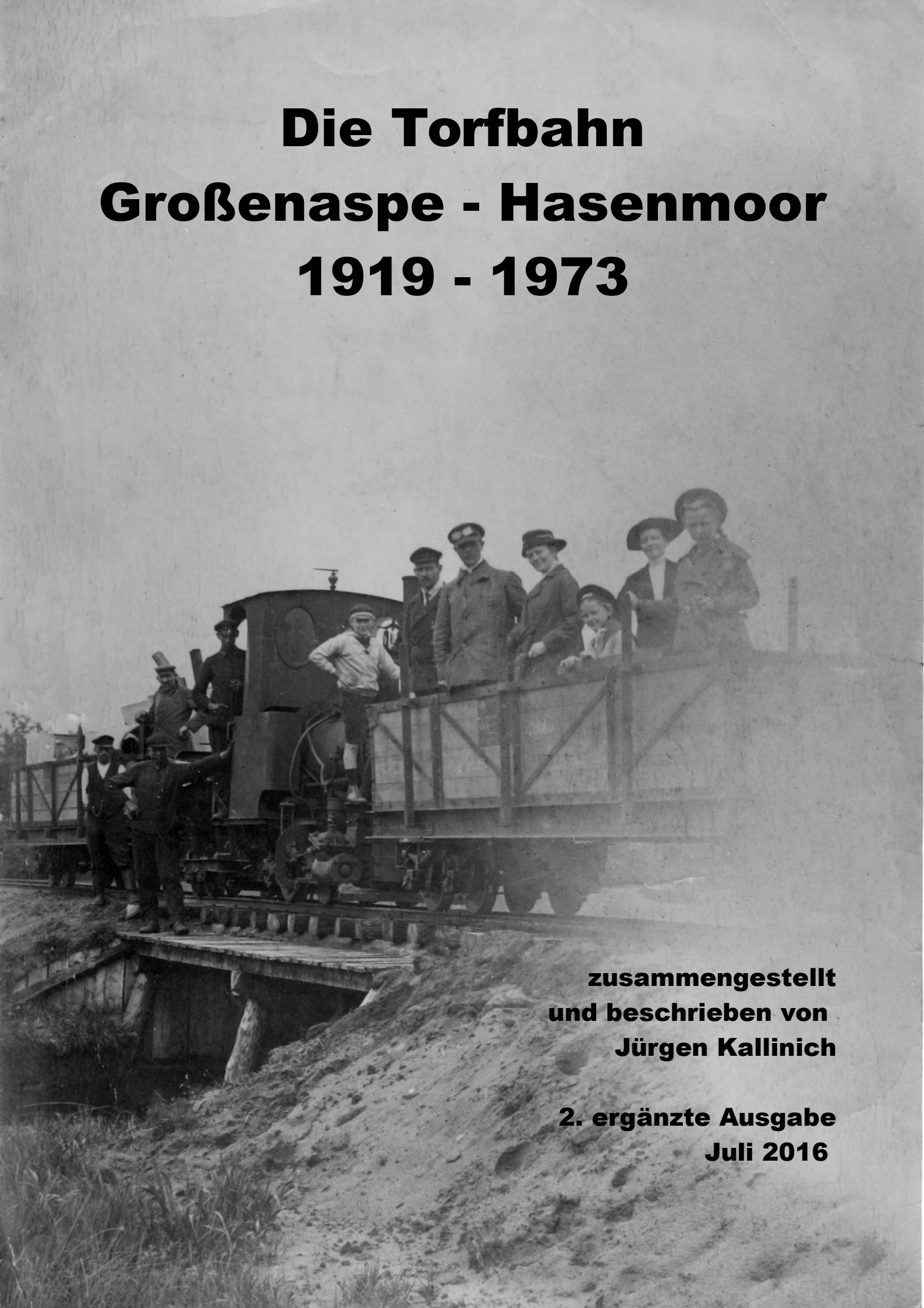
Die Torfbahn Großenaspe - Hasenmoor 1919 - 1973



zusammengestellt
und beschrieben von
Jürgen Kallinich

2. ergänzte Ausgabe
Juli 2016

Inhalt

Einleitung	4
Die Planung	5
Die Errichtung	5
Der Streckenverlauf	7
Der Betrieb	10
Die letzten Betriebsjahre	15
Quellenhinweise	19

Zusammengestellt und beschrieben von Jürgen Kallinich, Bad Bramstedt (2016)
© Alle Rechte der weiteren Verwertung vorbehalten

Einleitung

Seit 1920 verlief eine ca. 9 km lange Feldbahnstrecke der Spurweite 600 mm vom Großenasper Bahnhof bis hin zu dem südöstlich von Bimöhlen gelegenen Hasenmoor. Auf ihr wurde Torf, der im Hasenmoor abgebaut wurde, zum Bahnhof Großenaspe transportiert und dort zum Weitertransport auf die Vollbahnstrecke der Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) verladen. Während gewisser Zeiträume wurde der Torf zum Teil auch bereits in einem Torfwerk, das sich nördlich des Bahnhofes Großenaspe befand, weiterverarbeitet.

Im Jahr 1973 wurde diese Feldbahnstrecke endgültig abgebaut. Als damals noch Jugendlicher habe ich den Verlauf der Strecke gerade eben noch selbst gesehen. Einen Betrieb auf der Strecke habe ich selbst schon nicht mehr erleben können. Später einmal kam ich dann auf die Idee, die Geschichte dieser Feldbahn für die Nachwelt zu dokumentieren. In der Literatur und auch in dem damals neu aufkommenden Medium Internet war über sie aber so gut wie nichts zu finden. Vielleicht mit Ausnahme von einigen Listen über den Verbleib ehemaliger dort eingesetzter Lokomotiven. Also machte ich mich auf die Suche im regionalen Umfeld. Im Gemeindearchiv Großenaspe und durch dort erhaltene Hinweise auf weitere Bild- und Informationsquellen wurde ich dann zum Glück fündig. Es gab zumindest einige zeitgenössische Berichte und auch eine Reihe von Fotos aus der damaligen Betriebszeit. Auf der Grundlage dieser Informationen und meinen eigenen Erinnerungen entstand dann im Jahr 2005 die erste Ausgabe dieser Schrift in der Hoffnung, auf diesem Weg vielleicht noch weitere Informationen und weiteres Bildmaterial zu erhalten.

Und tatsächlich – nach einiger Zeit ergab sich ein Kontakt zu einem Augenzeugen des damaligen Betriebs. Herr Dr. Brand hatte größere Teile seiner Jugendzeit im Bereich des Hasenmoores verbracht und den Betrieb der Torfbahn noch „live“ erlebt. Er konnte mir wertvolle neue Details zum Streckenverlauf erläutern und dies auch anlässlich einiger Begehungen vor Ort zeigen. Letzte Reste von Bahndämmen oder von Gebäudefundamenten weisen auch heute noch auf die ehemaligen Anlagen der Torfbahn hin – sie sind aber nur durch die fachkundige Erläuterung von Zeitzeugen auch als solche erkennbar. Hierfür meinen herzlichen Dank. Des Weiteren habe ich bei meinen Recherchen im regionalen Umfeld auch noch einige weitere interessante Fotodokumente erhalten können. Insbesondere für die Unterstützung der Herren Mehrens (Großenaspe) sowie Runge und Horns (Bimöhlen) auf diesem Wege noch einmal meinen herzlichen Dank.

Mit dieser 2. Ausgabe der Dokumentation über die Torfbahn Großenaspe-Hasenmoor soll nun aber keineswegs ein Schluss-Strich unter die bisher erreichten Ergebnisse gezogen werden. Über jede weitere Information und natürlich gern auch über Fotos, die zu einer weiteren Vervollständigung beitragen können, würde ich mich sehr freuen. Vielleicht könnte damit dann ja zu gegebener Zeit auch noch eine weitere Ausgabe mit neuen Details entstehen.

Die Planung

Der Anlass für das Vorhaben, Torf aus dem Hasenmoor abzubauen, war die Brennstoffknappheit, die nach dem Ende des 1. Weltkrieges herrschte. Im Jahr 1919 wurden die Kohle- und Kokslieferungen aus dem Ruhrgebiet wegen der zu leistenden Reparationslieferungen ins Ausland zunehmend knapper und unregelmäßiger. Das Elektrizitätswerk Neumünster musste sich daher nach einem Ausweichbrennstoff umsehen. Als alternatives Brennmaterial stand in Norddeutschland insbesondere Torf in ausreichender Menge zur Verfügung. Dieser sollte nun also auch zur Sicherstellung der Stromversorgung genutzt werden.

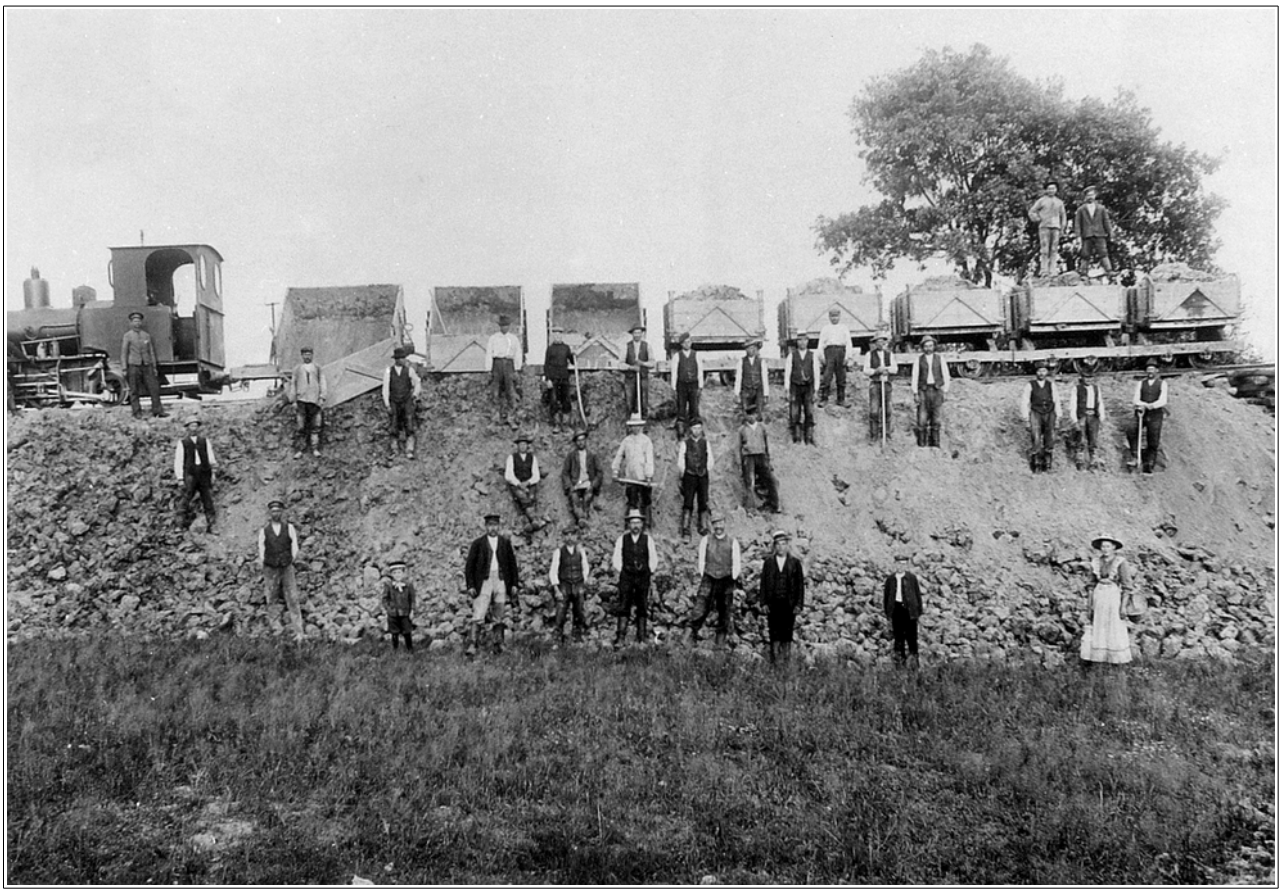
Bei der Suche eines hierfür geeigneten Abbaugebietes fiel die Wahl in Zusammenarbeit mit dem Torffabrikanten Carl Hornung aus Einfeld auf das Hasenmoor. Dieses war überwiegend ein Niederungsmoor mit hohem Grundwasserstand, teilweise auch ein Übergangsmoor. Die Brennqualität des Torfes aus diesem Gebiet war sehr gut. Die äußerst zügige weitere Umsetzung des Vorhabens, dieses Gebiet auszubeuten, lässt erkennen, wie schwerwiegend die Versorgungsengpässe mit Kohle und Hausbrand seinerzeit gewesen sein müssen, denn bereits 1919 stellte die Stadt Neumünster die ersten Gelder für die Umsetzung des Vorhabens zur Verfügung.

Wegen des großen und dringenden Bedarfs an Brenntorf war von vorn herein daran gedacht, für den Abbau moderne, gerade erst neu entwickelte Bagger und Pressmaschinen einzusetzen. Für den Abbau war daher eine genügend große Fläche erforderlich, um einerseits den seinerzeit bestehenden hohen Bedarf an Torf als Brennmaterial befriedigen zu können und andererseits, um den Investitionsaufwand für die hierfür zu beschaffenden Maschinen auszugleichen. Um die großen Maschinen zweckmäßig einsetzen zu können, wurde eine Mindestlänge der auszubeutenden Fläche von ca. 1200 m veranschlagt. Des Weiteren wurden (wegen der erforderlichen Stromversorgung für die Maschinen) ein Anschluss des Abbaugebietes an das Stromversorgungsnetz und der Bau einer Feldbahn zur ca. 9 km entfernten Eisenbahnstrecke der AKN für den Abtransport des abgebauten Torfes vorausgesetzt.

Die Errichtung

Bereits im November 1919 wurde der Gesellschaftsvertrag für den neuen Torfabbaubetrieb geschlossen. Die vom preußischen Fiskus an die Gesellschaft zur Nutzung verpachtete Fläche betrug ca. 173 ha. Im Moor wurden zur Entwässerung Gräben angelegt (zunächst 2 m breit, 1 m tief und 500 bis 1800 m lang), und schon im Dezember 1919 wurden zwei große Torfbagger bestellt.

Im Februar 1920 wurde mit dem Gleisbau für die Feldbahn und den hierfür erforderlichen Planierungsarbeiten begonnen. Als Betriebsgelände hatte die Gesellschaft ein Grundstück nahe dem Großenasper Bahnhof, in den zeitgenössischen Berichten als „Lemburgs Koppel" benannt, angekauft. Hier wurde ein Werkstattgebäude incl. einer Werkwohnung errichtet. Zunächst wurden von dort Feldbahngleise zur nördlichen Seite des Großenasper Bahnhofs verlegt, wo die Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) mittlerweile ein Verladegleis für den Torfumschlag neu angelegt hatte. Dort trafen dann auch bald in schneller Folge Waggonladungen mit Feldbahnschienen und auch eine Feldbahnlokomotive, sehr wahrscheinlich eine Dampflok der Bauart Bn2t von der Firma Orenstein & Koppel, ein. Die AKN drängte darauf, dass der Verladeplatz stets wieder zügig von den angelieferten Gütern geräumt wurde. Also mussten diese zunächst zum Betriebsgelände des Torfwerks weitertransportiert werden. Da das vorhandene Personal hierfür und für die gleichzeitigen weiteren Arbeiten an der Feldbahnstrecke zeitweilig nicht ausreichte, wurde es durch Vermittlung des Arbeitsamtes Neumünster nach Bedarf durch zusätzliche Arbeitskräfte ergänzt.



Streckenbauarbeiten in der Nähe des Betriebsgeländes bei Freiweide /1/

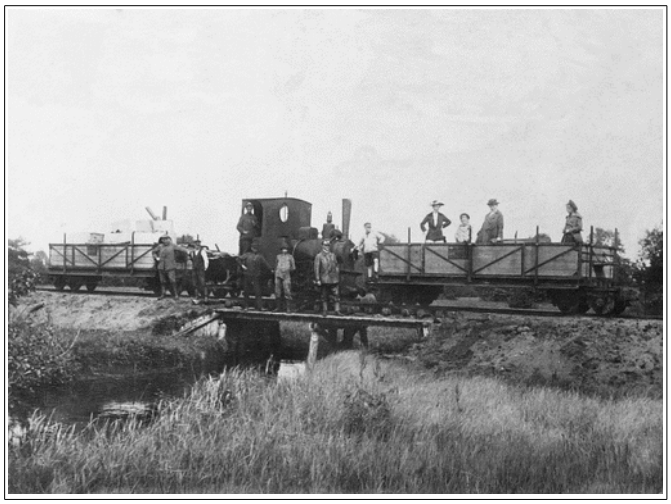
Die Schwellen für die Feldbahngleise wurden mittels einer Kreissäge aus Rundholz gesägt, als Antrieb hierfür diente ein Dampf-Lokomobil. Für die Überquerung der einzelnen Ländereien, über die das Gleis der Torfbahn führte, erhielten die jeweiligen Anlieger

jährlich eine entsprechend festgelegte Menge Brenntorf. Der Sommer 1920 war ein schöner Sommer, und so konnte die ca. 9 km lange Feldbahnstrecke bis zum Moor bereits im August 1920 fertiggestellt werden.

Der Streckenverlauf

Die Feldbahnstrecke verlief von der Verladestelle am Großenasper Bahnhof über das Betriebsgelände „Lemburgs Koppel" zunächst in Richtung des Ortsteiles Freiweide. Dort kreuzte sie die heutige Kreisstraße 111 (Großenaspe - Boostedt) und verlief dann zunächst weiter Richtung Osten, parallel zu dem noch heute vorhandenen Feldweg. Nach einigen hundert Metern knickte sie in Richtung Südosten ab, kreuzte den Heidmühler Weg und strebte dann, östlich an Immenhof und an Großenasper Feld vorbei, mehr oder weniger geradlinig in Richtung Eekholt.

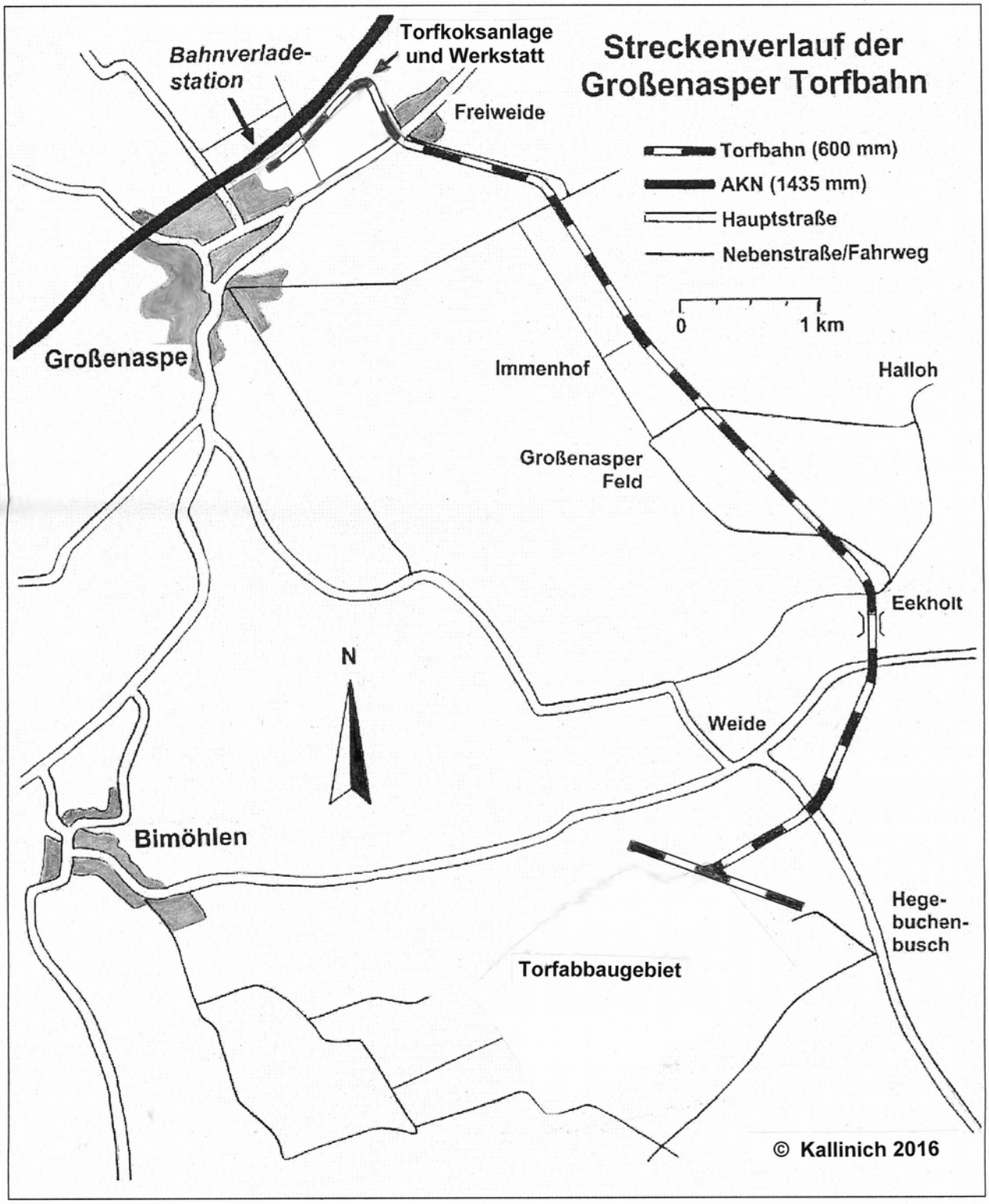
Dort, im heutigen Wildpark Eekholt, ist ihr ehemaliger Verlauf noch gut nachvollziehbar: Die ehemalige Trasse verlief, aus Richtung Norden kommend, zunächst durch das heutige Nordgelände des Wildparks. Dort, im Moorbereich des Wildparks, ist heute auch eine Torflore als Ausstellungsstück aufgestellt. Die ehemalige Strecke überquerte danach den Feldweg Weide-Eekholt-Halloh und folgte weiter dem heutigen, in Nord-Süd-Richtung durch den Wildpark verlaufenden Hauptweg. In dessen Verlauf wurde auch die Osterau überquert. Hier war so gut wie sicher der Standort für die folgenden Fotos. Denn eine andere vergleichbare Fluss- oder Bachquerung gibt es im Verlauf der ehemaligen Feldbahnstrecke nicht.



Fotos, die wohl anlässlich der Eröffnung der Bahn aufgenommen wurden. Heute befindet sich an dieser Stelle das Gebiet des Wildparks Eekholt. /1/

Nach der Überquerung der Straße Weide-Klint in Richtung Süden schwenkte die Strecke dann leicht in Richtung Südwesten ab. Anhand einer durchgehenden Baumreihe, neben der die Bahn verlief, kann man noch heute ihren ehemaligen Verlauf im Gelände gut nachvollziehen. Einige hundert Meter südlich von Weide wurde dann die heutige Kreisstraße 88, die von Weide nach Hartenholm führt, gekreuzt. Der weitere Trassenverlauf westlich dieses ehemaligen Bahnübergangs ist im Gelände heute noch deutlich erkennbar, weil zwischen den Zäunen der einzelnen Koppeln bzw. Grundstücke bis heute ein geradlinig verlaufender Korridor, zum Teil auch als Damm ausgeführt, erhalten geblieben ist. Die Strecke verlief dann zunächst noch einige hundert Meter geradlinig weiter in Richtung des Moores. Vor dem eigentlichen Torfabbaugebiet teilte sie sich dann in zwei nach rechts und links verlaufende Gleisstränge auf. Diese bildeten quasi den „Kopf“ des Gleisnetzes vor dem Abbaugebiet, von dem aus dann je nach Bedarf die Stichgleise zu den in etwa südwestlicher Richtung verlaufenden Abbaugräben, den sogenannten „Pütten“ verlegt werden konnten. Der Verlauf dieser Gleise im eigentlichen Abbaugebiet ist auf einigen der erhaltenen zeitgenössischen Fotos klar erkennbar, der Gleisverlauf im Detail ist aber heute nicht mehr nachvollziehbar. Er unterlag sicherlich wegen der ständig wechselnden Gegebenheiten auch häufigeren Veränderungen.

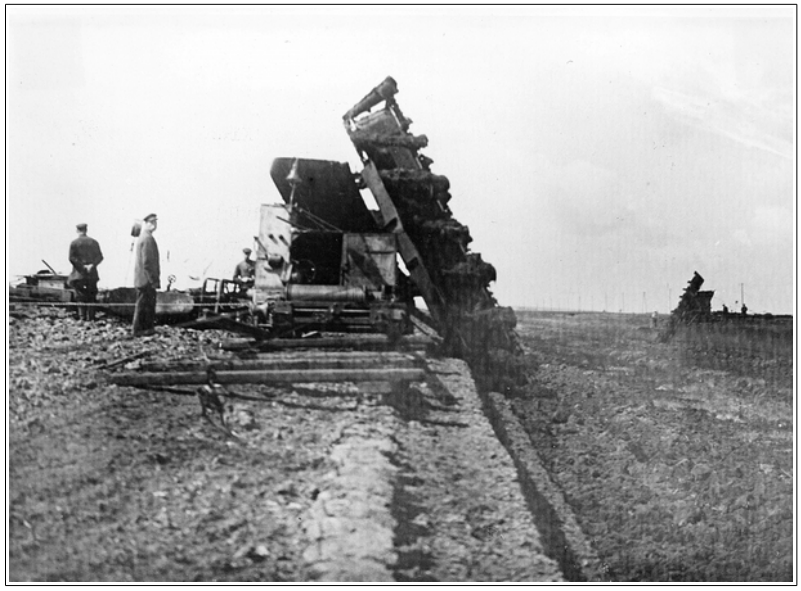
Streckenverlauf bei Weide: Die Strecke verlief entlang der Baumreihe aus Richtung heutigen Wildparks Eekholt kommend, kreuzte die Straße in der Kurve und verlief dann auf einem Damm weiter nach etwa Südwesten in Richtung Moor. An dessen Ende teilte sie sich in zwei quer nach links und rechts verlaufende Stränge. (Fotos aus den Jahren 2015/2016)

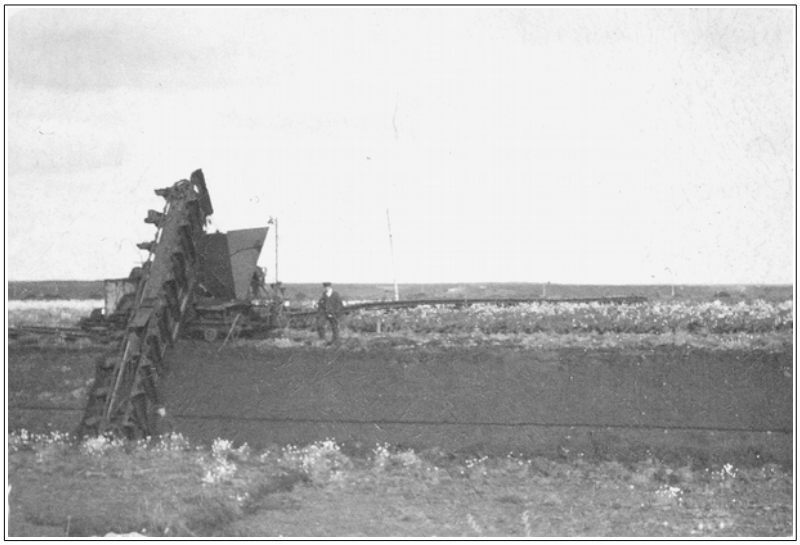

Streckenverlauf der
Großenasper Torfbahn
Torfkoksanlage
und Werkstatt
Bahnverlade-
station
Freiweide
Torfbahn (600 mm)
AKN (1435 mm)
Hauptstraße
Nebenstraße/Fahrweg
0
1 km
Großenaspe
Immenhof
Halloh
Großenasper
Feld
Eekholt
N
Weide
Bimöhlen
Hege-
buchen-
busch
Torfabbaugebiet
© Kallinich 2016

Der Betrieb

Mit der Fertigstellung der ca. 9 km langen Feldbahnstrecke konnten nun die bestellten Torfbagger, einer vom System Strenge, der andere vom System Wieland, den Weg zu ihrem künftigen Einsatzort antreten. Dort wurden sie aus den angelieferten Teilen zusammengebaut und in Betrieb genommen.

Mit diesen Torfbaggern wurde der Torf nahezu senkrecht oder in steilem Winkel aus mehreren Metern Tiefe stetig nach oben gefördert, dort dann in einer „Torfmaschine“ zerkleinert und zu Soden gepresst. Die Soden wurden dann mit einem selbsttätigen Sodenableger per Förderband auf die seitlich des Baggers liegende Trockenfläche gefördert und dort gleichmäßig verteilt abgelegt. Nach ca. 2 Wochen erster Trockenzeit konnten sie dann zu Haufen gestapelt werden und in diesen Haufen weiter trocknen. Wenn ein ausreichender Trocknungsgrad erreicht war, wurden sie dann mit der Torfbahn abtransportiert.





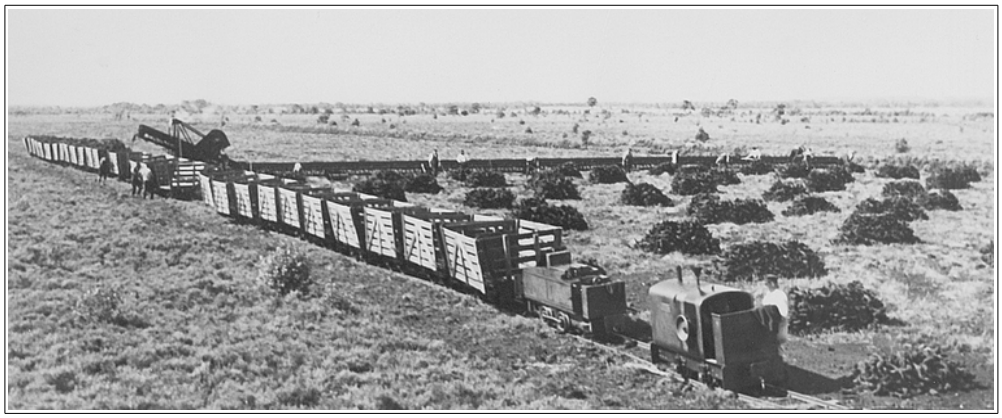
Torfbagger System Wieland. Im Vordergrund erkennt man die auf mehrere Meter Tiefe ausgebaggerte „Pütte“, im Hintergrund ist das Förderband des bis zu ca. 30 m langen Sodenablegers zu erkennen. /1/

In den ersten Jahren waren dabei jedoch noch etliche Schwierigkeiten zu überwinden. Die durchschnittliche Abtorfungstiefe war mit 2,50 bis 3,00 m vorgesehen. Das Moor war in den Anfangsjahren noch recht nass, so dass die Bagger mit ihrer Antriebsleistung von 50 PS (68 kW) bei einer Betriebsspannung von 1000 V ihr Tagespensum oft nicht schaffen konnten.

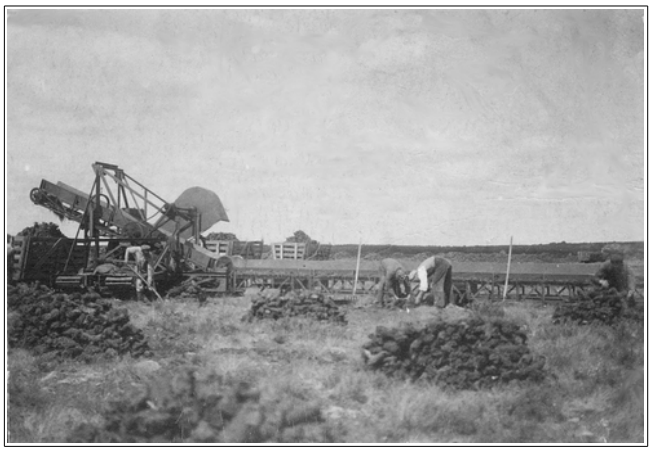
Das Torfabbaugebiet von Norden her gesehen. Man erkennt schräg durch das Bild verlaufend den Abbaugraben (Pütte), in Querrichtung das Förderband des Sodenablegers. Im Vordergrund ist die Trockenfläche bereits mit Torfsoden belegt.
Im rechten Bild liegen vorn die zum Trocknen zunächst einzeln abgelegten Soden, weiter hinten sind sie zum weiteren Trocknen bereits zu Haufen gestapelt. /1/

In der Saison der Sommermonate bis in den frühen Herbst hinein wurde in Tages- und Nachtschichten quasi „um die Uhr" Torf gefördert. Die Stundenleistung eines Baggers betrug rund 1 t = 1000 kg. Während der Sommermonate umfasste die Belegschaft zeitweise bis zu 130 Mann. Rund 20 Mann davon gehörten zum Stammpersonal (das war insbesondere das Maschinenpersonal), die restlichen Kräfte waren Saisonkräfte, die zum Teil vom Arbeitsamt vermittelt wurden. Zeitweise wurden auch Strafgefangene eingesetzt. Die Unterbringung der Arbeitskräfte erfolgte in Baracken auf dem Moor.

Der Abtransport des Torfes aus dem Moor erfolgte mit den Loren der Feldbahn, die jeweils ein Füllgewicht von 1250 bis 1750 kg hatten und zunächst von Hand zum Sammelplatz verschoben wurden - eine mühselige Arbeit. In den Jahren 1923 bis 1926 sorgte dann ein Bauer aus dem nahegelegenen Hegebuchenbusch für den Abtransport der Loren mit Pferden, die sich auf dem Moor gut fortbewegen konnten. Später dann wurden eine Rohöl-Lok und eine Benzin-Lok für den Lorentransport im Moor eingesetzt.

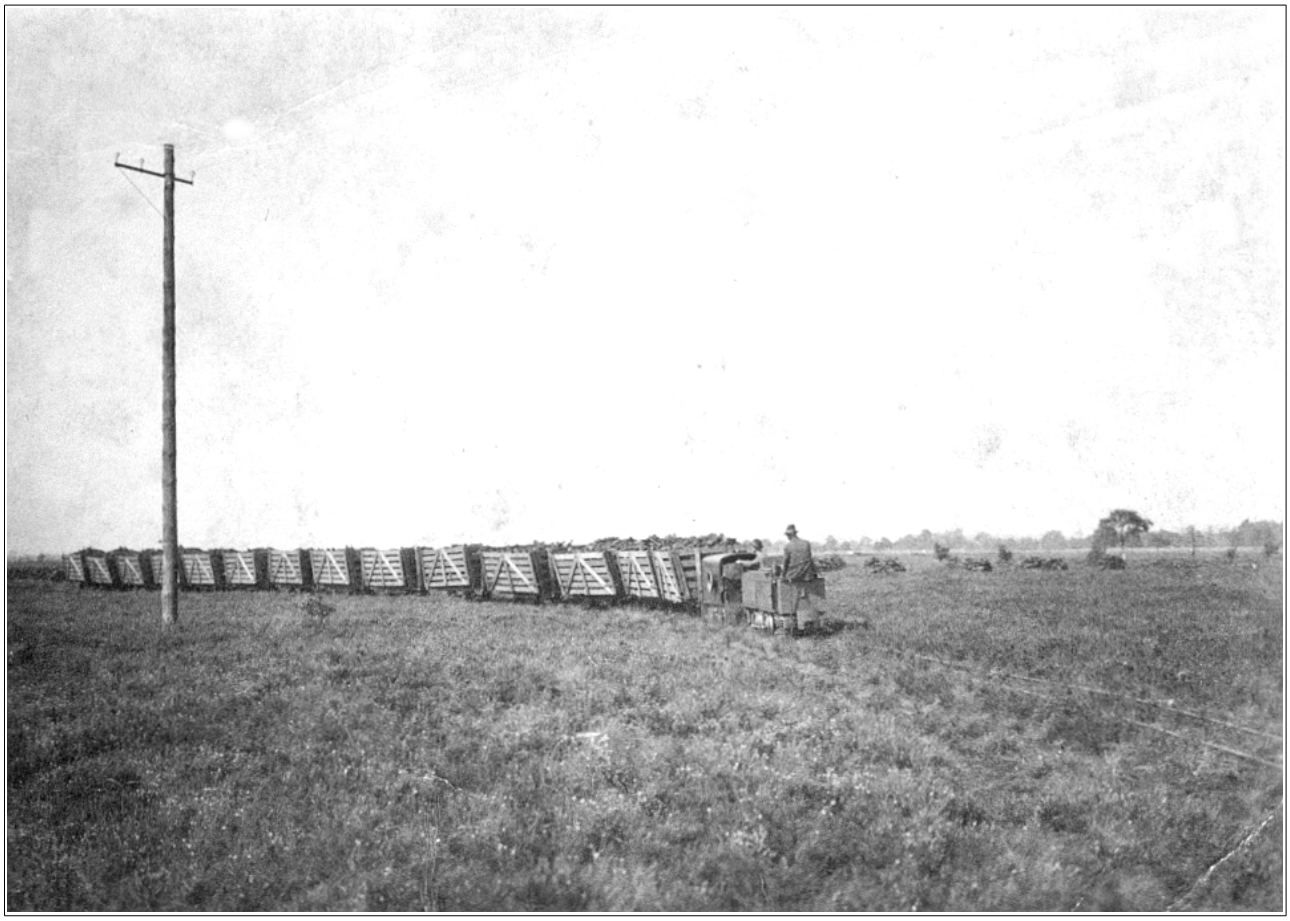


Verladung des Torfs auf die Feldbahn /1/



Verladung des Torfs auf die Feldbahn /1/

Die beladenen Loren wurden von der Dampflok abgeholt und nach Großenaspe gezogen. Die Züge gingen zunächst mit 25 bis 30 Loren vom Moor ab. Den Berg bei Immenhof konnte die Lok aber anfänglich mit höchstens 8 beladenen Loren bezwingen. Die restlichen Loren wurden daher dort zunächst abgehängt und später nachgeholt. Hierfür wurde im Laufe der Jahre noch eine zweite Lok angeschafft.



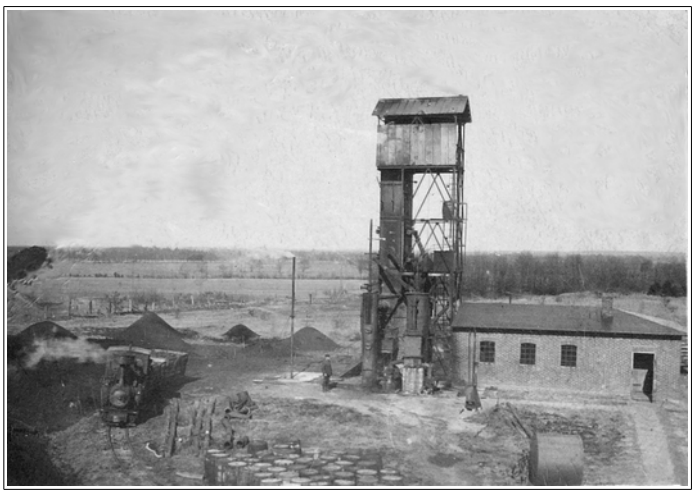
Beladener Torfbahnzug als Zubringer zur Hauptstrecke nach Großenaspe, deutlich sichtbar auch der Mast für die Stromversorgung der Torfbagger /1/

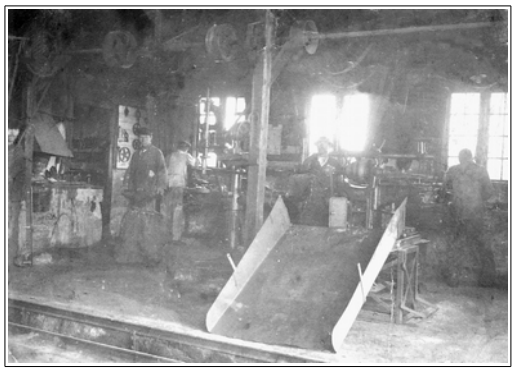
Am Bahnhof Großenaspe wurde der Inhalt der Feldbahnloren schließlich in die von der AKN bereitgestellten Waggons umgeladen. Neun Torfloren füllten dabei einen Eisenbahnwaggon. Die Verladeanlage auf dem nördlichen Teil des Großenasper Bahnhofes ist einer der wenigen Überreste der Feldbahn, die man heute noch gut wiedererkennen kann.

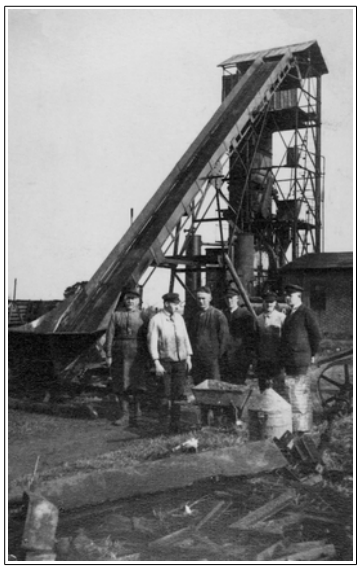
Die Verladeanlage am Großenasper Bahnhof einst und jetzt (unten, 2005). Der Wall für das höher gelegene Feldbahngleis ist auch heute noch deutlich erkennbar, auch wenn er mittlerweile mit Bäumen und Gebüsch bewachsen ist. /1/

Schon einige Jahre später änderte sich die wirtschaftliche Situation wieder. Das E-Werk in Neumünster stellte 1927/28 seinen Betrieb wieder auf Hartfeuerung um - ein wichtiger bisheriger Großabnehmer für den Torf fiel damit künftig aus. Es mussten neue Vertriebswege gesucht und gefunden werden. Der Torf wurde nun waggonweise hauptsächlich in die Marschen bis über Husum hinaus geliefert. Um dafür stets gleichmäßig gute Ware liefern zu können, wurde ein Stapler beschafft, mit dem der nicht sofort abgesetzte Torf auf einen bis zu ca. 8 m hohen sogenannten „Diemen", das ist eine Art Vorratshalde, gefördert werden konnte. Die Länge des Diemens war nicht begrenzt und konnte den jeweiligen Anforderungen angepasst werden.

Des Weiteren wurde in der Nähe der bestehenden Werkstatt eine Verkokungsanlage zur Herstellung von Torfkoks eingerichtet. Torfkoks hat die selben Eigenschaften wie Koks aus Braun- oder Steinkohle, ist gegenüber diesem aber von höherer Reinheit und wurde z. B. wegen der mit ihm erzielbaren höheren Temperaturen für spezielle Prozesse in der Metallverarbeitung verwendet. Der bei der Verkokung ebenfalls anfallende Torfteer wurde zur weiteren Verarbeitung an Raffinerien verkauft. Eine Firma Ahlmann aus Rendsburg war seinerzeit ein Großabnehmer für den Torfkoks, stellte aber nach längerer Belieferung ihren Bezug wieder ein. Da andere geeignete Abnehmer fehlten, wurde der Ofen stillgelegt und im Jahr 1950 verschrottet.







Die Torfkoks-Anlage bei Freiweide /1/

Die letzten Betriebsjahre

Nach dem Kriegsende 1945 bis etwa zum Jahr 1955 war die Nachfrage nach gutem und preiswertem Brenntorf noch anhaltend gut, danach nahm sie jedoch nach und nach ab. Die Firma versuchte noch, ihre Produktion auf Torfbriketts umzustellen. Nach einer kurzen Anlaufzeit zeigte es sich jedoch, dass die Briketts nicht die erforderliche Festigkeit erreichten und beim Transport wieder zerfielen. Die technischen Schwierigkeiten konnten nicht überwunden werden, und so wurde das Projekt wieder eingestellt.

Bilder aus dem Betrieb etwa in der Mitte der 1960er Jahre /8/

Bilder aus dem Betrieb etwa in der Mitte der 1960er Jahre, rechts unten das Werkstattgebäude /8/

Etwa ab dem Jahr 1965 kam die Nachfrage nach Torf aus dem Hasenmoor dann mehr oder weniger zum Erliegen.

Bis zum Jahr 1973 bestand die Feldbahn noch. Sie wurde unter anderem auch für die Belange der Feuerwehr eingesetzt, weil es in den trockengelegten Flächen im Sommer häufig zu großen Moorbränden kam, die nur schwer zu bekämpfen waren. Dies war auch ein Grund dafür, dass man die Fläche später wieder renaturierte. Das bislang wegen des Torfabbaus abgeführte Wasser wurde im Rahmen dieser Maßnahmen wieder aufgestaut. Auf dem ehemaligen Abbaugebiet entstand ein größerer See, mit den Moorbränden war es in der Folge vorbei.

Feldbahneinsatz zur Bekämpfung der damals häufigen Moorbrände,
Fotos von einem Einsatz oder einer Übung Ende der 1960er oder Anfang der 1970er Jahre /6/

Fotos von einem Einsatz oder einer Übung,
Ende der 1960er/Anfang der 1970er Jahre /6/

Im Jahr 1973 schließlich wurde der Torfabbaubetrieb dann endgültig eingestellt. Die Anlagen wurden einschließlich der Feldbahn abgebaut. Von dem ehemals gepachteten Torfabbaugebiet mit 173 ha waren bis dahin rund 120 ha abgetorft worden, die gewonnene Brenntorfmenge betrug rund 750.000 bis 800.000 Tonnen. Die restlichen rund 50 ha sind im ursprünglichen Zustand verblieben. Das Hasenmoor ist heute als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Leider ist es nur noch schwer als Moor zu erkennen, weil aus der ursprünglichen Heidefläche mittlerweile ein Birkenwald geworden ist.

Das Hasenmoor im Jahr 2008 /7/

Quellenhinweise

/1/ Fritz Lony „Die Entwicklung des Torfwerkes Großenaspe/Hasenmoor"
sowie diverse Fotos aus der ehemaligen Betriebszeit der Großenasper Torfbahn,
Gemeindearchiv Großenaspe

/2/ Steffen Möller und Anneliese Rohblick,
„Bimöhler Dörpslüd un Leben - eine Bimöhler Bilderchronik aus vergangenen Tagen",
Sommerland Verlag Bad Bramstedt, 1991

/3/ Gemeinde Hasenmoor,
„Hasenmoor, unser Dorf“,
Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 2000

/4/ Hans-Jürgen Kielmann,
„Ein Jahrhundert Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster",
Verlag Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V., 1984

/5/ F. Bartel,
„Torfkraft – Untersuchungen über den Wert des Torfes als Energiequelle
und Vorschläge für seine Nutzung für Großkraftwerke“,
Verlag Julius Springer, Berlin, 1913

/6/ Fotos aus dem Privatbesitz von Herrn Markus Runge, Bimöhlen

/7/ Fotos aus der Sammlung von Herrn Gerhard Horns, Bimöhlen

/8/ Augenzeugenberichte und Fotos aus der Sammlung von Herrn Dr. Thomas Brand,
Bad Driburg (Kontakt: dr.brand@marcus-klinik.de)

Fotos ohne weitere Angabe ihrer Herkunft stammen vom Verfasser