

Als Bomben die Eisenbahnbrücke versenkten

Vor 65 Jahren wurde die Markloher Brücke über die Weser zerstört / Zeitzeugen berichten

Marklohe (DH). Gegen Kriegsende am 22. März 1945 wurde die Markloher Eisenbahnbrücke über die Weser von 17 britischen Flugzeugen bombardiert und zerstört. Der Hobbyhistoriker Jens Schaper (57) aus Staffhorst hat die Geschichte der Brückenzerstörung anhand von Unterlagen aus dem Zentralarchiv der USA und Gesprächen mit fünf Zeitzeugen – sie sind zwischen 76 und 80 Jahre alt – aufgezeichnet. Hier seine Geschichte:

In dieser letzten Phase des Weltkriegs hatten die Alliierten ihre Tag-Nacht-Arbeitsteilung wegen der nachlassenden Gegenwehr aufgegeben.

Vorangegangen war ein fast wirkungsloser Angriff der 8. US Air Force am 3. Mai 1945, wobei es nur unwesentliche Beschädigungen am Gleiskörper gab.

Der Angriff vom 22. März geschah 14 Tage vor dem Einmarsch britischer Truppen westlich der Weser. Ein Aufklärer bestätigte schon am Nachmittag, dass der Brückenkörper in der Weser versenkt sei.

Die Zerstörung erfolgte aus taktischen Gründen. So sollte die Bahnlinie unterbrochen werden, um den Rückstrom deutscher Truppen von Westen her zu unterbinden, aber auch eine eventuelle Verstärkung von Nienburg her.

Der Flugzeugtyp der 17 Bomber des RAF Bomber Command war eine viermotorige Lancaster II. Die Zeitzeu-

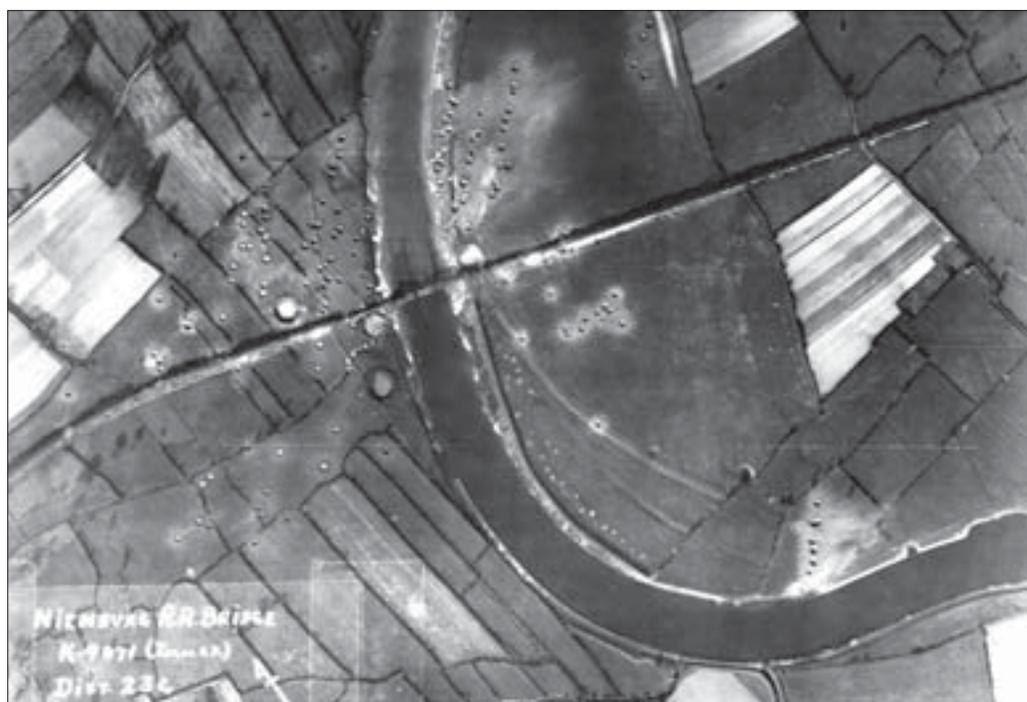
gen sagen übereinstimmend, dass die Abwurfhöhe nicht sehr groß war. Ich interpretiere das als rund 500 Meter. Dies ermöglicht eine hohe Treffergenauigkeit bei hoher Verwundbarkeit der Flugzeuge. Offenbar gab es aber keine Gegenwehr. Ein Lemker berichtete, dass an der Bundesstraße 6, Höhe Lemker Berg, zwar eine 8,8-Zentimeter-Flak positioniert war. Diese war am 22. März 1945 aber außer Aktion.

Heinrich Hugo aus Oyle beobachtete die Bombardierung der Eisenbahnbrücke von seinem erhöhten Standpunkt auf dem elterlichen Hof. Er erinnert sich: „Ich sah die Staubwolken durch das aufgewirbelte Erdreich und hörte die Explosionen.“ Seine Vater berichtete, die erste Welle sei wirkungslos geblieben, den zweiten Angriff, von Westen in Richtung Nienburg durchgeführt, kommentierte er lapidar: „Nun ist sie kaputt.“

Lehrer Hemme in der alten Lemker Volksschule an der Sulinger Straße unterbrach den Unterricht und forderte seine Schüler auf, unter einer nahegelegenen Straßenbrücke Deckung zu suchen, bis „sich die Lage wieder beruhigt“ hätte.

Gefährlich war der nachmittägliche Ausflug zu den Bombenkratern, da immer wieder Bomben mit Zeitverzögerungszündern explodierten.

Günther Freye aus Borstel, seinerzeit Mittelschüler in Nienburg, war nachmittags mit



Dieses Archivfoto zeigt die zerstörte Eisenbahnbrücke über die Weser.

dem Fahrrad auf dem Rückweg in Höhe des heutigen Kalksandsteinwerks in Lemke, als er zwei Wellen von Bombardierungen wahrnahm. Die zweite Welle kam, als er sich später im Bereich des Forsthauses Weberkuhle im Wald versteckt hatte.

Heinrich Föge aus Balge berichtet: „Dies führte nach der Sprengung der Nienburger Weserbrücke Anfang April dazu, dass in Mehlbergen ein Truppenzug der Wehrmacht aus Sulingen hielt und der Befehl ausgegeben wurde, jeder

Hof müsse ein Pferdegespann abstellen zum Transport der Truppen von dort zur provisorischen Drakenburger Fähre.

Dort gab es die in den fünfziger Jahren eingeweihte Stautiefe noch nicht, die dort betriebene Fähre war von Luftangriffen zerstört worden, und 1945 gab es dort eine behelfsmäßige Pontonfähre, die aus aufgepumpten Treckerreifen bestand, auf denen Scheunentore befestigt waren. Diese wurden dann von je einem Pferd auf jedem Ufer durch Seilzüge angetrieben.

„Wir hatten einen ukrainischen Arbeiter, dem mein Vater das Gespann übergab. Am nächsten Tag ging Vater zur Fähre, um das Gepann zurückzuholen. Dies wurde ihm verweigert, da die Truppen den Wagen weiter benutzen wollten. Ein paar Tage später kam der Ukrainer zurück zum Hof und gestikuliert laut: „Alles kaputt! Luftangriffe.“

Heinrich Hugo erinnert auch daran, dass die Oyley Bevölkerung Anfang April 1945 nach Glissen evakuiert wurde. Dies lag daran, dass eine Sprengung von Güterwaggons vorgenommen wurde, die V-1 und V-2-Raketenteile enthielten, von diesen Waggons gibt es auch Berichte an den Bahnhöfen Mehlbergen und Siedenburger.

Die Raketenteile waren von Häftlingen des Konzentrationslagers Dora bei Nordhausen hergestellt worden und konnten nun aufgrund der fortgeschrittenen Kriegssituation nicht mehr an ihre Bestimmungsorte in Holland und auf die Ostfriesischen Inseln gebracht werden. Die großen Mengen an Eisenmaterial der



Jens Schaper stieß bei Recherchen zu Flugzeugabstürzen auf die Zerstörung der Markloher Eisenbahnbrücke.

Abschussrampen wurden nach dem Kriegsende in einer Siedenburger Schmiede zu Öfen und Herden verarbeitet.

Die alliierten Luftaufnahmen wurden in einer gemeinsamen angloamerikanischen Luftbildstelle westlich von London ausgewertet. Diese Stelle koordinierte die englischen und US-Aufklärungsflüge sehr eng.

Eine am 22. März 1945 um 15.45 Uhr angefertigte Aufklärungsaufnahme wird dahingehend ausgewertet, dass die Markloher Eisenbahnbrücke nun unpassierbar sei, da ein Spannbogen in der Weser versenkt sei. Von Verwundeten oder Toten dieses Angriffs gibt es keine Berichte.

Im Gegensatz zu dem desaströsen Angriff auf den Nienburger Bahnhof Anfang Februar 1945 gab es bei dieser Brückenbombardierung offenbar keine Opfer.



Die Eisenbahnbrücke über die Weser.

Foto: Hildebrandt