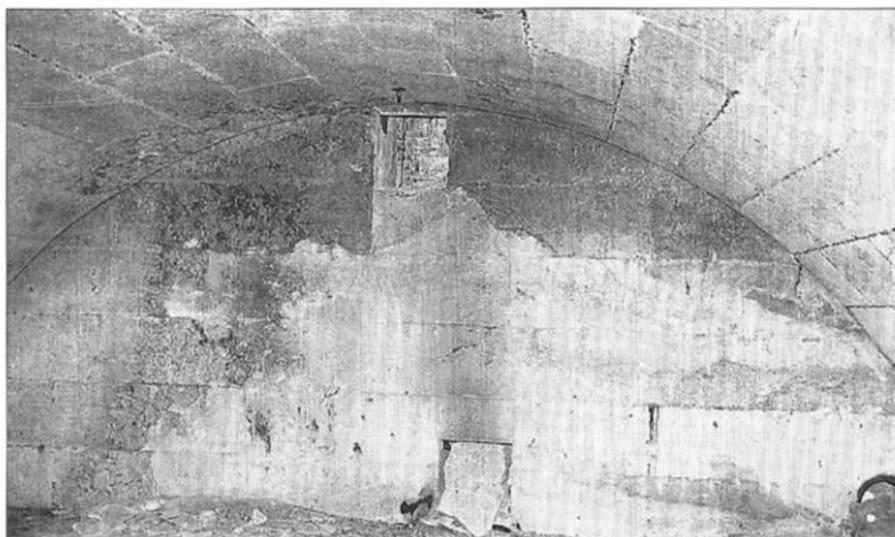


Abb. 5: In den 20 mal 8 Meter großen Bunkern fanden 40 Torpedominen oder 80 Kugelminen Platz.

Die Stromversorgung des Sperrzeugamtes erfolgte durch das öffentliche Netz, allerdings standen für Notfälle in den Kellern zweier Gebäude Dieselmotoren mit großen Notstromaggregaten zur Verfügung.

Das Marinesperrzeugamt verfügte auch über eine eigene Wasserversorgung. Die Entsorgung der Abwässer wurde dagegen erst 1940 in einem Vertrag geregelt, den die Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven am 31. Januar des Jahres mit einem Starkshorner Landwirt schloß. Er verpflichtete sich, auf seinem Grundbesitz südlich des Marinesperrzeugamtes die Verlegung und den Betrieb einer Abwasserleitung, bestehend aus Rohrkanal, Klärgrube und offenem Sickergraben zu gestatten.<sup>11</sup>

Ein dichtes Feldbahngleisnetz mit einer Spurweite von 64 Zentimetern verband alle Produktionsstätten mit den Bunkern und der rund 100 Meter langen Verladerrampe bei Unterlüß. Vier oder fünf kleine Diesellokomotiven, der Lokschuppen befand sich in der Nähe der Schlosserei an der Hauptachse des Geländes, zogen die schweren Loren mit den Minen. Pro Zug waren etwa sechs Männer mit dem Be- und Entladen beschäftigt. Außerdem gab es einen kleinen Triebwagen mit etwa 20 Sitzplätzen, in dem Gäste über das große Gelände gefahren wurden. Alle Materialtransporte auf dem Gelände fanden ausschließlich mit der Feldbahn statt. Kraftfahrzeuge konnten lediglich im südlichen Verwaltungsbereich fahren.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> SAE Fach 254/1.

<sup>12</sup> Gespräch mit Herrn E. am 18. Juni 1991.



Abb. 6: Im Wald südlich des ehemaligen Sperrzeugamtes ist heute noch die Klärgrube zu finden, in die sämtliche Abwässer flossen.



Abb. 7: Im Jagen 305 südlich von Unterlüß endete das Feldbahngleis des Marinesperrzeugamtes an einer langen Rampe. Hier wurden die zusammengebauten Seeminen auf die Reichsbahn umgeladen. Über dieses Gleis erreichten auch die von der Industrie gefertigten Einzelteile die Produktionshallen im Wald.

Im Jahre 1938 wurde im Marinesperrzeugamt das erste große Richtfest gefeiert. Welche Baulichkeiten zu diesem Zeitpunkt im Rohbau fertiggestellt waren, ist



Abb. 8: 1938 feierten Vertreter der Marine mit der örtlichen Bauleitung und den Bauarbeitern das erste Richtfest. Das Foto zeigt die Teilnehmer auf dem Rückweg zum Wacholderhof.

nicht bekannt. Auch die Firmen, die die Gebäude unter der Aufsicht der örtlichen Bauleitung der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven errichteten, sind namentlich weitgehend unbekannt. Vermutlich griff die Kriegsmarine auf Firmen zurück, die sie bereits bei früheren Bauvorhaben an der Küste eingesetzt hatte, so zum Beispiel die Firma Butzer aus Wilhelmshaven, die die Bunker baute.<sup>13</sup>



Abb. 9: Kameradschaftsabend der örtlichen Bauleitung in der Kantine des Wacholderhofs.

<sup>13</sup> Gespräch mit Frau B. am 19. Juni 1991; vergl. auch Rohlfling, a.a.O., S. 20.

# MARINESPERRZEUGAMT STARKSHORN

In einem Schreiben, das der Landrat des Landkreises Celle am 1. August 1938 dem Bürgermeister in Starkshorn zukommen ließ, teilte die Marinewerft mit, daß die Baustelle an der Südgrenze der politischen Gemeinde Unterlüß jetzt den Namen "Starkshorn" trage. Die bisherige Bezeichnung "Anlage Unterlüß" habe zu vielfachen Verwechslungen mit dem Schießplatz der Rheinmetall AG in Unterlüß geführt. Viele Frachtsendungen seien irrtümlich auf dem Bahnhof Unterlüß gelandet, viele Personen, die die Baustelle aufsuchen wollten, hätten den großen Umweg über Weyhausen - Eschede - Starkshorn machen müssen, da die Waldwege mit Kraftwagen nicht zu befahren seien.

*"Aus diesem Grund wurde seitens der Bauleitung der Name "Starkshorn" vorgeschlagen, der auch für die spätere Anlage beibehalten werden soll. Starkshorn ist die Gemeinde, die in der nächsten Nähe der Baustelle und mithin der künftigen Anlage liegt. Sie ist auf Karten 1:100 zu finden. Die Försterei Queloh ist zu unbedeutend, als dass dieser Name gewählt werden könnte. Es ist anzunehmen, dass die an den Bürgermeister von Starkshorn fehlgelaufenen Anfragen nur ein vorübergehender Zustand sein und bestimmt nach Beendigung der Bauarbeiten vollständig aufhören werden. Da täglich Kraftwagenfahrten von Eschede über Starkshorn auf die Baustelle getätigt werden, besteht leicht die Möglichkeit, die beim Bürgermeister in Starkshorn fehlgelaufenen Anfragen usw. abzuholen und an die zuständige, sachbearbeitende Stelle weiter zu leiten. Die Bauleitung ist angewiesen worden, entsprechende Vereinbarungen mit dem Bürgermeister von Starkshorn zu treffen."*

hieß es in dem Schreiben abschließend.<sup>14</sup>

Wann die Waldwege zwischen Starkshorn und dem Haupttor des Marinesperrzeugamtes ausgebaut und gepflastert wurden, ist heute nicht mehr festzustellen. Diese Straßenverbindung kam während der Aufbauphase sicherlich den Baufirmen zugute. Später erleichterte die Straße die Anfahrt der Arbeitskräfte.

Abb. 10: Von Starkshorn führte eine gepflasterte Straße bis zum Tor des Marinesperrzeugamtes. Rechts der Schafstall (inzwischen abgerissen) von Landwirt Winkelmann aus Starkshorn.



<sup>14</sup> SAE Fach 254/1.

## DIENTSWOHNUNGEN

Parallel zum Aufbau des Marinesperrzeugamtes entstanden Wohnungen für die Waffenwarte und die Offiziere. In der Celleschen Zeitung hieß es Ende 1937: "In der Nähe des Bahnhofes wird eine entstehende Werksiedlung mit 16 Doppelhäusern in Kürze die Einwohnerzahl weiterhin steigern."<sup>15</sup> Gemeint war die Marinesiedlung, die an der Hermannsburger Chaussee für die Beschäftigten des gut drei Kilometer entfernten Komplexes gebaut wurde. Ein Escheder Landwirt hatte der Marine rund 30 Morgen Land verkauft, auf dem die Marinewerft Wilhelmshaven Doppelhäuser errichtete. Auch an diesen Bauarbeiten war die Firma Butzer beteiligt.

In ihrem Jahresrückblick 1939 für die Gemeinde Eschede schrieb die Cellesche Zeitung:

*"... Die Siedlungsbauten in Starkshorn sowie der Bau des neuen Ortsteiles an der Hermannsburger Straße wurden fortgesetzt."*<sup>16</sup>

Außerdem entstand für die Waffenwarte in Celle in der Clemens-Cassel-Straße Ecke Spangenbergstraße ein Wohngebäude. Für die Offiziere wurden ebenfalls in Celle an der Mertensstraße zwei Häuser mit insgesamt sieben Wohnungen errichtet.<sup>17</sup>

## DIENTSBETRIEB

Im Dezember 1938 waren die Bauarbeiten soweit fortgeschritten, daß die Marine in Starkshorn den Dienstbetrieb aufnehmen konnte. Erster Kommandeur des Sperrzeugamtes wurde der 48jährige Fregattenkapitän (W) Hermann Hollmann.<sup>18</sup>



<sup>15</sup> Cellesche Zeitung vom 9. November 1937.

<sup>16</sup> Cellesche Zeitung vom 6. Januar 1940.

<sup>17</sup> Cellesche Zeitung vom 31. März 1987.

<sup>18</sup> siehe Lohmann/Hildebrandt, a.a.O. Band 3  
Abt. 3, S. 7.

Abb.11: Erster Kommandeur des Marinesperrzeugamtes Starkshorn: Fregattenkapitän Hermann Hollmann.

Das gesamte Gelände mit Ausnahme des Wacholderhofs war zu diesem Zeitpunkt bereits eingezäunt. Innerhalb des Zauns gingen Angehörige einer zivilen Wachgesellschaft Streife, außerhalb patrouillierte die sogenannte "Blaue Wache", Soldaten eines Marine-Landesschützenzuges. Herr D., der hier vom September 1940 bis zum April 1945 als Oberwachtmann und Wachtleiter arbeitete, erinnerte sich:

*"Der Dienst war 24 Stunden lang, von 7 Uhr bis 7 Uhr. Jeder Wachtmann war mit einer Pistole und einem Hund ausgerüstet und mußte vier Wochen nach Magdeburg, wo er mit dem Hund in Fährten- und Sucharbeit ausgebildet wurde. ... Von außen wurde das Marinesperrzeugamt von Landesschützen bewacht. Da viele Männer zum Wehrdienst einberufen wurden, stellte der Wachtschutz Köln Ersatz." <sup>19</sup>*

Im Jahr 1939 scheint eine Erweiterung des Marinesperrzeugamtes in Richtung Norden geplant gewesen zu sein. Der Leiter der Reichsstelle für Raumordnung schrieb am 27. März 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine in Berlin:

**Der Leiter der Reichsstelle  
für Raumordnung**

rfr. 1617/39 D 3 g

An  
das Oberkommando der Kriegsmarine  
z.Hd.v.Herrn Ministerialbürodirek-  
tor Bierichel o.V.i.A.  
Berlin W. 35

Nachrichtlich:  
an  
das Oberkommando der Wehrmacht...  
- Wehrwirtschaftsstab - z.Hd.  
von Herrn Major von Rudelsdorff  
o.V.i.A.  
Berlin W. 62

**Geheim**

Berlin W 3, den 27. März 1939.  
Telefon Nr. 3  
Telegr. W 45 21

76

E i l t s e h r l

Betrifft: Vorhaben der Marine im  
Staatsforst L u s s .

Der Oberpräsident der Provinz Hannover hat mir berichtet, daß seitens der Marinewerft Wilhelmshaven im Forst Lüss in den Jagen 263/264 und 247/248 (Zeitschblatt 1604) Vermessungen vorgenommen worden sind. Es soll sich hierbei um Vorbereitungsarbeiten für die in Aussicht genommene Erweiterung der Anlagen der Marine in Lüss handeln. Da die Planungsbehörde bei den zuständigen Stellen über die Planung Näheres nicht in Erfahrung bringen konnte, bitte ich, die zuständigen Dienststellen anzuweisen, der Planungsbehörde die erforderlichen Mitteilungen zu machen. Für eine Mitteilung über das von dort Veranlaßte wäre ich dankbar.

In Auftrage:  
gez. Dr. Schepers.



Bestmüßigt  
*Heubusch*  
Berechnungschiffahrt

29. MRZ. 1939

16/10/39

Abb. 12: Schreiben des Leiters der Reichsstelle für Raumordnung an das Oberkommando der Kriegsmarine.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> SAE Fach 254/1.

<sup>20</sup> BA/MA RW 19/1683.

Am 4. Juli 1939 feierten Marine, Bauarbeiter und die aus Eschede angereiste Prominenz der NSDAP-Ortsgruppe erneut Richtfest in Starkshorn. Die Arbeiten näherten sich dem Ende.

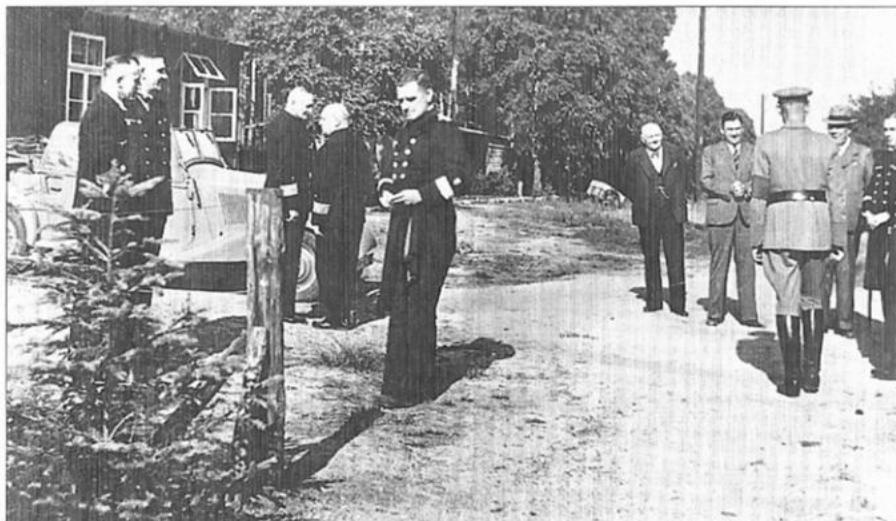


Abb. 13: Am 4. Juli 1939 wurde auf dem Gelände des Sperrzeugamtes erneut Richtfest gefeiert. Die Marine hatte auch NSDAP-Ortsgruppenleiter Linnewedel aus Eschede (mit dem Rücken zur Kamera) eingeladen.



Abb. 14: Fregattenkapitän Hollmann (zweiter von rechts) zeigt den geladenen Gästen die bereits fertiggestellten Gebäude (im Hintergrund). Sie ragten nicht über den Hochwald hinaus.



Abb. 15: Für die im Wacholderhof untergebrachten Bauarbeiter war das Richtfest eine willkommene Abwechslung.

Noch während der Bauarbeiten zogen die ersten dienstverpflichteten Sudetendeutschen in die Baracken des Wacholderhofs ein und nahmen bald darauf zusammen mit Männern und Frauen aus Eschede und Celle die Produktion von Seeminen auf.



Abb. 16: Noch 1939 zogen die ersten dienstverpflichteten Sudetendeutschen im Wacholderhof ein.

Am 3. September 1939, zwei Tage nach dem deutschen Überfall auf Polen, am Tage des Kriegseintritts von England und Frankreich, wurden von deutschen Minenschiffen vor dem Großen Belt und vor dem Sund die ersten Minensperren geworfen.<sup>21</sup> Zu diesem Zeitpunkt war das Marinesperrzeugamt noch nicht vollkommen einsatzbereit. Im Kriegstagebuch der Sperrwaffeninspektion wurde unter dem Datum 16.9.1939 nach einer Bereisung durch den Inspekteur der Sperrwaffeninspektion, Konteradmiral Witold Rother, festgehalten: "Beim Sperrzeugamt Starkshorn: Die Verloaderampe muß beschleunigt weitergebaut werden, damit die fertigen Bunker ausgenutzt werden können." Handschriftlich hieß es daneben: "Vordringlich Ausbau Starkshorn und Conow ... am 27.9.39 angeordnet."<sup>22</sup>

Frau F., die vom 1. Oktober 1939 an für zwei Jahre als Steno- und Phonotypistin im Marinesperrzeugamt arbeitete, erinnerte sich in einem Gespräch an die Geheimhaltung, die in den Kriegsjahren betrieben wurde. Immer wieder wurde sie auf ihre Verschwiegenheit vereidigt. Zu ihren Aufgaben gehörte es auch, die Sondermeldungen zu schreiben, die dann in den Gebäuden ausgehängt wurden.<sup>23</sup>

Im November 1939 wurde im Kriegstagebuch der Sperrwaffeninspektion festgehalten: "Am 16.11.39 beim Spr.Za. Starkshorn: Der Bau schreitet gut fort. Die Rampe ist fertig. Die Arbeiterlage ist schwierig." Und in der Zusammenfassung hieß es:

*"1.) Für Sonderfirmen, wie z. B. Schmidding würde das Herausziehen von etwa 100 Arbeitern aus der Wehrmacht die Fertigstellung ungeheuer erhöhen und vereinfachen. Gleichen Erfolg würde das Herausziehen von Mechanikern für die Firmen Hartmann u. Braun und Hagenuk haben.*

*Es wird vorgeschlagen, eine namentliche Liste aller in Frage kommenden Firmen aufzustellen und von höchster Stelle baldigst den Befehl zum Herausziehen dieser Arbeiter zu veranlassen.*

*2.) Die Frage der Unterbringung der Arbeiter bei den Sperrzeugämtern Starkshorn und Conow muß neu geregelt werden. Bisher wurden je 15 Wohnungen weiter gebaut. Das reicht nicht. Es müssen alle Wohnungen gebaut werden, damit die zum vollen Betrieb notwendige Anzahl Arbeiter und Handwerker, die von auswärts herangezogen werden müssen, auch untergebracht werden kann. Eine andere Lösung gibt es nicht. In den ländlichen Gegenden sind die Arbeiter einfach nicht anders unterzubringen. Die bei den Neuanlagen stehenden Baracken müssen bis auf weiteres für die Bauarbeiter benutzt werden und gehören zum Teil den dort bauenden Firmen...."<sup>24</sup>*

<sup>21</sup> Kutzleben, a.a.O. S. 22.

<sup>22</sup> BA/MA RM 27 IV.

<sup>23</sup> Gespräch mit Frau F. im Oktober 1990.

<sup>24</sup> BA/MA RM 27 IV.



Abb. 17: Das Fahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Eschede vor dem Wacholderhof. Vermutlich hatte die Marine die Wehr bei diesem Besuch auf eventuelle Notfälle vorbereitet.

Im Jahr 1940 wurde das Marinesperrzeugamt nach Süden erweitert. Gegenüber dem Haupttor, jenseits des Birkenstreifens und somit auf dem Gebiet der Gemeinde Starkshorn, wurde im Mai 1940 vom Katasteramt Celle ein Grundstück vermessen, das in den Vermessungsunterlagen der örtlichen Bauleitung aus dem Jahr 1939 die Bezeichnung "Trennstück" trug. Es gehörte einem Landwirt aus Starkshorn. Im August 1940 erstellte die Forstabteilung der Landesbauernschaft auf Antrag des Landesbauamtes Celle ein Gutachten über den Waldbestand und im Mai 1941 war die Übernahme des 5468 Quadratmeter großen Grundstückes mit der Zahlung von 1622,53 Reichsmark abgeschlossen.

Auf dem Grundstück wurden zwei gemauerte Kasernen errichtet, in denen Marinepersonal sowie die Wachleute untergebracht waren.

In der Ende 1942 von der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven erstellten Kriegschronik beschrieb auch die Betriebsdirektion VII Zg (Zeugamtsbau) ihre Tätigkeit von Kriegsbeginn bis Dezember 1942. Bezüglich des Marinesperrzeugamts Starkshorn hieß es, daß mit einem Kostenaufwand von 6,7 Millionen Reichsmark auf einer Fläche von 233 Hektar neben den erforderlichen Verwaltungs-, Wohlfahrts- und Betriebsgebäuden 150 Lagerhäuser errichtet worden seien.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> BA/MA RM 104/525.

# MINENPRODUKTION

*“Die Minenkriegführung des Zweiten Weltkriegs erfuhr in ihren Ausmaßen gegenüber dem Ersten Weltkrieg wesentliche Veränderungen. Die Gründe hierfür waren die technische Weiterentwicklung der Mine, vor allem die Entwicklung der Grundmine mit Abstandzünder, Möglichkeiten des weiträumigen und überraschenden Einsatzes durch Flugzeuge als Minenverbringungsmittel und die industriellen Massenfertigungskapazitäten für Minen. Insgesamt wurden von allen Kriegführenden über 500000 Minen, also fast doppelt soviel wie im Ersten Weltkrieg eingesetzt.”<sup>26</sup>*

Allein die deutsche Kriegsmarine setzte im Zweiten Weltkrieg rund 223000 Seeminen ein.<sup>27</sup>

Um die Funktion der Seeminen zu verstehen, sei die allgemeinste Definition des Kampfmittels vorangestellt:

*“Die Seemine ist ein Sprengkörper, der unter Wasser ausgelegt wird und dort längere Zeit zündbereit bleibt, bis sich ihm ein Ziel nähert, das ohne sonstiges Zutun von außen die Zündung veranlaßt. Er soll Schiffe versenken oder beschädigen oder durch seine Anwesenheit vom Befahren eines Seegebietes abhalten.”<sup>28</sup>*

Im Zweiten Weltkrieg wurden von der Kriegsmarine zahlreiche Minentypen eingesetzt. Sie wurden nach Einsatzort (Seeminen, Flußminen), Einsatzstandort (Ankertauminen, Grundminen, Treibminen) und Verbringungsart (Schiffsminen, U-Bootsminen, Flugzeugminen) unterschieden.

Wichtigstes Unterscheidungskriterium war die Art der Zündung: Kontaktminen oder Berührungszünder-Minen mußten vom Ziel berührt werden, um zu detonieren, bei Fernzündungsminen führten magnetische, akustische oder Druckänderungen zur Detonation. Im Marinesperrzeugamt Starkshorn wurden sowohl Kontaktminen als auch Fernzündungsminen zusammengebaut, daneben vermutlich auch Sperrschutzmittel, Bojen, die zusammen mit den Minen geworfen wurden und beim Räumen der Minensperren durch Schiffe des Gegners das Räumgeschirr beschädigen oder zerstören sollten.

Die Liste der Firmen, die im Deutschen Reich Einzelteile für die Seeminenproduktion lieferte, war lang. Allein das Kriegstagebuch der Rüstungsinspektion XI Hannover, die auch das Marinesperrzeugamt Starkshorn beaufsichtigte, erwähnte folgende Firmen und ihre Produkte: Bode-Panzer, Hannover: Minenanker; Eisenhüttenwerk Thale: Minengefäße; Hartmann & Braun, Braunschweig: Zündeinrichtungen; Körting, Hannover: Sprengbüchseleinrichtungen; Schäffer & Budenberg, Magdeburg: Zünd-

<sup>26</sup> Brost, a.a.O., S. 28.

<sup>27</sup> so z. B. Ledebur, a.a.O. S. 192.

<sup>28</sup> ebd., S. 51.

elemente, Sprengbüchsen, Federpuffer, Entschärfereinrichtungen, Minenanker; Schmidding, Hannover: Minengefäße; Emil Wieger, Magdeburg: Minenanker und Tragbojen; Wilke-Werke, Braunschweig: Minenanker und Entschärfer-einrichtungen.<sup>29</sup>

Auch die Celler Isolier-Werke, Nachf. Otto Semler, aus Eschede zählte zu den Lieferfirmen der Sperrwaffen-Inspektion Kiel bzw. Conow. Sie lieferte Reißleinen für Sperrwaffen.<sup>30</sup> Diese 25 Meter langen Hanftaue mit aufgezogenen Korkringen schwammen auf der Wasseroberfläche und hatten die Aufgabe, sich am Bug überlaufender Schiffe zu verhaken und so die Minen zur Detonation zu bringen.

*„Die Einzelteile der Minen, Sprengbojen, Reißbojen und Zeitbojen sind in dem Zustande, in dem sie von den Lieferfirmen eingehten, in der Regel für den Zusammenbau der Minen, Sprengbojen, Reißbojen und Zeitbojen nicht ohne weiteres verwendbar. Die Teile müssen vorher einer Nachbehandlung durch das Sperrzeugamt unterworfen werden“*,

lauteten die einleitenden Sätze der Marinedienstvorschrift *„Herrichten und Behandeln der Sperrwaffen auf den Sperrzeugämtern“*.<sup>31</sup> Damit waren die wichtigsten Aufgaben des Marinesperrzeugamtes Starkshorn umrissen.

Im Produktionsbereich M 3 wurden Ankertauminen gefertigt. Dieser Minentyp verfügte über eine selbsttätige Tiefeneinstellung, so daß vor dem Werfen nicht die Tiefe des zu verminenden Gewässers gemessen werden mußte. An der Lotleine des Voreilgewichts mußte lediglich die Tiefe eingestellt werden, in der die Mine unter der Wasseroberfläche stehen sollte. Nach dem Wurf schwamm die Mine zunächst auf dem Wasser, während sich der kastenförmige Anker über ein Ventil mit Wasser füllte, zum Meeresboden sank und dabei das Ankertau abwickelte. Erreichte das Voreilgewicht den Meeresboden, fiel der Zug auf die Lotleine fort, eine Sperrklinke blockierte die Ankertautrommel und die Mine wurde einige Meter unter die Wasseroberfläche gezogen.

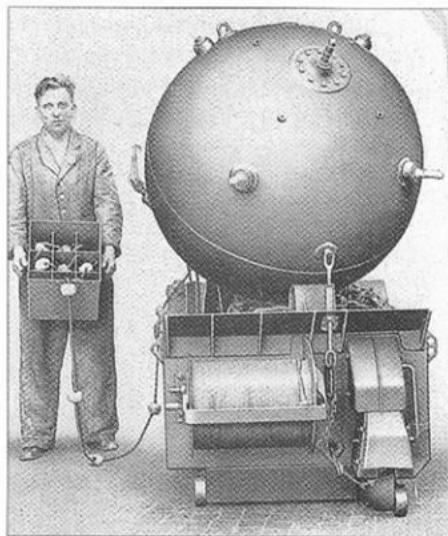


Abb. 18: Die einsatzbereite Einheitsmine C (EMC) war 194 Zentimeter hoch und wog mehr als eine Tonne. Die abgebildete EMC war zur Kontaktauslösung zusätzlich mit einer Reißleine ausgerüstet.

<sup>29</sup> BA/MA RW 20/11.

<sup>30</sup> SAE Fach 33/3.

<sup>31</sup> BA/MA RMD 4/345.

Ankertauminen gab es in unterschiedlichen Größen und Ausführungen. So hatte die mit der größten Stückzahl produzierte Einheitsmine C (EMC) ein Gesamtgewicht von 1150 Kilogramm, der kugelförmige Minenkörper maß 1120 Millimeter im Durchmesser und war mit 300 Kilogramm Sprengstoff gefüllt. Die EMC diente als Ausgangsmodell für weitere Minenentwicklungen. Kleiner war die EMD (900 Kilogramm, 1000 Millimeter, 285 Kilogramm). Bei einem Gesamtgewicht von 810 Kilogramm und einem Durchmesser von 800 Millimeter war die Ladung von 30 Kilogramm Sprengstoff bei der UMA (Uboot-Mine A) deutlich geringer. Diese (und andere) Minentypen verfügten über Berührungszünder: In mehreren Bleikappen, die in das Minengefäß eingeschraubt waren und wie Dornen aus der Kugeloberfläche ragten, waren zwei Elektroden einer Zink-Kohle-Batterie und ein geschlossenes Glasröhrchen mit Chromsäure als Elektrolyt eingelassen. Wurde die Bleikappe bei Berührung verbogen, zerbrach das Glasröhrchen, das Elektrolyt floß zu den Elektroden. Die dabei entstehende elektrische Spannung löste eine Initialzündung aus, die dann die Ladung der Mine zur Detonation brachte.

Die Gefäße einiger Minentypen waren bereits mit Sprengstoff gefüllt (Torpedomine B und C, in den letzten Kriegsjahren auch die Einheitsmine C), wenn sie per Bahn eintrafen. Bei anderen Minen gehörte auch das Einbringen der Ladung aus Schießbaumwolle zu den Arbeiten, die im Marinesperrzeugamt Starkshorn verrichtet wurden. Sicher ist, daß das Werk Herrenwald der Westfälisch-Anhaltischen Sprengstoff-Actien-Gesellschaft, Chemische Fabriken in Allendorf, Kreis Marburg/Lahn, Torpedominen Typen TMB und TMC nach

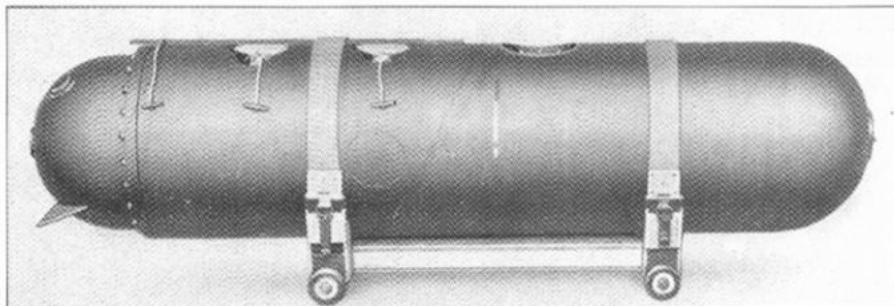


Abb. 19: Im westlichen Bereich des Marinesperrzeugamtes Starkshorn wurden Torpedominen produziert. Diese Minen (im Bild eine TMB II) konnten von U-Booten aus den Torpedorohren ausgestoßen werden.

Starkshorn lieferte.<sup>32</sup> Vermutlich hat auch die Sprengstofffabrik in Hessisch-Lichtenau (Tarnbezeichnung: Fabrik Hess. Lichtenau der GmbH zur Verwertung chemischer Erzeugnisse) Minen nach Starkshorn geliefert.<sup>33</sup> Ob auch Sprengstoffe aus niedersächsischen Fabriken verarbeitet wurden, ist nicht bekannt.

<sup>32</sup> Wolff, a.a.O. S. 183, vgl. auch Haas, a.a.O. S. 48.

<sup>33</sup> König/Schneider, a.a.O. S. 71.

Frau A., die von 1941 bis zum 4. Januar 1945 in der Ankertauminen-Produktion des Marinesperrzeugamtes arbeitete, beschrieb in einem Gespräch ihren Arbeitsplatz und ihre Tätigkeit:

*“Die drei M 3-Gebäude lagen hintereinander am Hauptweg, davor die Schienen der Kleinbahn. Die Gebäude waren eingeschossig, fest gemauert aus roten Klinkern, bestanden aus einem hohen Raum, von dem eine Ecke für den Oberwaffenwart abgeteilt war. In den drei M 3-Gebäuden arbeiteten jeweils zehn bis zwölf Personen: ein Oberwaffenwart, ein Waffenwart, zwei Frauen, der Rest Männer.*

*Die Teile wurden alle angeliefert und da zusammengestellt. Auch die Batterien. Die wurden in kleine Kästen eingefüllt, Aluminiumkästen oder was das war. Da kamen immer sechs Batterien rein, die wurden aneinandergelötet und dann mit einer Masse vergossen, damit sie fest drin waren. Und dann wurden sie eingebaut in die Minen. Das habe ich gemacht.*

*Die Minen standen auf Kästen mit kleinen Rollen, mit denen sie später auch über Bord gekippt wurden. Sie waren mit neun Zentnern Sprengstoff gefüllt. Die sogenannten E-Platten, die dann nachher eingesetzt wurden, waren ziemlich schwer. Die wurden davorgestellt, das mußten die Männer machen, und wir haben dann die Drähte angeschlossen an die Batterie und die ganzen Zündkabel. Dann wurde alles zugeschraubt, das mußten auch die Männer machen. Und dann wurde alles auf Dichtigkeit geprüft. Das habe ich später auch gemacht. Die Zündkapseln wurden erst an Bord der Schiffe auf die Minen aufgeschraubt.”<sup>34</sup>*

Wenn die Minen montiert waren, wurden sie zum Schutz vor Staub und Feuchtigkeit mit Hauben abgedeckt und auf die Loren der Kleinbahn gerollt. Jeweils zwei paßten auf eine Lore. Sie wurden dann entweder in den Bunkern zwischengelagert oder zu der Verladerrampe bei Unterlüß gebracht und auf Waggons der Reichsbahn umgeladen.

Im Bereich M 1 wurden Fernzündungsminen, sogenannte Torpedominen (TM) zusammengebaut. Dabei handelte es sich um Grundminen, die den gleichen Durchmesser wie Torpedos hatten und aus Torpedoröhren geworfen werden konnten.<sup>35</sup> Vor allem dieser Minentyp wurde während des Krieges ständig modifiziert und weiterentwickelt. Das Kriegstagebuch der Sperrwaffeninspektion hielt am 7. Dezember 1939 unter der Überschrift “TMC” fest:

*“Konstruktion, Erstbau, Erprobung und Fertigung konnte unter Einsatz aller Mittel und rücksichtslosem Einsatz der Fa. Schmidding so vorgetrieben werden, daß die ersten 6 Stück am 6. Dezember 39 abends 1945 h und die zweiten 6 Stück am 7. Dezember 39 1900 h beim Spr. Za Wilhelmshaven für den B. d. U. bereitstanden. Der vom B. d. U. als anzustreben bezeichnete und erhoffte Zeitpunkt ist noch um 4 bzw. 3 Tage unterschritten worden! Eine ganz*

<sup>34</sup> Gespräch mit Frau A. am 29.1.1991.

<sup>35</sup> Ledebur, a.a.O., S. 84.

*hervorragende Leistung in unwahrscheinlich kurzer Zeit, die die Anerkennung aller beteiligter Stellen, ganz besonders die Firma Schmidding verdient.*<sup>36</sup>

Herr E., der nach Beendigung seiner Lehrzeit in Celle im September 1939 sofort für das Marinesperrzeugamt dienstverpflichtet wurde, arbeitete dort ungefähr ein Jahr als Schlosser, ehe er von 1940 an bis zum 15. Januar 1942 als Sperrmechaniker in der Torpedominenproduktion eingesetzt wurde. Sein Stundenlohn stieg auf 55 Pfennig an. Er arbeitete in seinem Gebäude mit etwa 15 Leuten zusammen. Er erinnerte sich, daß in Starkshorn die beiden Minentypen TMB und TMC zusammengebaut wurden, deren Gewicht 600 bzw. 935 Kilogramm betrug. In die mit Sprengstoff gefüllten dickwandigen Aluminiumhüllen der Minen wurden Kästen mit Batterien eingebaut, die zum Schutz vor Erschütterungen mit Wachs ausgegossen waren. Auch die für die Zündung notwendige Verdrahtung wurde vorbereitet. Neben Zündern, die auf die Veränderung des elektromagnetischen Feldes reagierten, wurden in Starkshorn auch akustische Zünder eingesetzt. Herr E. berichtete, daß der akustische Zünder im Laufe seiner Tätigkeit modifiziert wurde. Die Engländer, so seine Schilderung, hätten beim Räumen die Minen mit Schüssen aus einer Panzerabwehrkanone zur Detonation gebracht. Daraufhin sei eine ganze Waggonladung dieses Minentyps von der Küste zurück nach Starkshorn gebracht worden und hier mit einem neuen Zünder versehen worden, der nur auf anhaltende Geräusche reagierte.<sup>37</sup>

## ARBEITSPLÄTZE

Frau A. verdiente bei der Marine 120 bis 130 Reichsmark im Monat. "Das war ein Haufen Geld damals. Beim Bauern wollte ich nicht mehr arbeiten. Da habe ich im Marinesperrzeugamt angefangen."<sup>38</sup> Frau A. vermutete, daß damals weit über 100 Menschen im Marinesperrzeugamt arbeiteten. Mit zwei Bussen kamen die Beschäftigten täglich aus Celle und Eschede. Herr E. erinnerte sich, daß der Bus gegen sechs Uhr am Celler Bahnhof abfuhr und gegen 18 Uhr zurückkehrte. Dazu kamen die Dienstverpflichteten, die in den Baracken des Wacholderhofs wohnten, und die Kriegsgefangenen. Das Marinesperrzeugamt war somit im nördlichen Landkreis Celle neben der Firma Rheinmetall in Unterlüß einer der größten Arbeitgeber. Neben dem Füllen und Zusammenbauen der Minen fielen viele andere Arbeiten auf dem Sperrzeugamt an. So müssen zahlreiche Menschen mit der Transport der Sperrwaffen innerhalb des Geländes sowie zur Verloaderampe bei Unterlüß beschäftigt gewesen sein. In den Küchen auf dem Platz und im Wacholderhof arbeiteten mehrere Frauen aus Eschede und Queloh.

<sup>36</sup> BA/MA RM 27 IV.

<sup>37</sup> Gespräch mit Herrn E. am 18. Juni 1991.

<sup>38</sup> Gespräch mit Frau A. am 29.1.1991.



Abb. 20: In der Küche des Wacholderhofs waren mehrere Frauen aus Eschede beschäftigt, die täglich rund 120 bis 150 Mahlzeiten vorbereiteten.



Abb. 21.: Schiffskoch Lüdecke aus der Marinesiedlung war auch für die Küche auf dem Gelände des Sperrzeugamtes zuständig.

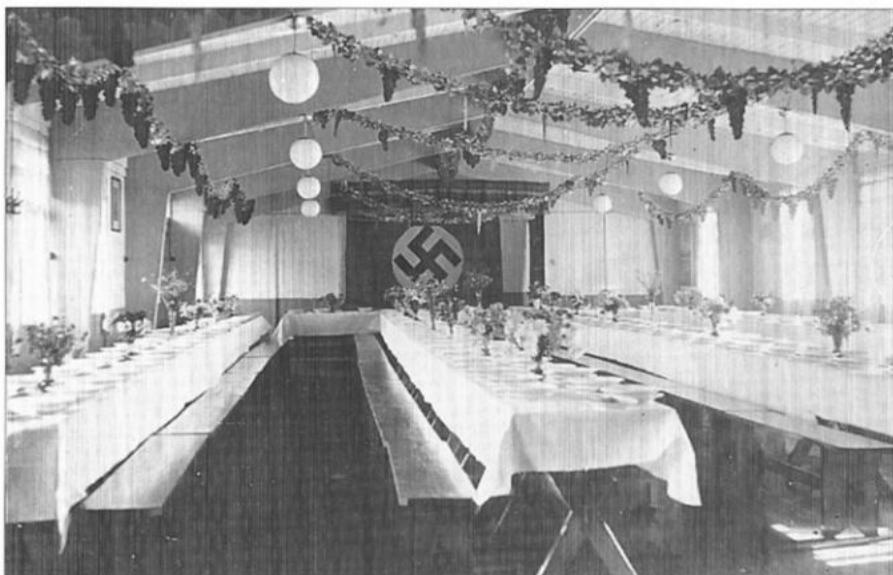


Abb. 22: Nur bei besonderen Anlässen wurde im Speisesaal auf dem Gelände des Sperrzeugamtes festlich eingedeckt. Normalerweise ging es etwas schlichter zu. Die Waffenwarte und die Offiziere hatten im selben Gebäude besondere Speiseräume.



Abb. 23: Das Leben im Wacholderhof war nicht sehr abwechslungsreich. Die Kantine war immer gut besucht, erinnerte sich die Pächterin 1990 in einem Gespräch. An den Wochenenden waren die dienstverpflichteten Männer häufig in Eschedes Gaststätten anzutreffen.

Herr G. berichtete, daß die Belegschaft im letzten Kriegsjahr noch vergrößert wurde. Die Arbeiter wurden in Baracken untergebracht, die in der Nähe des Haupttores auf dem Birkenstreifen aufgestellt wurden.<sup>39</sup>

Das Marinesperrzeugamt war auch für den heimischen Handel eine bedeutende Einnahmequelle. So belieferten die Escheder Bäcker und Fleischer Starkshorn abwechselnd mit ihren Waren. Herr G. als Fahrer des Kommandeurs mußte seine allmorgendliche Fahrt im großen Opel Blitz von Celle zum Sperrzeugamt in Eschede unterbrechen und von der Molkerei Strauß Milch mitnehmen.

Das Marinesperrzeugamt (ab 1943 Sperrwaffenarsenal) Starkshorn war eins von insgesamt 13, die der Kriegsmarine im Frühjahr 1945 in ganz Deutschland zur Verfügung standen. Drei weitere befanden sich zu diesem Zeitpunkt im Aufbau. Außerdem wurden während des Krieges in den von deutschen Truppen besetzten Gebieten zahlreiche Sperrwaffenkommandos aufgestellt.

Truppendienstlich unterstand Starkshorn der Gruppe B der Sperrwaffeninspektion in Conow, die ihrerseits dem Marineoberkommando Ostsee unterstand. Nachfolger des Kommandeurs Hermann Hollmann wurde im Januar 1942 Fregattenkapitän Theodor Groth, den im April 1943 Fregattenkapitän Kurt Ebert ablöste. Insgesamt waren im Marinesperrzeugamt etwa zehn Offiziere tätig, außerdem etwa 20 Waffen- und Oberwaffenwarte, so die Bezeichnung der Feldweibel dieser Marinegattung.



Abb. 24: Die Offiziere des Marinesperrzeugamtes Starkshorn. Vordere Reihe (von links nach rechts): Kapitänleutnant Schmidt, Korvettenkapitän Ellefret, Fregattenkapitän Hollmann, Korvettenkapitän Dietrich, Oberleutnant Schulz; Hintere Reihe: Just, Roth, Korvettenkapitän Heims, ?, Kapitänleutnant Jürgensen.

<sup>39</sup> Gespräch mit Herrn G. am 14.3.1991.

# MANGELWIRTSCHAFT

Die Minenproduktion war von Kriegsbeginn an von Material- und Arbeitskräftemangel geprägt. Später führten vor allem die Luftangriffe der Alliierten immer wieder dazu, daß sich bei den Firmen die Fertigung der Einzelteile verzögerte. Konteradmiral Witold Rother ließ am 27. September 1939 im Kriegstagebuch der Sperrwaffeninspektion notieren:

*“Die Materialzuweisung besonders von Leichtmetall stösst auf Schwierigkeiten. Infolge der geringen Zuteilung werden die Vorarbeiten bezügl. zu erwartenden Nachschubs, die Belegung der Firmen, Arbeiterfragen u. dergl. völlig über den Haufen geworfen. Es können eine Reihe von Waffenarten überhaupt nicht, andere nur in einem Teilbetrag der geforderten monatlichen Nachschubzahlen erstellt werden... Begründung: An einer Waffe seien z.B. zur Fertigung und Lieferung von Einzelteilen 30 Firmen beteiligt. (Bei einzelnen Waffen ist die Zahl weit höher!) Jede dieser Firmen liefert entsprechend der Zuteilung der verschiedenen Rohstoffe (Eisen, Stahl, Bronze, Kupfer, Messing, Zinn, Zink, Aluminium, Spinnstoff, Gummi, Sprengstoff usw. usw.) einen anderen Bruchteil der an sich erforderlichen Nachschubzahl. Und das in jedem Monat wieder verschieden! Fertig zusammengebaut werden kann aber nur die Zahl von Waffen, die der Auslieferung der Firma mit den kleinsten Mengen entspricht. Alle übrigen Teile liegen auf den Zeugämtern und verstopfen den Platz. Nach wenigen Monaten würden sich hier Unmassen von Einzelteilen ansammeln; ein Ausgleich wird dabei nach den vorliegenden Erfahrungen nicht eintreten. Müßte man aber wieder bei den Firmen auf die Steuerung der daselbst untergebrachten, teilweise sehr zahlreichen Einzelteile für eine Menge verschiedener Waffen Einfluß ausüben, dann ist jeglicher mit dem Mob- bzw. Kriegsaufträgen beabsichtigte Vorteil hinfällig geworden und man würde dann besser wieder zum Friedensbeschaffungssystem zurückkehren mit jeweiligem Anschlußauftrag.”<sup>40</sup>*

Auch am 20. Januar 1940 lautete die Eintragung im Kriegstagebuch der Sperrwaffeninspektion wenig optimistisch:

*“Die Schwierigkeiten der Kohlenlage und der damit in Zusammenhang stehenden Transportlage infolge der Kälteperiode beginnen sich auf die Waffenherstellung und den Transport auszuwirken. Es laufen die ersten Meldungen ein von Firmen, die auf Grund von Kohlenmangel befürchten, ihren Betrieb einzuschränken oder stilllegen zu müssen. Desgleichen besteht zum Teil seitens der Firmen nicht mehr die Möglichkeit, Güterwagen für Transporte von Waffenteilen zur Ablieferung an die Sperrzeugämter zu erhalten, Lastkraftwagentransporte für äußerst dringende Waffenteile fallen ohnehin - Straßenzustand - z. Zt. völlig aus....”<sup>41</sup>*

<sup>40</sup> BA/MA RM 27 IV.

<sup>41</sup> ebenda.



Abb. 25: Der Wacholderhof im Winter 1940/41: eine trügerische Idylle.

Die Situation in den zuliefernden Betrieben verschärfte sich mit der Dauer des Krieges ständig. Immer häufiger wurde die Produktion durch Luftalarme unterbrochen oder kam nach Bombenangriffen für Tage, Wochen oder Monate zum Erliegen. Immer mehr Männer mußten zur Front oder wurden bei Auskämmaktionen der Rüstungsinspektionen zu anderen "kriegsentscheidenden" Rüstungsanstrengungen herangezogen. Der Einsatz von Kriegsgefangenen konnte die Personalengpässe nicht wettmachen. In einigen Betrieben war der Anteil von Kriegsgefangenen nach Ansicht der Rüstungsplaner sogar beängstigend hoch. So hielt das Rüstungskommando Lüneburg in einer Notiz am 29. Februar 1944 fest:

*"Arbeitseinsatz-Besprechungen der Gauunterkommissionen bei den Sperrwaffenarsenalen Starkshorn, Druhwald, Cuxhaven und Grauerort, unter Beteiligung der Sperrwaffeninspektion, betreffend Austausch von deutschen Arbeitskräften bei wehrmachtseigenen Betrieben zu Gunsten der arbeits-einsatzmäßig überfremdeten Rüstungsbetrieb im Gau Ost-Hannover."<sup>42</sup>*

Um Kraftstoff zu sparen, mußte Kommandeur Fregattenkapitän Ebert in den letzten Kriegsmonaten auf die Fahrt im luxuriösen Opel Blitz verzichten. Sein Fahrer chauffierte jetzt die Offizier und die in Celle wohnenden Waffenwarte per Bus nach Starkshorn und zurück.

<sup>42</sup> BA/MA RW 21-42/6.

# KRIEGSGEFANGENE

Die Genfer Konvention vom 27. Juli 1929 über die Behandlung von Kriegsgefangenen, die auch das Deutsche Reich unterzeichnete, erlaubte in Artikel 27 die Heranziehung von Kriegsgefangenen, ausgenommen Offiziere und Gleichgestellte, zum Arbeitseinsatz. Die zu leistenden Arbeiten durften jedoch nicht in unmittelbarer Beziehung zu den Kriegshandlungen stehen (Artikel 31).<sup>43</sup> Nachdem im Deutschen Reich immer mehr Facharbeiter zum Wehrdienst eingezogen und gleichzeitig die Rüstungsproduktion ausgeweitet worden war, war die Wehrmacht, der die Kriegsgefangenenlager unterstanden, von diesem Grundsatz abgerückt. Bei einer Besprechung im Dezember 1940 waren das Allgemeine Wehrmachtsamt im Oberkommando der Wehrmacht (OKW) und das Wirtschafts- und Rüstungsamt des OKW zu dem Schluß gekommen:

*„daß der Einsatz von Kriegsgefangenen in der Rüstungsindustrie mit allen Mitteln gefördert werden muß, soweit politisch und abwehrmäßig keine schwerwiegenden Bedenken im Wege stehen“.*<sup>44</sup>

Im Marinesperrzeugamt arbeiteten nachweislich polnische, französische und russische Kriegsgefangene. So sind in einer Liste der während des Zweiten Weltkriegs in Unterlüß eingesetzten ausländischen Arbeiter zwölf Franzosen verzeichnet, die bis zum 16.3.1943 bzw. bis zum 26.3.1944 in Starkshorn tätig



Abb. 26: Im einem separat eingezäunten Bereich hinter den Baracken des Wacholderhofs waren die Kriegsgefangenen untergebracht.

<sup>43</sup> vgl. Pfahmann, a.a.O. S. 82/83.

<sup>44</sup> ebd. S. 115.

waren. Außerdem werden zwei Polen erwähnt, die bis zum Mai bzw. Oktober 1941 auf dem Gelände arbeiteten. Wenigstens ein Russe hat bis zum 8. Juli 1944 in Starkshorn gearbeitet.<sup>45</sup>

Die in Starkshorn eingesetzten russischen Kriegsgefangenen bildeten das Arbeitskommando 3629, eine Außenstelle des Stalag (Mannschafts-Stammlager) XI B Fallingbostal.<sup>46</sup>

Frau C. erinnert sich, daß im Marinesperrzeugamt Starkshorn etwa 20 russische Kriegsgefangene arbeiteten. Sie waren in einem besonders eingezäunten Bereich am Mastenweg (Hundertmeterbahn) hinter dem Wacholderhof untergebracht. Die Fenster ihrer Baracke waren vergittert. Einer der Russen soll vom Sperrzeugamt geflohen sein und sich zu seinem vorigen Lager (vermutlich Fallingbostal) durchgeschlagen haben. Grund dieser Flucht, so Frau C., sei die schlechte Verpflegung für die Gefangenen in Starkshorn gewesen. Nach seiner Flucht soll sich die Situation gebessert haben. Die Russen hatten innerhalb ihrer Umzäunung eine eigene Küche.<sup>47</sup>

Die Kriegsgefangenen mußten bei der Produktion der Minen mitarbeiten. Bei sabotageanfälligen Tätigkeiten waren sie allerdings nicht eingesetzt. "... Sie machten vor allen Dingen sauber und sowas..." , erinnerte sich Frau A. Waffenwart Schwarzer fungierte als Dolmetscher.<sup>48</sup>

## UNFÄLLE

Am 4. Oktober 1944 ereignete sich im Keller des Gebäudes M 2, in dem die Waffenwarte untergebracht waren, eine Explosion. Dabei kamen die Waffenwarte Karl Mernitz, Karl Riegel und Paul August Weil ums Lebens.

Frau H., die bei diesem Unfall ihren Mann verlor, sagte in einem Gespräch, daß ihrer Erinnerung nach ein Irrläufer zu dem Unglück führte: Munition, die für eine Luftmunitionsanstalt bestimmt war, sei in Starkshorn angekommen und von den Waffenwarten einer genaueren Untersuchung unterzogen worden. Dabei habe sich die Detonation ereignet.<sup>49</sup>

Frau A. erinnerte sich in einem Gespräch Anfang 1991, daß bei der Explosion eine neuartige Sperrwaffe detonierte. Nach dem Unfall seien alle Beschäftigten über den Aufbau und die Gefährlichkeit des neuen Minentyps informiert worden. Frau C. beschrieb die Sperrwaffe als "stabförmig, etwa einen halben Meter lang."

<sup>45</sup> Landkreis Celle Archiv, Fach 38/4

<sup>46</sup> Laut Unterlagen der Niedersächsischen Landeszentrale für Politische Bildung - Gedenkstätte Bergen-Belsen.

<sup>47</sup> Gespräch mit Frau C. am 6.12.1990.

<sup>48</sup> Gespräch mit Frau A. am 29.1.1991.

<sup>49</sup> Gespräch mit Frau H. am 15.8.1990.

Möglich ist auch, daß es sich um eine Riegelmine handelte, eine Heereswaffe, mit der das Marinesperrzeugamt für die Sprengung vorbereitet werden sollte.

Die Presse meldete den schweren Unfall nicht, zwei Tage später waren lediglich zwei Todesanzeigen abgedruckt. Die Beisetzung von August Weil und Karl Mernitz erfolgte am Sonntag, den 8. Oktober 1944, auf dem Friedhof in Eschede. Der dritte Tote wurde vermutlich nach Süddeutschland in seine Heimatgemeinde überführt.



Abb. 27: Das Explosionsunglück vom 3. Oktober 1944 wurde im redaktionellen Teil der Celleschen Zeitung nicht erwähnt. Zu finden waren nur zwei Todesanzeigen.

Bereits am 21. März 1944 war Friedrich Schröder im Marinesperrzeugamt verunglückt. Er erlag zwei Tage später seinen schweren Verletzungen. Frau A. vermutete, daß er einer der Lokführer der Kleinbahn war. Wie er ums Leben kam, wußte sie nicht mehr.

Im Laufe der Jahre kam es im Marinesperrzeugamt Starkshorn immer wieder zu kleineren Unfällen. Frau C. konnte sich auch an einen Brand in einem der Bunker erinnern.

## FLÜCHTLINGSLAGER

Zum Ende des Krieges, etwa ab Februar 1945, wurden in den Baracken des Wacholderhofs Flüchtlinge untergebracht. Frau I., damals 19 Jahre alt erinnert sich:

*"Wir kamen am Dienstag, den 27. März, mit dem Zug in Celle an. Wurden dort in einer kalten Kirche untergebracht. Als die Flüchtlinge auf den Landkreis verteilt werden sollten, haben wir uns für den Wacholderhof gemeldet, das hörte sich so nach Ferienheim an."<sup>50</sup>*

<sup>50</sup> Gespräch mit Frau I. am 20.5.1991.

Drei Tage später notierte sie noch unter dem Eindruck der mehr als drei Wochen dauernden Flucht aus Hinterpommern voller Optimismus in ihrem Tagebuch:

*“Hier werden wir Ruhe finden, es klappt prima.”*

In der Baracke neben dem Lichtmastenweg waren nur Ostpreußen untergebracht. Insgesamt hatten hier rund 100 Flüchtlinge Unterkunft gefunden. Hinter der querstehenden Baracke mit den Waschräumen waren zu diesem Zeitpunkt immer noch die Zwangsarbeiter untergebracht.

Mit der Ruhe im Wald war es bald vorbei. Am 9. April 1945 schrieb Frau I. in ihr Tagebuch:

*“Heute war eine Sprengung, ohne daß einer etwas davon gewußt hat. Große Aufregung!”*

Durch den enormen Luftdruck der Explosion kippte die Stirnwand einer der Baracken im Wacholderhof um. Eine gewaltige Staubwolke verdunkelte die Sonne. In Queloh sprangen die Fenster auf, in der Marinesiedlung waren Gebäudeschäden zu verzeichnen.

Über diese Sprengung gehen die Meinungen heute auseinander. Herr G. erinnert sich, daß alle Bunker zur Sprengung vorbereitet waren und vor dem Einrücken der Engländer vom Kommandanten per Knopfdruck zerstört werden sollten. Er glaubt, daß die Explosion von einem Waffenwart “bei Spielereien” versehentlich ausgelöst worden war. Frau C. vermutet, daß französische Fremdarbeiter für die Sprengung verantwortlich waren.

Als die feindlichen Truppen näherrückten, wurden in den festen Gebäuden auf dem Gelände des Sperrzeugamts alle Vorräte in Kisten verpackt. Auch die Flüchtlinge arbeiten mit.

Am Donnerstag, 12. April, notierte Frau I. in ihr Tagebuch:

*“Jetzt ist es soweit. Heute sollte gesprengt werden, aber es klappte nicht. Die Nacht im Wald verbracht.”*

Alle Pläne und Unterlagen über das Marinesperrzeugamt waren bereits Anfang April vernichtet worden. Die Offiziere setzten sich am 12. April 1945, als englische Truppen bereits in Celle waren, ab. Der Fahrer der Offiziere, Herr G. sollte sie mit dem Bus nach Kiel fahren. Da er bei einem Halt in Lauenburg als Dienstverpflichteter keine Verpflegung bekam, verließ er die Offiziere und machte sich zu Fuß auf den Rückweg. Unterwegs geriet er in Gefangenschaft, kam aber bald wieder frei, als er den verhörenden Offizier auf tschechisch ansprach.<sup>51</sup>

In diesen Stunden der Auflösung deckten sich viele Einwohner aus der Umgebung mit Lebensmitteln, Geschirr, Bettwäsche, Möbeln und Werkzeugen

<sup>51</sup> Gespräch mit Herrn G. am 14.3.1991.

aus den Gebäuden des Marinesperrzeugamtes ein. Frau A., die das Gelände nochmals betrat, um nach ihrer Lohnsteuerkarte zu suchen, staunte nicht schlecht, als sie in einer Lagerhalle Gartengeräte, Kunstdünger, Farbeimer, rollenweise Bindfaden und sonstige Vorräte fand. Nach den entbehrungsreichen Kriegsjahren mit mangelhafter Versorgung hatte sie das nicht erwartet. Der Vater von Frau B. aus Queloh wurde auf dem Rückweg mit seinem vollbeladenen Pferdegespann von den Engländern überrascht. Er mußte den Wagen stehenlassen und kehrte auf Umwegen durch den Wald nach Queloh zurück.

Unweit des Wacholderhofs wurde ein Panzerspähwagen der Engländer vermutlich von der SS, die im Wald bei Queloh lag, mit einer Panzerfaust angegriffen und fing Feuer. Als die Flammen auf den Wald übergriffen, mußten die Flüchtlinge löschen. Da zu diesem Zeitpunkt die Wasserversorgung im Sperrzeugamt unterbrochen war, mußte Wasser vom Bahnwärterposten 34 geholt werden.

Die Zufahrtstraße zum Marinesperrzeugamt war nach der Erinnerung von Herrn J. unweit von Starkshorn mit Torpedominen zur Sprengung vorbereitet, um das Vorrücken der feindlichen Truppen zu stoppen. Doch hätten sich vermutlich besonnene Kräfte durchgesetzt und die eingegrabenen Minen entschärft.<sup>52</sup> Frau B. aus Queloh berichtete in einem Gespräch, daß auch am Ortseingang von Queloh Minen eingegraben waren. Einer der Waffenwarte habe - vermutlich eigenmächtig - ihre Nachbarin angewiesen, die Zündschnüre durchzukneifen. Und Frau A. erinnerte sich, daß Waffenwarte des Marinesperrzeugamts wenige Tage nach dem Einrücken der Engländer in Höhe des Waldarbeiterhauses Queloh Tellerminen ausgruben.

Am 13. April 1945 erreichten die ersten englischen Soldaten des 7. Bataillons der "Seaforth Highlanders" den Wacholderhof. Sie rückten von Eschede über die Marinesiedlung und Starkshorn auf dem Alten Postweg Richtung Norden nach Unterlüß vor. Hier vermuteten sie die deutsche Verteidigungslinie.<sup>53</sup>

Den Alliierten war bekannt, daß sich hier im Wald eine militärische Anlage befand, denn das Londoner War Office hatte bereits 1944 die entsprechende deutsche topographische Karte modifiziert und durch die Erkenntnisse der militärischen Aufklärung ergänzt. Erstaunlicher Weise tauchen in der Karte die Produktionshallen und Verwaltungsgebäude nicht auf, wohl aber zahlreiche Bunker, die besonders gut getarnt waren.

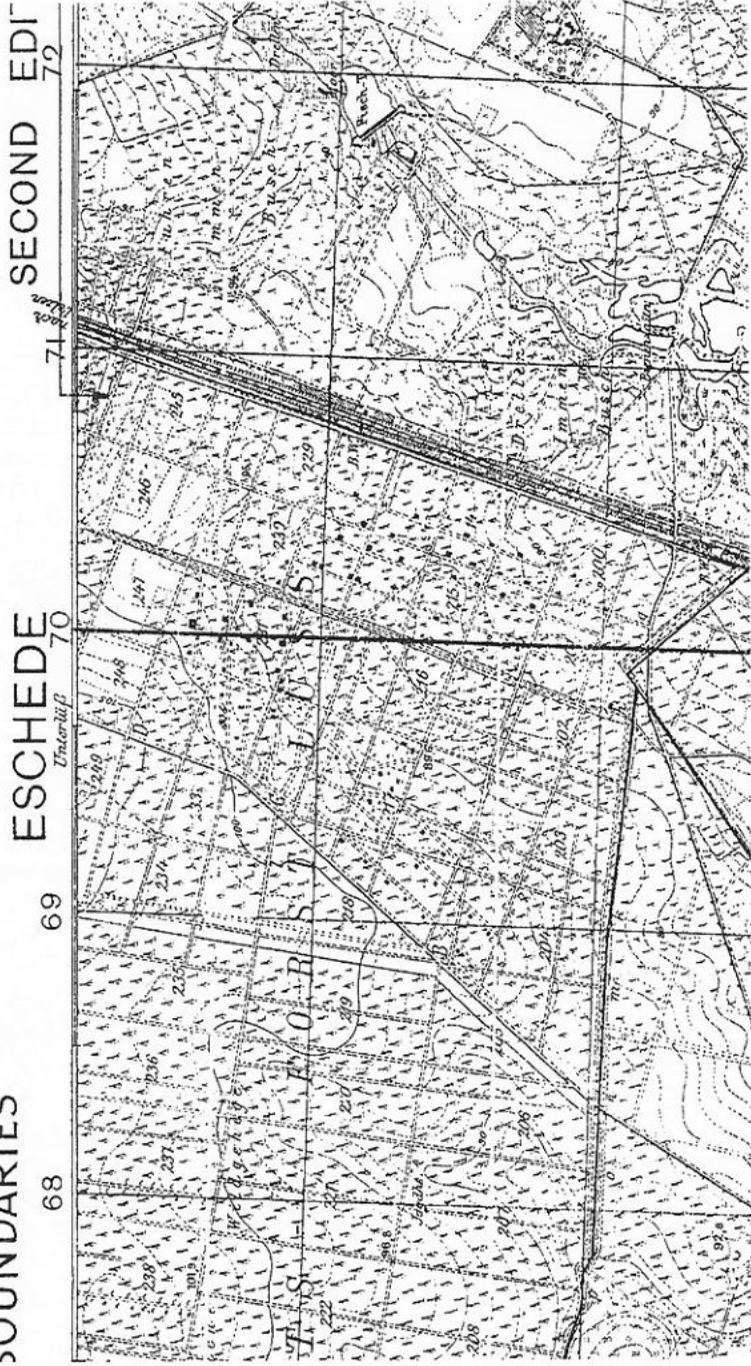
Deutsche Dienststellen waren sich bereits sehr früh darüber im klaren, daß dem Gegner im Zeitalter der Luftaufklärung große Baumaßnahmen schwerlich verborgen bleiben konnten. So hieß es schon am 22. Dezember 1939 in einem Schreiben des Reichsforstmeisters an das Oberkommando der Wehrmacht:

*"Der Herr Generalfeldmarschall Hermann Göring hat angeordnet, daß Wald zur Errichtung von Anlagen der Rüstungsindustrie und von Munitionsanstalten nicht*

<sup>52</sup> Gespräch mit Herrn J. am 3.10.1991.

<sup>53</sup> Siehe Saft, a.a.O., S. 238.

BOUNDARIES



37 Karte 2. Auf der Karte des Londoner War Office aus dem Jahr 1944 waren zahlreiche Bunker und ein Teil der Feldbahntrassen eingezeichnet.

*mehr abgegeben werden soll, da, wie die Erfahrung gelehrt hat, eine wirksame Tarnung bei Errichtung derartiger Anlagen im Walde doch nicht erreicht werden kann, vielmehr diese dort besonders leicht erkennbar sind."*<sup>54</sup>

Besetzt wurde das Marinesperrzeugamt nach den Aufzeichnungen von Frau I. erst am 19. April 1945. Bald darauf begannen die Amerikaner und die Engländer mit den Sprengungen. Der letzte Kommandeur des Marinesperrzeugamtes Starkshorn, Fregattenkapitän Kurt Ebert fungierte als Sprengleiter und wickelte auf Befehl des Admirals Kriegsmarine, Dienststelle Hamburg, zusammen mit einem englischen Offizier sowie mit seiner ehemaligen Sekretärin vom 12. Mai 1945 an in seiner Wohnung in der Marinesiedlung die Auflösung der Anlage ab. Er wurde erst im September 1946 aus der Marine entlassen.

Die Sprengungen dauerten wenigstens bis in den Herbst 1945 an. Die Alliierten nutzten das Gelände, um hier Munition jeglichen Kalibers bis hin zu Sprengköpfen der "Wunderwaffen" V1 und V2 aus dem gesamten norddeutschen Raum zu sprengen. Gleichzeitig schlugen Kanadier im Auftrag der Militärregierung auf dem Gelände große Mengen Grubenholz.

## KRIEGSSCHÄDEN

Der Schaden für das Forstamt Lüß, das die fast 250 Hektar große Fläche an die Kriegsmarine abzutreten hatte und bis Kriegsende keinerlei Pachtzahlungen erhalten hatte, war beträchtlich. Am 25. Oktober 1945 bat der Forstmeister des Forstamtes Lüß den Admiral Kriegsmarine bei der Dienststelle Hamburg in einem Schreiben um Überlassung der Feldbahn zum Abtransport des Gruben- und Brennholzes. Die Menge bezifferte er auf rund 50000 Festmeter. Zur Unterbringung der erforderlichen 200 Holzeinschläger bat er um ein Gebäude in der Nähe des ehemaligen Haupteingangs. Später sollten nach seinem Willen in dem Haus Waldarbeiterwohnungen eingerichtet werden. Auch die Wasserversorgung fand sein Interesse, er wollte sie für die Beregnung der späteren Aufforstungsflächen verwenden.<sup>55</sup>

Große Holz mengen waren durch die Sprengungen so zerfetzt, daß sie als Bauholz nicht mehr zu verwenden waren. Die Hannoversche Presse berichtete 1946, daß ein Köhler einen Teil dieses Holzes auf dem Gelände des Marinesperrzeugamtes zu Holzkohle verarbeitete.

Nachdem die Engländer die brauchbaren Einrichtungen abtransportiert hatten, erfolgte die "zweite Demontage" durch die Deutschen. So fand sich für den Maschendrahtzaun eine neue Verwendung, die Betonzäunpfähle wurden ausgegraben, Erdkabel geborgen und ganze Gebäude Stein um Stein abgetragen, um an anderer Stelle als neue Häuser zu entstehen.

<sup>54</sup> BA/MA RW 19/1658.

<sup>55</sup> Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv (NH), Nds 120 Lbg acc 7/85 Nr. 66.

In einem Gespräch erinnerten sich am 29. Januar 1949 Gemeindedirektor Hermann Voigts und Bürgermeister Ernst Müller:

*„... Die Wasserleitung, es ist unser Stolz, daß trotz dieser schweren Zeit Eschede sich zu einer Wasserleitung durchgerungen hat. Aus der Initiative einiger Bürger (Folkert Janssen), aus der Not der Zeit geboren, ist die Wasserleitung entstanden, als sich dann die Gemeindeverwaltung tatkräftig an die Seite dieser schaffenden Bürger stellte.*

*Auf der Bahnhofstraße und auf der Marktstraße hatten die Anwohner schlechtes und auch sehr wenig Wasser, es ist ein wasserarmer Strich, der durch unser Dorf geht. Etwa 20 Interessenten beschlossen deshalb: Wir bauen uns eine Wasserleitung! Eine kleine Ringleitung. Das Material konnten sie bekommen vom Marinesperrzeugamt, da dort ein vollkommenes Röhrennetz vorhanden war. Die Wehrmachtsgutsverwaltung war damit einverstanden. Diese Situation griff die Gemeindeverwaltung auf und - und vom Oberkreisdirektor Wentker unterstützt - gab sie die Anregung, eine Wassergenossenschaft für das ganze Dorf zu gründen und so das Dorf mit Leitungswasser zu versorgen. Durch den Oberkreisdirektor wurde auch verhindert, daß das Rohrnetz vom Marinesperrzeugamt nach Hannover geschafft wurde, es blieb für Eschede reserviert. In Gemeinschaftsarbeit zog nun die Wassergenossenschaft zum Wacholderhof, um in Tagewerken durch Selbsthilfe die Röhren freizulegen. Jeder Genosse hatte 40 Meter Rohr auf dem Wacholderhof freizulegen und 40 Meter innerhalb des Dorfes auszuschachten. Das war auf dem Wacholderhof mit großen Schwierigkeiten verbunden, da dort sämtliche Anlagen gesprengt waren, die Häuser, die Bunker, die Anlagen und große Schuttmassen und Bäume übereinandergestürzt waren. Darunter mußten die Röhren herausgeschafft werden. Es mußte der Schutt beiseite geräumt werden. Auch war das Gelände sehr mit Splintern durchsetzt, es lag sogar noch scharfe Munition im Boden. Aber unsere Bevölkerung ohne Unterschied des Standes und des Alters ging frisch ans Werk. Das Projekt tauchte auf im Jahre 1947 und im Frühjahr 1948 war die Hausversorgung fertig...“<sup>56</sup>*

Die Firma Gebrüder Lauenrodt aus Braunschweig nahm nach dem Krieg in der zerstörten Kartoffellagerhalle an der Rebberlaher Straße in Eschede in bescheidenem Maße einen Maschinen- und Apparatebau auf. Sie verarbeiteten leere Minenhüllen vom Sperrzeugamt zu Wasserdruckkesseln.

Sehr zum Leidwesen der Gemeinde Starkshorn ließ die Militärregierung die Kriegsstraße zwischen Starkshorn und dem Marinesperrzeugamt aufreißen und das Pflaster verkaufen. Etliche Fuhren Steine wurden in Eschede zum Ausbessern der Rebberlaher Straße verwendet.<sup>57</sup>

Der Krieg endete für viele Escheder Handwerker mit unbezahlten Rechnungen. Schlachter warteten auf ihr Geld für Fleisch und Wurstwaren, die sie in das

<sup>56</sup> SAE, Fach 174/8 und Protokoll der Sitzung des Gemeinderates Eschede vom 27.6.1947.

<sup>57</sup> Siehe Protokoll der Sitzung des Gemeinderats Eschede vom 3.4.1949.

Marinesperrzeugamt geliefert hatten, Maler und Zimmerleute auf ihre Bezahlung für Arbeiten, die sie in der Marinesiedlung ausgeführt hatten.<sup>58</sup>

In den Nachkriegsjahren war das Gelände des Marinesperrzeugamtes ein Eldorado für Schrottsammler. Sie suchten auf dem Gelände vor allem Buntmetalle, um ihr knappes Einkommen aufzubessern. Dabei ereignete sich am 9. Juni 1950 ein schwere Unfall. Unter der Überschrift: "Vater und Sohn durch Bombenexplosion getötet" schrieb die Cellesche Zeitung am folgenden Tag:

*"Eine 150-Kilo-Bombe explodierte gestern auf dem Gelände des ehemaligen Marine-Sperrzeugamtes in Starkshorn und tötete den 48jährigen Reinhold Steg und dessen 18jährigen Sohn Bernhard. Die beiden Männer hatten mit anderen Personen auf dem Gelände Schrott gesammelt und waren dabei auf die Bombe gestoßen.*

*Der Luftdruck war so gewaltig, daß von den beiden Toten lediglich noch der Kopf des 18jährigen Sohnes und ein Oberarm gefunden werden konnte. Fleischfetzen wurden in einem Umkreis von etwa 200 Metern festgestellt, die übrigen Personen, die sich in der Nähe aufhielten und ebenfalls mit Schrottsammeln beschäftigt waren, wurden zu Boden geschleudert, ohne aber verletzt zu werden. In unmittelbarer Nähe der Unglücksstelle befand sich eine weitere 3-Zentner-Bombe, deren Sprengladung bereits von den tödlich Verunglückten entfernt worden war."<sup>59</sup>*

Am 13. November 1951 teilte das Bombenräumkommando der Polizeidirektion Hannover dem Regierungspräsidenten in Lüneburg unter anderem mit:

*"..., daß das Gelände vom 20. 11. 1950 bis zum 28. 7. 1951 unter fachmännischer Leitung von Sprengkörpern aller Art gesäubert wurde. In dieser Zeit wurden ca. 78 to Munition geborgen. U.a. wurden 73 Seeminen und 57 Bomben beseitigt. Ich bemerke, dass 15 to Granaten wegen der schlechten Wegeverhältnisse noch nicht abgefahren werden konnten. Diese sind durch Eingraben gesichert und sollen bei Frostwetter zum Sprengplatz gebracht werden...."<sup>60</sup>*

Das Gelände des ehemaligen Marinesperrzeugamts blieb ein Thema für die Polizei. Polizei-Inspektor Müller vom Polizeilandrevier Celle teilte dem Polizeiabschnitt Landkreis Celle am 9. Mai 1952 mit:

*"... ich habe am 8.5.1952 nachmittags festgestellt, dass sich auch in den gesprengten Bunkern unter den Trümmerresten teils noch Munition und Minenzünder befinden. Auch wurde mir von dem aufsichtsführenden Feuerwerker des Sprengkommandos gesagt, dass sich in den ehemaligen Sprenggruben noch Bomben befinden, die noch freigelegt und vernichtet werden müssen ... Bei der Kontrolle des Platzes am 8.5.1952 zwischen 14.00 - 16.00 Uhr habe ich ferner festgestellt, daß sich auf dem Gelände wieder*

<sup>58</sup> SAE Fach 33/3.

<sup>59</sup> Cellesche Zeitung vom 10. Juni 1950.

<sup>60</sup> NH Han 180 LbgIII XXX Nr. 152.

*Schrottsammler aus Starkshorn, Eschede, Dalle usw. herumtreiben, die ihren Schrott gleich an Händler verkaufen...*<sup>61</sup>

Die Polizeidirektion Hannover erklärte Anfang 1955 in einem Schreiben an den Oberkreisdirektor des Landkreises Celle die Entmunitionierung des Geländes der ehemaligen Marine-Sperrzeuganlage für abgeschlossen. In dem Brief vom 4. Februar hieß es allerdings einschränkend:

*"Das Menschenmögliche wurde getan. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß für eine hundertprozentige Sicherheit keine Gewähr übernommen werden kann."*<sup>62</sup>

Daß die in dem Schreiben aufgeführten Verhaltensmaßnahmen bei eventuellen Waldbränden durchaus ihre Berechtigung haben, zeigte sich noch 1989, als ein heißgelaufenes Achslager eines Zuges der Deutschen Bundesbahn südlich des Sperrzeugamt-Geländes einen Flächenbrand auslöste. Die eingesetzten Feuerwehrleute registrierten mehrere Detonationen, darunter auch sehr heftige, vermutlich von großkalibrigen Granaten.

## RÜSTUNGSALTLAST STARKSHORN

Im April 1989 erschien in der Zeitschrift Natur ein Artikel über Rüstungsaltlasten in der Bundesrepublik Deutschland. Eine Karte verdeutlichte, daß sich die Produktion von Kampfmitteln im Dritten Reich vor allem auf das heutige Land Niedersachsen konzentrierte. Eingezeichnet waren auch die Standorte der ehemaligen Munitionsanstalten Höfer und Starkshorn.



Abb. 28: Auch heute noch wird auf dem Gelände des ehemaligen Marinesperrzeugamtes Munition gefunden.

<sup>61</sup> ebd.

<sup>62</sup> NH Nds 380 Acc. 62/65 Nr. 607.

Bereits im Januar 1988 hatte die niedersächsische Landesregierung eine interministerielle Arbeitsgruppe "Rüstungsaltslasten" gebildet, der Vertreter des Umweltministeriums, des Innenministeriums, der Polizeidirektion Hannover - Kampfmittelbeseitigungsdienst - sowie der beiden Landesämter für Bodenforschung und für Wasserwirtschaft angehörten. Zur Gefährdungsabschätzung wurde ein Betrag von 50 Millionen Mark bereitgestellt. Die Experten hatten bis zum Sommer 1988 67 verdächtige Standorte aufgelistet, räumten jedoch ein, daß die Erfassung nicht vollständig sei. Am 6. Dezember 1990 gaben Vertreter des Umweltministeriums in Hannover vor der Presse bekannt, daß mindestens 352 Standorte in Niedersachsen durch Rüstungsaltslasten verseucht seien. Das ehemalige Marinesperrzeugamt Starkshorn zählte zu den 74 Standorten mit nachgewiesenen oder mit großer Wahrscheinlichkeit vorhandenen Gefährdungen, an denen als weitere Aktivität eine Gefährdungsabschätzung durchzuführen sei. Anhand der Ergebnisse dieser Gefährdungsabschätzung sei zu entscheiden, ob eine Beobachtung, Sicherung oder Sanierung erforderlich sei.<sup>63</sup>

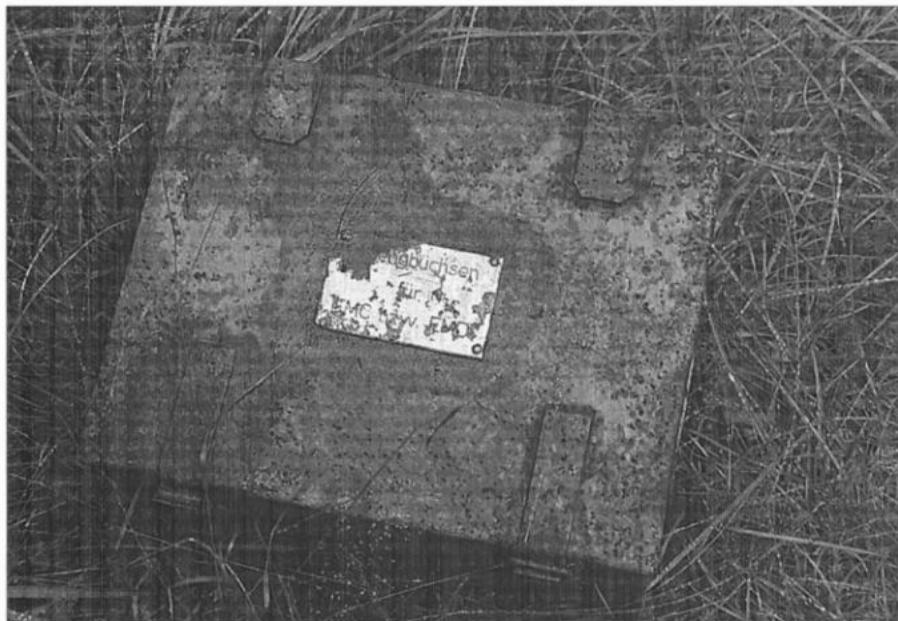


Abb. 29: Unter den Stücken, die der Kampfmittelbeseitigungsdienst im Sommer 1991 fand, war auch diese Transportkiste für Sprengbüchsen der Minentypen EMC und EMD.

<sup>63</sup> Rüstungsaltslasten in Niedersachsen - Bestandsaufnahme und Handlungskonzept, 1. Fortschreibung 1990, S. 10.

Schon im Sommer 1990 war ein Ingenieurbüro aus Hannover mit der Voruntersuchung der Fläche des ehemaligen Marinesperrzeugamtes Starkshorn beauftragt worden. Von dem Untersuchungsergebnis, das sich unter anderem auf Luftbilddauswertungen, die Befragung von Zeitzeugen und eine detaillierte Bestandsaufnahme vor Ort stützen wird, werden mögliche weitere Maßnahmen abhängen. Parallel dazu lief auf dem Gelände die Munitionssuche durch Mitarbeiter von Landesvertragsfirmen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Niedersachsen weiter. Im Sommer 1991 wurde der Waldboden in der Umgebung der ehemaligen Schlosserei mit Metalldetektoren untersucht. Gefunden wurden neben größeren Mengen Munitionsschrott auch scharfe Granaten.



Abb. 30: Etwa fünf Jahre lang wurden im Marinesperrzeugamt Starkshorn Minen produziert. Die Bunkertrümmer werden auch noch im nächsten Jahrtausend aus dem Boden des Lüsswaldes ragen.

# LITERATUR UND QUELLENVERZEICHNIS

## 1. ARCHIVALIEN

Archiv der Gemeinde Unterlüß  
Archiv der Samtgemeinde Eschede  
Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg  
Kreisarchiv Landkreis Celle  
Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover

## 2. LITERATUR

Wolfgang Brost: Minenkriegführung gestern und heute, in: Jahrbuch der Marine, Folge 15, München 1981, S. 20-28

Expertengespräch Rüstungsaltslasten 25./26. April 1989 in Hannover - Dokumentation einer Veranstaltung des Niedersächsischen Umweltministeriums, Hannover 1989

Albin Günther: Die Entwicklung der Seemine von 1777-1945 - Ein Überblick, o.O. 1958

Rainer Haas: Die Sprengstofffabriken Stadtallendorfs, in: Rüstungsaltslasten - Bericht der Initiativen gegen Rüstungsaltslasten 1988/89, Clausthal-Zellerfeld 1989, S. 48-51

Wolfram König, Ulrich Schneider: Sprengstoffe aus Hirschhagen - Vergangenheit und Gegenwart einer Munitionsfabrik, Kassel 1987

Karl von Kutzleben, Wilhelm Schröder, Jochen Brennecke: Minenschiffe 1939-1945 - Die geheimnisumwitterten Einsätze des "Mitternachtsgeschwaders", Herford 1974

Gerhard von Ledebur: Die Seemine - Geschichtliche Darstellung der Entwicklung der Seeminen und der Minenabwehr unter Einbeziehung der Minenabwehrfahrzeuge mit Beispielen aus dem Minenkrieg und einer minenrechtlichen Betrachtung, München 1977

Walter Lohmann, Hans Hildebrand: Die deutsche Kriegsmarine 1939-1945, 3 Bände, Nauheim 1956

Matthiesen, Helge: Geheime Reichssache EIBIA, Walsrode 1987

Andreas Oberholz: Auf dem Pulverfaß, in: Natur, April 1989, S. 45-53

Uwe Otte, Stefan Heinecke, Bettina Köchling: "Volksgenossen, die Fahne raus!"  
NS-Alltag und Rüstungsproduktion in Lehre - Zur Geschichte der Ortschaft und  
ihrer Muna

Hans Pfahmann: Fremdarbeiter und Kriegsgefangene in der deutschen  
Kriegswirtschaft 1939-1945, Würzburg 1964

Ploetz, Karl: Geschichte des zweiten Weltkrieges, Teil 2: Die Kriegsmittel,  
Würzburg 1960

Dirk Rohlfing: Munas (Munitionsanstalten), in: Rüstungsaltslasten - Bericht der  
Initiativen gegen Rüstungsaltslasten 1988/89, Clausthal-Zellerfeld 1989

Rüstungsaltslasten in Niedersachsen - Bestandsaufnahme und Hand-  
lungskonzept, 1. Fortschreibung, Hannover 1990

Ulrich Saft: Krieg in der Heimat - Das bittere Ende zwischen Weser und Elbe,  
Walsrode 1988

Hans-Jürgen Wolff: Die Allendorfer Sprengstoffwerke, Allendorf 1989

### 3. GESPRÄCHE

Auf Wunsch einiger Gesprächspartner wurden nur Abkürzungen verwandt, die  
nicht mit dem ersten Buchstaben des Nachnamen übereinstimmen.

### 4. FOTONACHWEIS

Archiv der Samtgemeinde Eschede: Titelbild, Abb. 2, 8-10, 13-17, 20-27,  
Karte 1

Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg: Abb. 1, 18, 19

Volker Franke: Abb. 3, 28

Joachim Gries: Abb. 1, 4-7, 29-30

Garnisonmuseum Celle: Abb. 11

Kreisarchiv Landkreis Celle: Karte 2