

Die Bad Bramstedter Moorbahn

1930 – 1977



**aus historischen Bildern und Dokumenten
zusammengestellt und beschrieben von
Jürgen Kallinich**

Inhalt

Einleitung	4
Die Bauphase	6
Die Moorgewinnung	12
Die Aufbereitung des Moores für den Badebetrieb	16
Weitere Anlagen für den Betrieb der Moorbahn	19
Das Ende naht	22
Die letzte Fahrt	24
Ein Spaziergang auf alter Trasse	27
Nachwort	30
Bildnachweis	32
Quellenhinweise	32

Einleitung

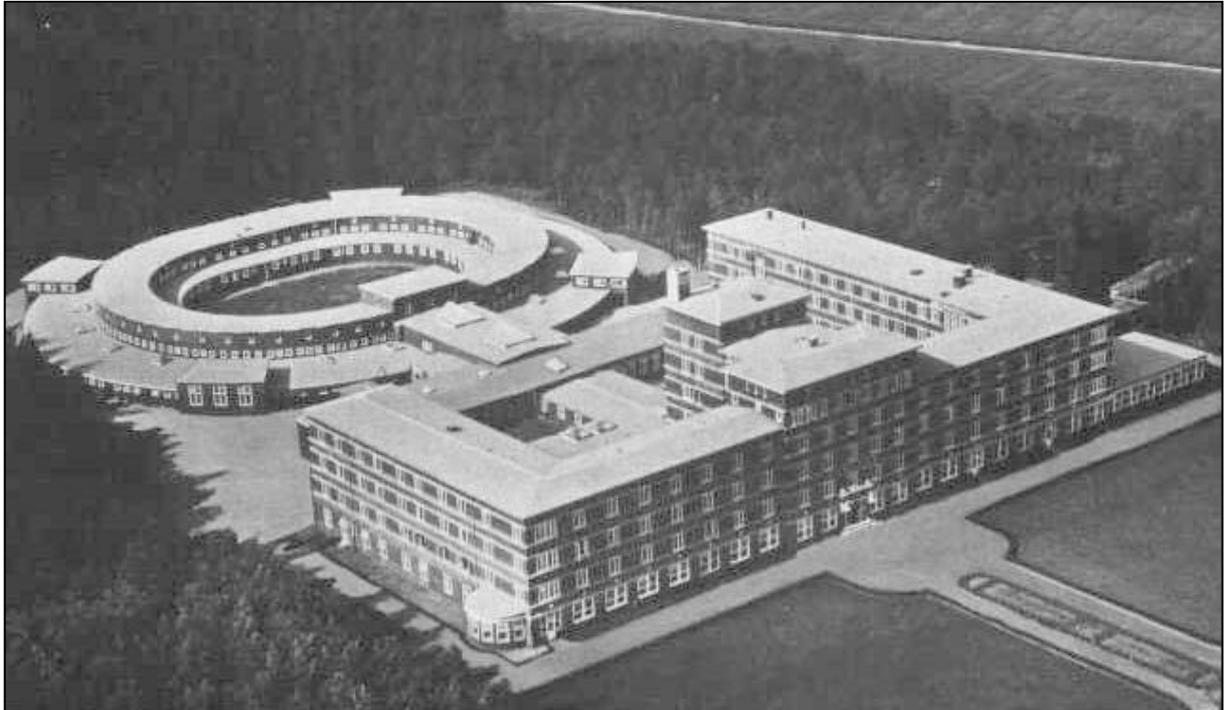
Seit 1931 verkehrte im Süden Bad Bramstedts eine Feldbahn, die Bad Bramstedter Moorbahn. Für Jahrzehnte stellte diese Bahn gleichsam eines der Wahrzeichen des Kurgbietes dar. Ihre Entstehungsgeschichte ist untrennbar verknüpft mit der Entwicklung Bad Bramstedts zu einem bedeutenden Heilbad.

Die erste Bad Bramstedter Heilquelle wurde bereits im Jahr 1681 entdeckt. Die entscheidende Phase für die kontinuierliche Entwicklung des Badebetriebes begann dann im Jahr 1879, als der Zimmerermeister Matthias Heesch auf seinem Grundstück im Bereich des heutigen „alten Kurhauses“ eine salzhaltige Quelle entdeckte. Ermuntert durch fachkundigen Rat eines Arztes errichtete er ein Badehaus und bot erstmals kalte, später dann auch warme Solebäder an – eine Neuerung gegenüber den einstmals üblichen Trinkkuren. Der Erfolg gab ihm offensichtlich Recht, der Grundstein für die Entwicklung zum Badeort war nun endgültig gelegt. Direkt in der Nachbarschaft des „Matthiasbades“ der Familie Heesch entstand bald darauf ein zweites Badehaus, das „Behnck'sche Solbad“. Trotz der unmittelbaren Konkurrenz waren beide Häuser sehr erfolgreich.

Nach den Wirren des ersten Weltkrieges wurden die beiden Badehäuser zum „Kurhaus Sol- und Moorbad Bad Bramstedt“ vereint. Oskar Alexander, ihr neuer Pächter, erkannte bald, dass diese Häuser den steigenden Patientenzahlen, insbesondere auch im Hinblick auf die hygienischen und sanitären Anforderungen, nicht mehr gewachsen waren. Zu einer angemessenen Modernisierung ließen sich die Eigentümer jedoch nicht bewegen. Oskar Alexander entwickelte daher Pläne für den Bau einer neuen, den künftigen Anforderungen entsprechenden Heilstätte. Und seine Bemühungen hatten Erfolg. Die Sozialversicherungsträger und die Stadt Bad Bramstedt unterstützten seine Idee.

Am 02. April 1929 wurde der Gesellschaftsvertrag für die neue „Rheumaheilstätte Bad Bramstedt GmbH“ geschlossen. Im Mai 1929 erfolgte der Baubeginn für das ehrgeizige Projekt auf dem Gelände der heutigen Rheumaklinik, zum Winter war das

Gebäude bereits unter Dach, und am 25. Oktober 1930 fand die offizielle Einweihungsfeier statt. Der reguläre Betrieb mit der Aufnahme der ersten Patienten begann dann zum 01. Februar 1931.



Luftbild der neuen Rheumaheilstätte etwa aus dem Jahr 1930

Die Badeeinrichtungen der neuen Rheumaheilstätte waren von Anfang an auf eine umfangreiche Anwendung des Moores zur Heilbehandlung angelegt. Moorbäder und Moorpackungen sind ein ideales Mittel zur Behandlung rheumatischer Beschwerden, weil das Moor die Übertragung hoher Wärmegrade auf besonders schonende Weise ermöglicht. Dies hilft, Verspannungen zu lösen und Schmerzen zu lindern. Die Inhaltsstoffe des Moores tun darüber hinaus ihr übriges, den Heilprozess oder zumindest die Linderung der Beschwerden zu unterstützen. Doch wie sollte man nun die erforderliche Menge Moor heranschaffen, die man für den Badebetrieb täglich benötigte? Schließlich war die Rheumaheilstätte nach den ursprünglichen Planungen für die Aufnahme von 325 Patienten ausgelegt.

Für die Bereitstellung der Moorbäder in den insgesamt 24 Moorbadekabinen wurde anfänglich ein Bedarf von ca. 20 m³ Frischmoor täglich veranschlagt. Den Planern war offensichtlich von vorn herein klar, dass diese Menge nicht täglich mit Lastfuhrwerken über die unbefestigten Wege befördert werden konnte. Sie beantragten daher bereits frühzeitig eine Genehmigung zum Bau einer Feldbahnstrecke zwischen der Rheumaheilstätte und dem ca. 2 km weiter südlich liegenden Moorgelände.



Die Geschichte der Bad Bramstedter Moorbahn hatte begonnen.

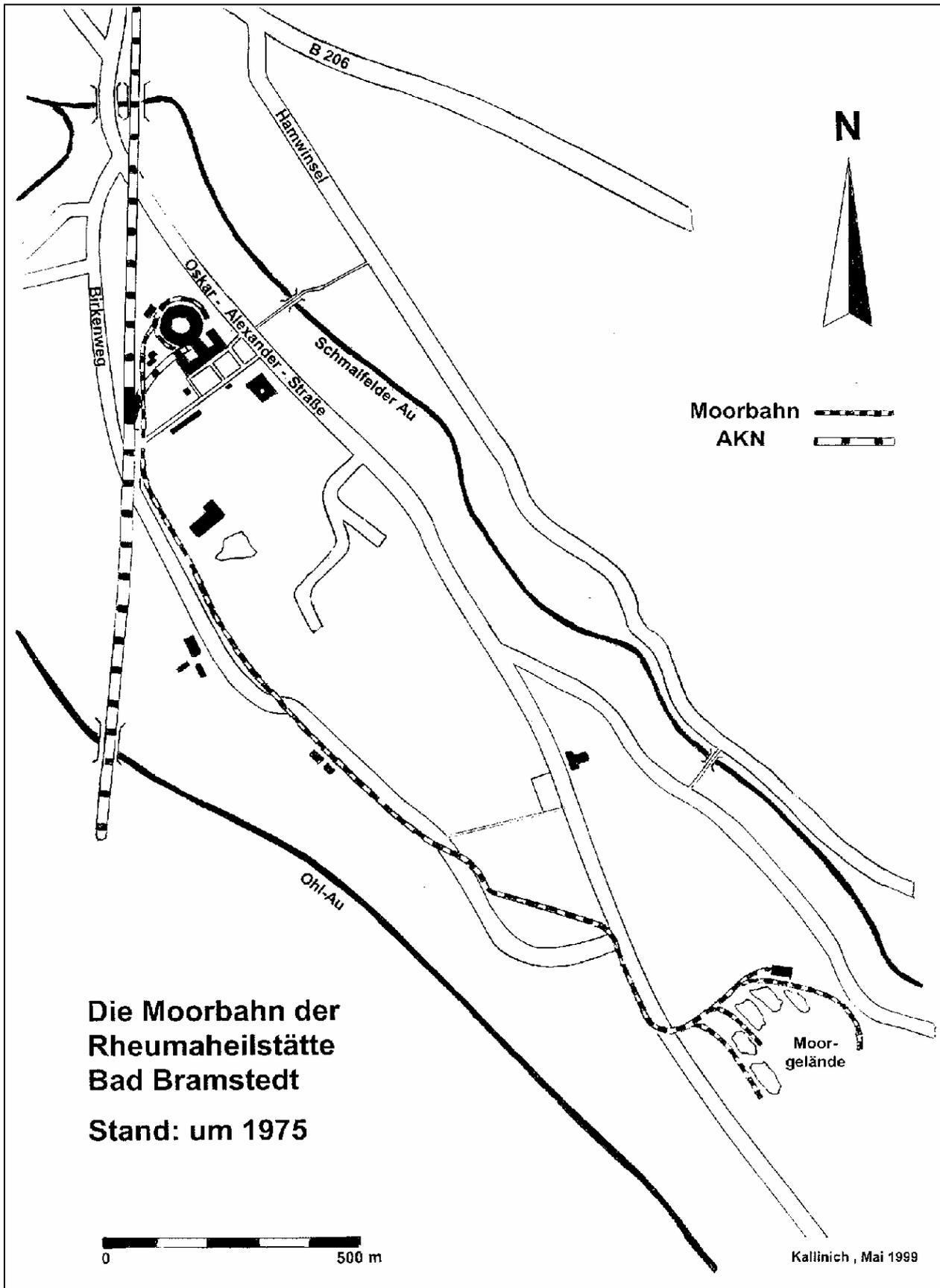
Die Bauphase

Das Moorgelände, das die Rheumaheilstätte zur Gewinnung des erforderlichen Rohstoffes für den Badebetrieb erworben hatte, liegt an der historischen „Ochsendruff“, der ehemaligen Landstraße nach Hamburg. In Gedenken an den 1942 im KZ verstorbenen Initiator und ersten Direktor der Rheumaheilstätte wurde diese Straße, soweit sie bebaut war, im Jahr 1947 zur „Oskar-Alexander-Straße“ benannt. Die bisher unbefestigte weitere Verlängerung der Straße nach Süden bis hin zur Hohenstegener Brücke trägt seit Sommer 2001 die Bezeichnung „An der Moorbahn“. In den seinerzeitigen Antrags- und Genehmigungsunterlagen wird das Moorgelände als „Hamanns Sumpf“ oder auch einfach als „Moortümpel“ bezeichnet. Namen, die den Schluss zulassen, dass es sich dabei wahrscheinlich um einen im Laufe vergangener Jahrtausende verlandeten Teich handelt, um ein sogenanntes Niedermoor oder auch Flachmoor also.

Die Streckenführung für die Moorbahn, die dieses Moorgelände mit der Rheumaheilstätte verbinden sollte, wurde mit Schreiben vom 20. Januar 1930 beantragt. Aus den zugehörigen Bauzeichnungen geht hervor, dass die Feldbahn, so weit es möglich war, auf betriebseigenem Gelände verlaufen sollte. Die geplante Trasse folgte zunächst den Gleisen der AKN nach Süden, dann verlief sie weiter auf der Ostseite des heutigen Birkenweges, der damals noch ein unbefestigter Feldweg war. In Höhe des heutigen Kurpark-Teiches, dort wo sich auf der anderen Seite des Weges heute der Minigolf-Platz befindet, endete das Gelände der Rheumaheilstätte. Ab dort sollte die Strecke auf den Rand des Feldweges geführt werden. Dieser sollte dann für weitere rund 1000 m in Richtung Süden mitbenutzt werden, wobei wegen der örtlichen Gegebenheiten zwei Mal die Wegseite zu wechseln war.

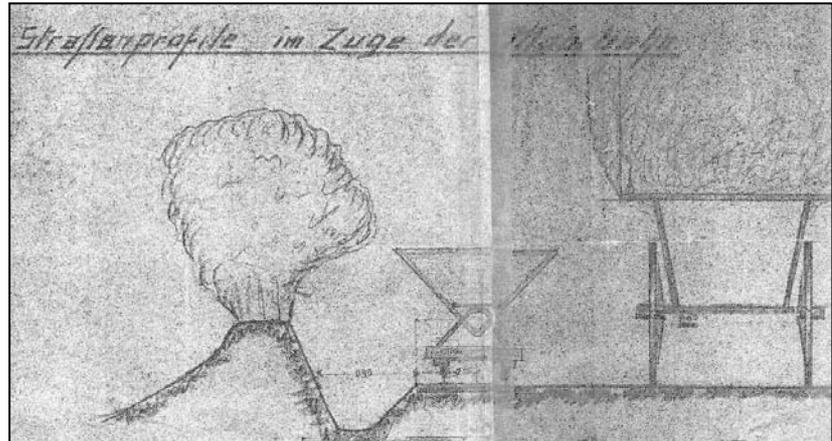
Dann wurde erneut ein betriebseigenes Gelände der Rheumaheilstätte erreicht. Quer über diese Koppel, die heute ein Waldstück ist, sollte die Bahn nun zur „Ochsendruff“ überwechseln und diesem Weg dann noch weitere 250 m am westlichen Wegesrand folgen. In Höhe der heutigen Einfahrt zur Mooraufbereitungsanlage, dort wo sich heute das eiserne Tor befindet, sollte sie schließlich nach Osten schwenken und den Feldweg queren. Das Moorgelände war erreicht.

Die öffentliche Auslegung der Pläne vom 02. bis 16. April 1930 führte zunächst zu einigen Einwendungen. Mehrere Eigentümer bzw. Nutzer der Grundstücke am heutigen Birkenweg, in den damaligen Niederschriften noch als „öffentlicher Weg Wittrehm“ bezeichnet, führten an, dass der Weg für die Anlegung der Feldbahn viel zu eng sei. „Es wird nicht möglich sein, gleichzeitig mit einem Fuder Heu und der Feldbahn den Weg zu passieren“, heißt es beispielweise in einer der Einwendungen. Zwei der Einwender befürchteten zudem, dass ihnen die Einfahrt zu ihren Grundstücken genommen werde, und in einem Fall wurde die Befürchtung geäußert, das Grundstück werde „...stark geschädigt, da später einmal ein Verkauf als Bauplatz möglich sein wird und die Bahn dann ein Hindernis bedeutet“.



Die Wegbreiten des Feldweges im Bereich des geplanten gemeinsamen Verlaufes mit der Moorbahnstrecke lagen laut den Antragsunterlagen durchschnittlich zwischen 10 m und 12,60 m. Lediglich an einer Stelle sei der Weg durch einen Knick auf eine Breite von 7,80 m eingeeengt gewesen. In einem Bericht vom 01. Juni 1930 über eine örtliche Besichtigung wurde dann auch festgestellt,

dass „...bei einer Begegnung von Ackerwagen



*Auszug aus einer Zeichnung der Antragsunterlagen:
„Straßenprofile im Zuge der Moorbahn“*

und Feldbahn ein minimalster Fall von 0,50 m Abstand bleibt, also immerhin noch ein bequemes Nebeneinanderfahren stattfinden kann“.

Den o. g. Einwendungen der Anlieger folgend, wurden noch einige geringfügige örtliche Korrekturen an der Gleislage angeordnet. Die Streckenführung wurde aber im Großen und Ganzen in der ursprünglich beantragten Form umgesetzt. Sie blieb bis zum Abriss der Strecke im Jahr 1977 unverändert erhalten – eigentlich sogar bis heute, denn genau auf der Trasse der Moorbahn wurde die heute unterirdisch verlegte Moorpipeline verlegt. Dem Eingeweihten geben die Kontrollschächte der Pipeline noch heute wertvolle Anhaltspunkte, wenn es darum geht, die Linienführung der Moorbahn vor Ort zu rekonstruieren.

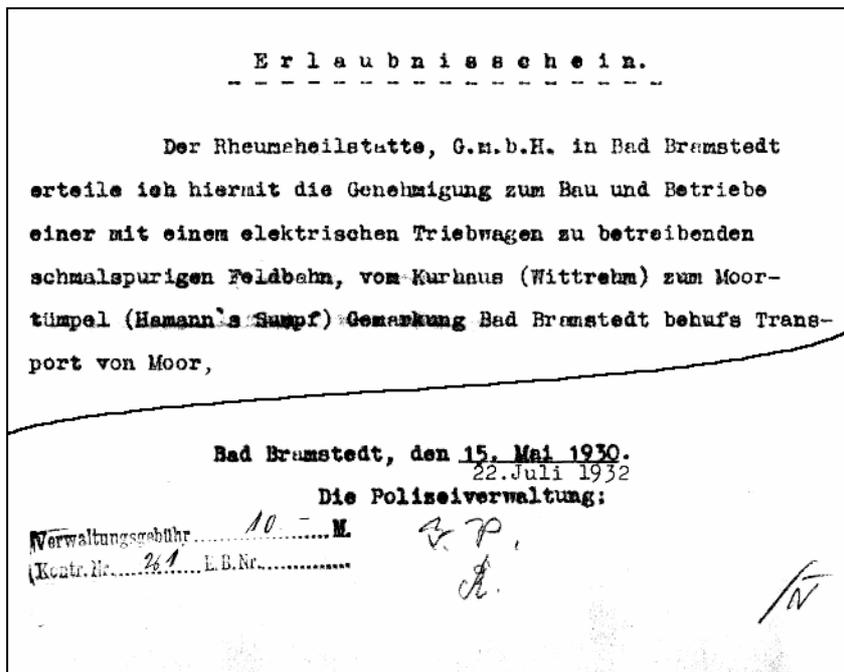
Laut den ursprünglichen Antragsunterlagen sollte der Betrieb der Moorbahn mit einem Elektrotriebwagen, der eine Geschwindigkeit von 6 km/h erreichen und dabei jeweils 5 bis 6 Kipploren ziehen sollte, erfolgen. In der behördlichen Genehmigung zum Bau und Betrieb der Moorbahn wird hierauf auch zunächst Bezug genommen. Aus den weiteren Einzelbestimmungen ist dann jedoch keine generelle Beschränkung auf diese Traktionsart zu entnehmen, lediglich die Auflage, dass bei Verwendung von Dampfmaschinen noch eine besondere Anzeige zu erfolgen habe.

In der Folgezeit muss sich die Rheumaheilstätte dann sehr bald doch für einen Betrieb mit benzin- oder dieselgetriebenen Lokomotiven entschieden haben, denn bereits am 01. April 1931 lag dem Bausachverständigen der Antrag für den Bau eines Lagerschuppens für Öl und Benzin vor.

Dieser Schuppen wurde an der Westseite

des Badehauses direkt neben der Moorbahntrasse errichtet. Er diente dann bis zur Einstellung des Betriebes im Jahr 1977 als Lagerraum für die Betriebsstoffe der Moorbahn.

Eine Besonderheit auf der Strecke der Bad Bramstedter Moorbahn war die Drehbrücke. Direkt nördlich des AKN-Haltepunktes zweigte von der AKN-Strecke ein vollspuriges Anschlussgleis ab. Dieses führte zur Heizungszentrale (dem üblicherweise so genannten „Kesselhaus“) der Rheumaheilstätte und diente insbesondere der regelmäßigen Versorgung mit dem erforderlichen Brennstoff Kohle, später dann vorwiegend Schweröl. Die Moorbahnstrecke sollte nun aber dieses Anschlussgleis kreuzen. Die Lösung war eigentlich einfach: Die Moorbahnstrecke verlief im Niveau rund 1 m höher als die AKN-Strecke. Man konstruierte nun eine Drehbrücke, die normalerweise die Moorbahn über das AKN-Anschlussgleis führte, die bei Bedarf aber einfach zur Seite gedreht werden konnte. Da die Bedienung des AKN-Anschlussgleises vorwiegend in den Abend- und Nachtstunden erfolgte (dies war nach eigener Kenntnis des Verfassers zumindest in den 1960er und 1970er Jahren so), hielt sich die Betriebsbeeinträchtigung in engen Grenzen. Die



Auszug aus dem Erlaubnisschein zum Bau und Betrieb der Moorbahn

Drehbrücke wurde dann einfach nach Feierabend über Nacht in „Offenstellung“ gedreht und am nächsten Morgen wieder zurückgestellt.

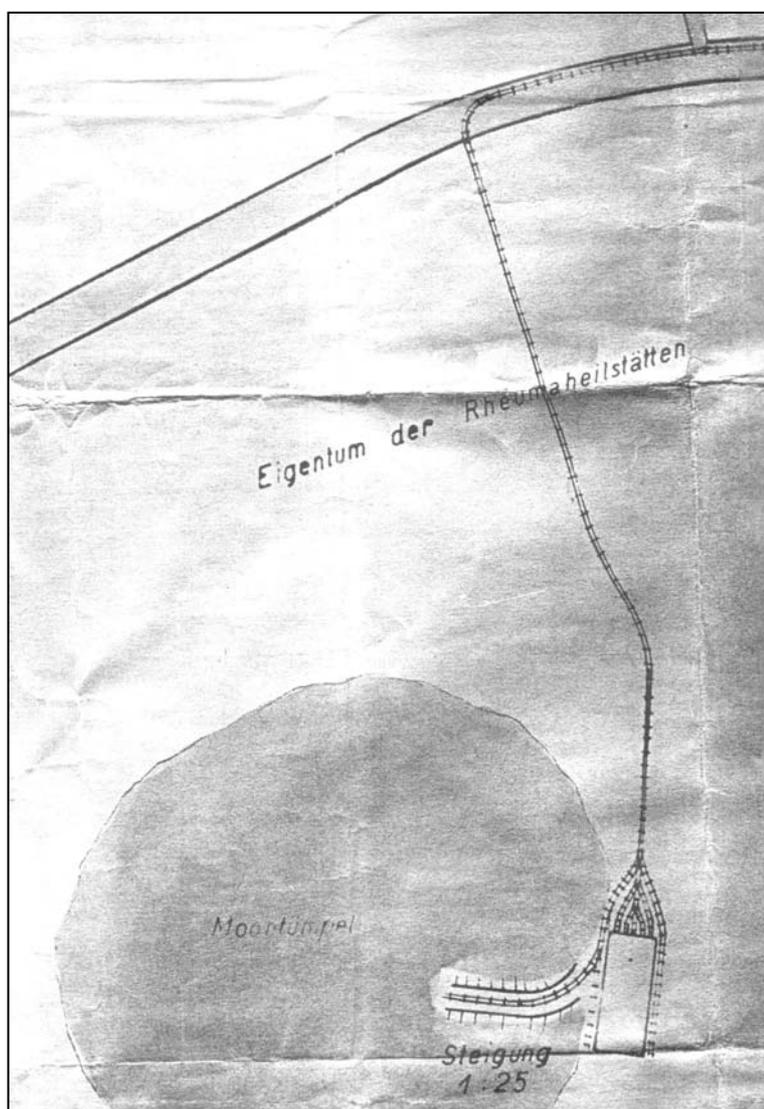


Die Drehbrücke über das AKN-Anschlussgleis, oben im Blick nach Süden, unten im Blick nach Norden. Im Hintergrund erkennt man den Lagerschuppen für den Winterbedarf an trockenem Frischmoor (Fotos aus den 1930er Jahren)

Letztendlich hatte die Errichtung der Moorbahn (einschließlich eines Schuppens im Moor, über den später noch berichtet wird) laut einer Aufstellung in einem Schreiben vom 16. Jan. 1931 bis dahin 39.964 Reichsmark gekostet. Dies entsprach, um ein Gefühl für das damalige Preisgefüge zu gewinnen, rund 2 % der seinerzeitigen Gesamtbaukosten für die Rheumaheilstätte einschließlich aller ihrer Nebenbauten.

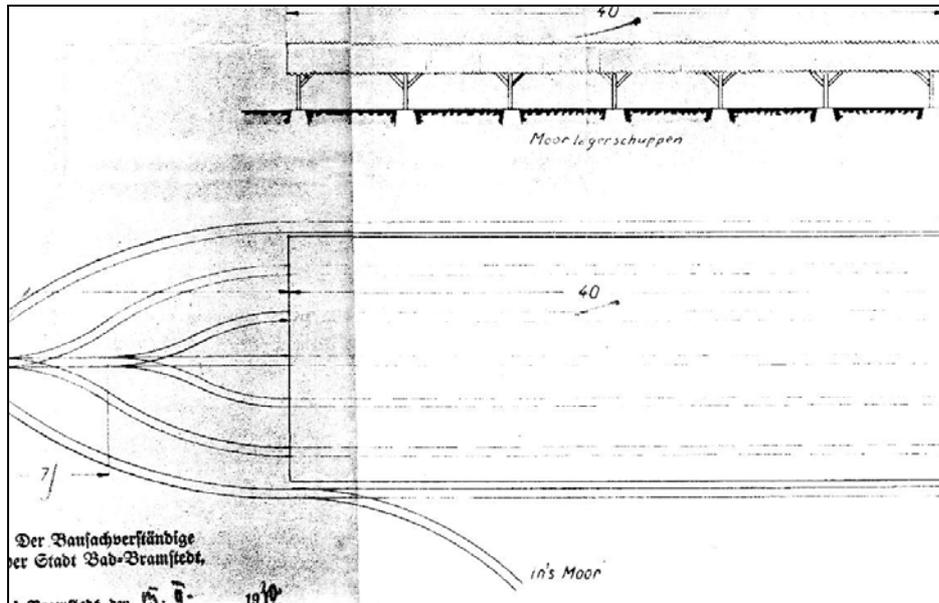
Die Moorgewinnung 1930-1977

Auf dem Moorgelände wurde das für den Badebetrieb benötigte Moor, wie Zeitzeugen berichteten, ursprünglich im Handstich abgebaut. Dann wurde es in Kipploren, die zunächst von Pferden gezogen wurden, zu einem zentralen Lagerplatz verbracht. Hierfür war am Rand des Moorgeländes, auf festem Untergrund, ein Lagerschuppen errichtet worden. Dieser ist bis heute erhalten, allerdings mit äußerlich verändertem Erscheinungsbild. Ursprünglich war er ein offenes Bauwerk ohne Seitenwände. Unter seinem Dach wurde das abgebaute Moor für den Badebetrieb zunächst zwischengelagert und getrocknet.



*Das Moorgelände –
Ausschnitt aus dem Lageplan
der Antragsunterlagen (1930)*

Bis zu 7 parallele Gleise, durch eine Weichenstraße aus mehreren 3-Weg-Weichen verbunden, fanden nach alten Bauzeichnungen im Bereich dieses Schuppens Platz. Zwischen den Gleisen lagerte das Moor, zu Haufen aufgeschüttet, bis zu seinem endgültigen Abtransport ins Badehaus der Rheumaheilstätte.



Links:
Ausschnitt aus einer Skizze zum Bau des Lagerschuppens im Moor (1930)

Unten:
Der Schuppen in einer Aufnahme aus den 1930er Jahren. Links der lokbespannte Zug für den Transport des Moores zur Rheumaheilstätte. In der Mitte eine Lore, die von einem Pferd gezogen wird.



An der Südseite des Schuppens sollte laut Bauzeichnung ein Gleis mit einem Gefälle 1:25 (d. h. 40 ‰) zum Abbaubereich am tiefer gelegenen „Moortümpel“ abzweigen. Ob dieses Gleis allerdings in dieser Form jemals realisiert wurde, ist unklar. Es hätte beim Transport der mit Moor gefüllten Feldbahnloren zum Schuppen hinauf für die Pferde, die anfänglich eingesetzt wurden, wegen seiner starken Steigung sicherlich ein erhebliches Erschwernis bedeutet. Und auch (oder aber gerade) bei einem Betrieb mit Feldbahnlokomotiven und schwer beladenen Zügen hätte eine solche Steigung sicherlich Probleme bereitet. Wie dem auch sei, sicher ist jedenfalls, dass mindestens seit den 1960er Jahren ein Gleis mit einem moderateren Gefälle ins Moor hinabführt, es ist die bis heute erhaltene Strecke an der östlichen Grenze des Moorgeländes.



Moorabbau im Handstich (Aufnahme aus den 1930er Jahren)

Das Moor wurde aus 2,5 bis 3 m tiefen Gruben abgebaut. Das Grundwasser in den Gruben wurde dabei, wie auf dem Bild ersichtlich, mittels Pumpen im erforderlichen Maße abgesenkt. Zwischen diesen Gruben blieben begehbare bzw. befahrbare Dämme erhalten, auf denen je nach Bedarf die Gleise der Moorbahn verlegt werden

konnten. Hier zeigten sich die Vorteile des Feldbahnsystems. Die Gleise sind relativ leicht zu verlegen, und für den Transport schwererer Lasten auf dem weichen, nachgiebigen Boden ist die Feldbahn besonders geeignet, weil die Belastung von den Gleisjochen gleichmäßig auf das Gelände verteilt wird. Einzeln fahrende Fahrzeuge, insbesondere Radfahrzeuge, laufen wegen ihrer nur sehr geringen Bodenauffläche hier schnell Gefahr, sich festzufahren.



Oben der „leichtfüßige“ Bagger in einem Bild aus den 1960er Jahren, unten der bereits deutlich größere Fuchs-Bagger im Jahr 1976. Deutlich sichtbar sind die Holzplanken zur Absicherung gegen das Einsinken der Räder. Links die Gleise der Moorbahn, rechts im Schuppen die Grundwasserpumpe.

Dennoch kamen im Bereich der Moorgruben später auch einzeln fahrende Maschinen zum Einsatz, insbesondere, um den anfänglichen arbeitsintensiven Handstich des Moores zu ersetzen. In einem Foto aus den 1960er Jahren sieht man noch einen besonders leicht konstruierten Bagger, mit dem jetzt das Moor aus den Gruben herausgeholt und direkt in die Loren gefüllt wurde. Mit dem Fortschritt der Technik wurden dann allerdings auch die eingesetzten Geräte schnell größer. In den 1970er Jahren war schon ein deutlich schwererer Fuchs-Bagger im Einsatz.

Die ausgehobenen Gruben wurden nach dem Abschluss der Abbauarbeiten aber keineswegs einfach sich selbst überlassen. Im Gegenteil: Sie wurden in die, wie man heute sagen würde, „Recyclingwirtschaft“ eingebunden. Das nach den

Therapieanwendungen „verbrauchte“ Moor wurde mit der Moorbahn wieder zurücktransportiert und in die Gruben zurückgekippt. Dort sollte es sich dann in den nächsten Jahren regenerieren. Man legte hierfür aufgrund der damaligen Erkenntnisse mehr oder weniger willkürlich einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren fest. Das durch die Aufarbeitung für den Badebetrieb eingebrachte überschüssige Wasser entwich langsam, durch die Wechselwirkung mit dem umgebenden unberührten Moor ergänzten sich die heilsamen Wirkstoffe wieder, und schließlich konnte das Moor erneut für den Badebetrieb genutzt werden.

Wie man aus den obigen Erläuterungen erkennen kann, unterlag der Gleisverlauf auf dem Moorgelände stetigen Veränderungen, je nach der Lage der aktuell zum Abbau oder zur Wiederbefüllung genutzten Moorgruben. Damit ist es kaum möglich, einen für alle Zeit verbindlichen Lageplan der Gleise auf dem Moorgelände zu rekonstruieren. Als hinsichtlich ihres Verlaufes einigermaßen gesichert kann man nur die auf festem Gelände verlaufende Trasse der von der Rheumaheilstätte kommenden Strecke bis hin zum Lagerschuppen wiederfinden, sowie die bereits erwähnte, an der Geländegrenze verlaufende Strecke hinunter ins Moor. Und selbst in diesen Bereichen unterlag die Gleislage, wie man aus Fotos des Schuppens aus verschiedenen Jahren ersehen kann, stetigen Veränderungen. Aber das war ja der Charakter der Feldbahn – schnell und flexibel den jeweiligen Anforderungen anpassbar zu sein.

Die Aufbereitung des Moores für den Badebetrieb

Seit der Errichtung der Rheumaheilstätte bis zum kompletten Neuaufbau des sogenannten „Baderinges“ in den Jahren 1976-78 umschlossen die Mooraufbereitungsanlagen den eigentlichen, im inneren Teil des Ringes befindlichen Bereich der Badekabinen. Die Moorbahn brachte das Moor direkt bis in die „Moorküche“ hinein. Dort wurde es aus den Loren in eine Sammelgrube abgekippt, gereinigt, in Moormühlen zerkleinert und mit Moorsole verflüssigt. Diese badefertige Mischung wurde in Eichenholzwannen, die ca. 400 l fassten, abgefüllt. Vor der Anwendung

wurde der Inhalt dieser Wannen mit Dampf auf 40 bis 41°C erhitzt. Trotz dieser Temperatur wird ein Moorbad sehr viel angenehmer empfunden als ein gleich temperiertes Wasserbad, und das Moor hält zudem die Wärme sehr viel länger.



Der „Badering“ im Juni 1976, kurz vor dem Beginn der Abrissarbeiten

Ein Moorbad dauerte 20 Minuten, in dieser Zeit verliert die Moormischung kaum an Temperatur - im Gegensatz zu einem uns allen bekannten Wannenbad mit Wasser, bei dem nach dieser Zeit kaum noch von Wärme die Rede sein kann. Diese lange

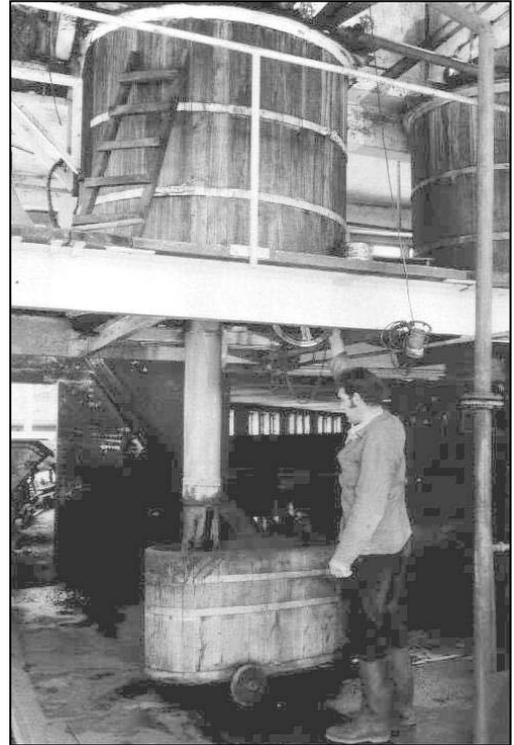


anhaltende Temperatureinwirkung, der Auftrieb (die Glieder werden im Bad ‚leichter‘) und die Moor enthaltenen Stoffe sind für die heilsame Wirkung des Moores bezeichnend. Jeder Patient badete in der Regel 4-mal in „seiner“ Wanne. Dazu erhielt er eine Wanne mit einer

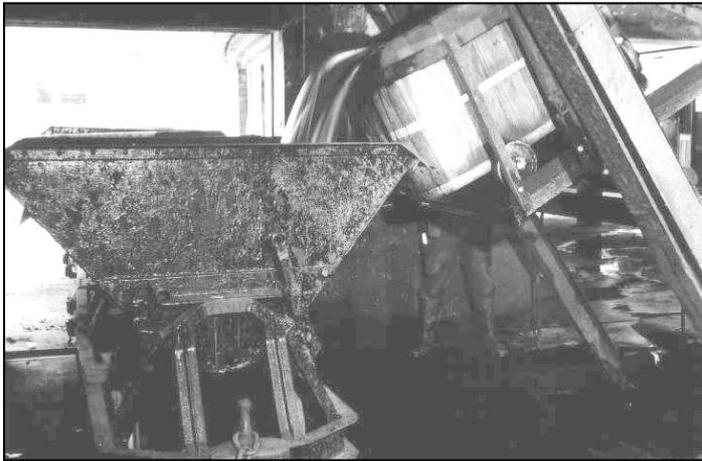
persönlichen Registriernummer (in der Rheumaheilstätte waren mehr als 400 nummerierte Wannen im Umlauf), er bekam also auch bei den Folgebädern „seine“ Wanne wieder zugeteilt. Nach dem Gebrauch wurde der Inhalt der Moorwannen über eine Hebe-Kipp-Vorrichtung in die Loren der Moorbahn zurückgekippt und von dieser zum „Recycling“ auf das Moorgelände zurücktransportiert.



*In der „Moorküche“:
So wurde das frische Moor angeliefert.....*



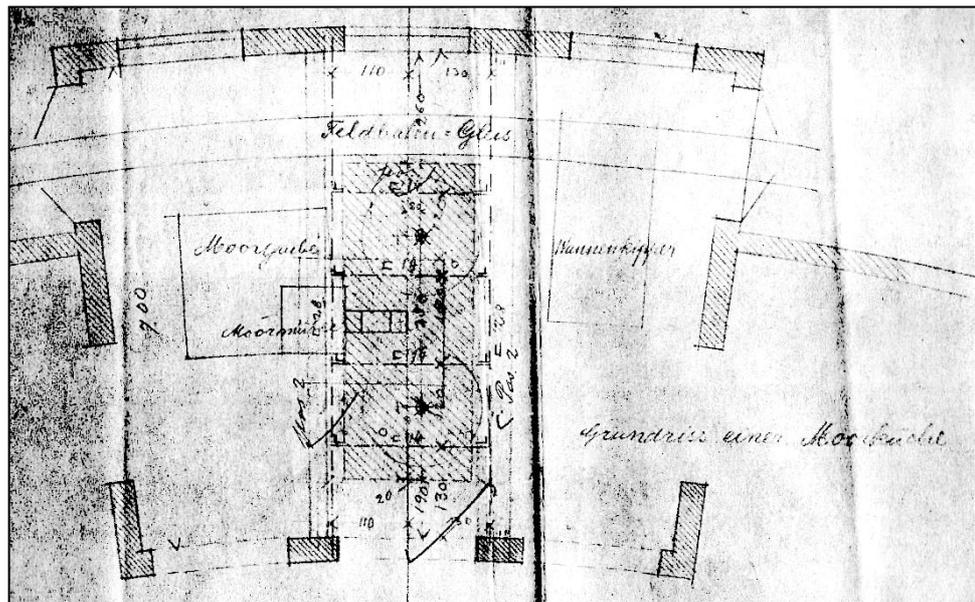
*.... dann, hier bereits aufbereitet, in die
hölzernen Badewannen gefüllt,*



*.... und so ging es nach der Anwendung
dann wieder zurück ins Moor.*

*Grundriss
einer der
Moorküchen,
oben das
hindurch
führende
Feldbahngleis.*

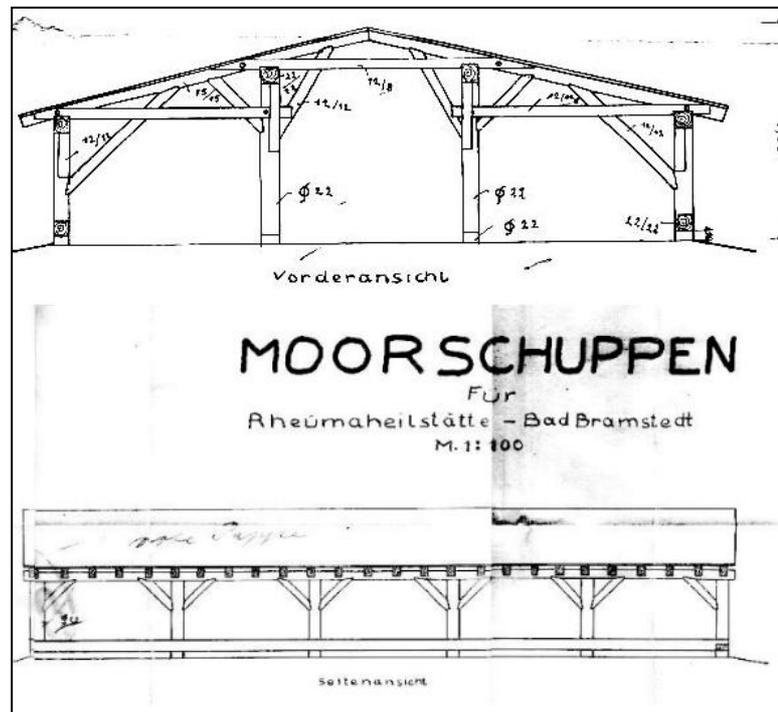
*Ausschnitt
aus einer
Bauzeichnung
vom Sept.
1930*



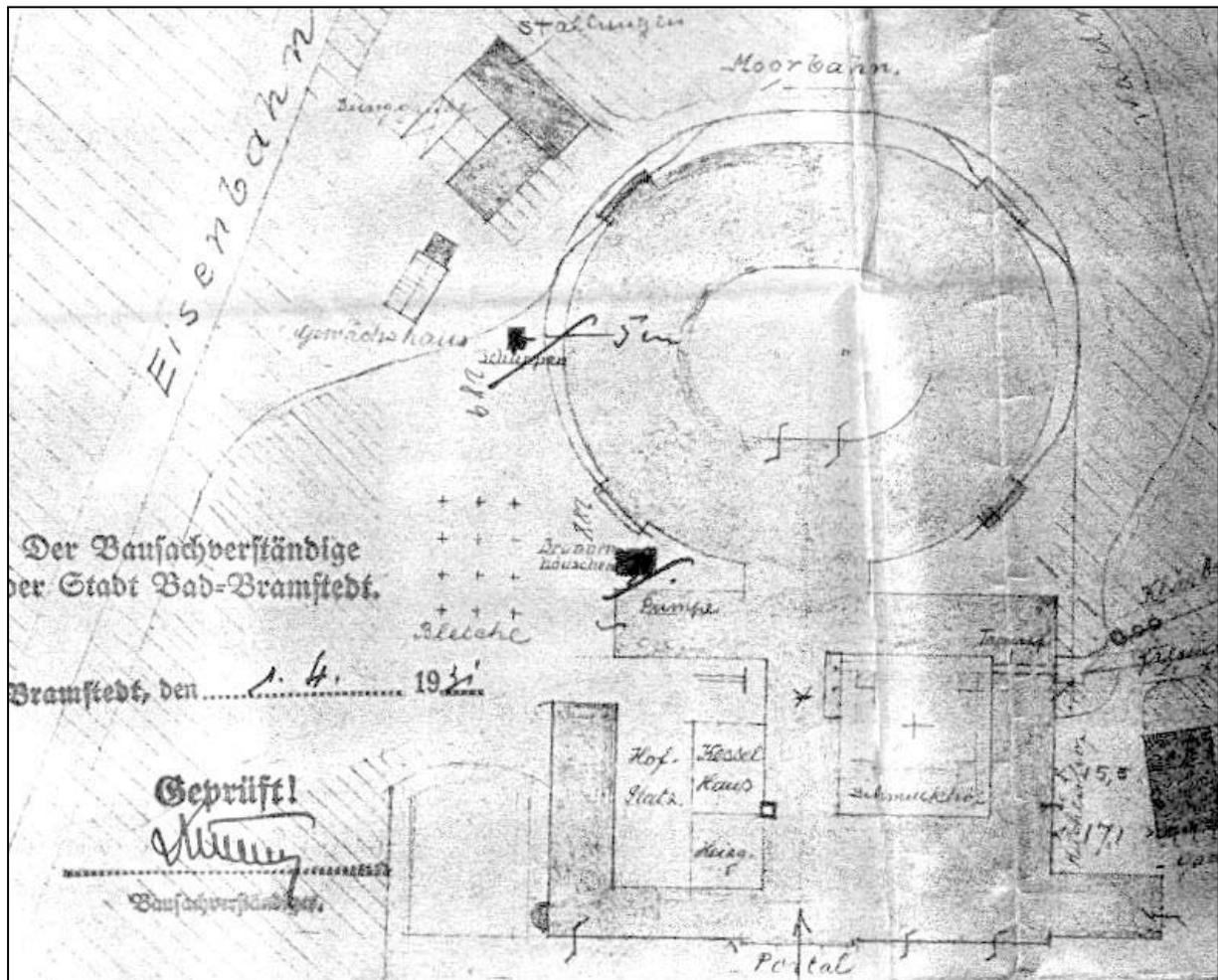
Weitere Anlagen für den Betrieb der Moorbahn

Zur Erfüllung der Aufgabe, die Versorgung des Badebetriebes mit dem erforderlichen Moor jederzeit zu sichern, waren natürlich weitere Hilfsanlagen erforderlich. Vom Bau eines kleinen Lagerschuppens für die Betriebsstoffe der Moorbahn im Frühjahr des Jahres 1931 wurde bereits an früherer Stelle berichtet. Im September des gleichen Jahres beantragte die Rheumaheilstätte dann die Errichtung eines nahe des Badehauses gelegenen Schuppens, in dem das während der Winter- und Regenzeit benötigte Moor zwischengelagert werden sollte. Dieser Schuppen fand seinen Platz in der Nähe der Drehbrücke, parallel zum AKN-Anschlussgleis. Wie aus den Bauzeichnungen und auch aus dem Foto auf Seite 11 unten erkennbar, wurde er

zunächst als offene Überdachung ausgeführt. Später erhielt er dann aber doch seitliche Wände und wurde so zu einem abgeschlossenen Gebäude. Gleich nördlich der Drehbrücke zweigte von der Moorbahn-Hauptstrecke ein Stichgleis ab, das in den Moorlager-schuppen hinein führte. Ebenfalls in diesem Schuppen, aber von einem anderen Anschlussgleis aus er-

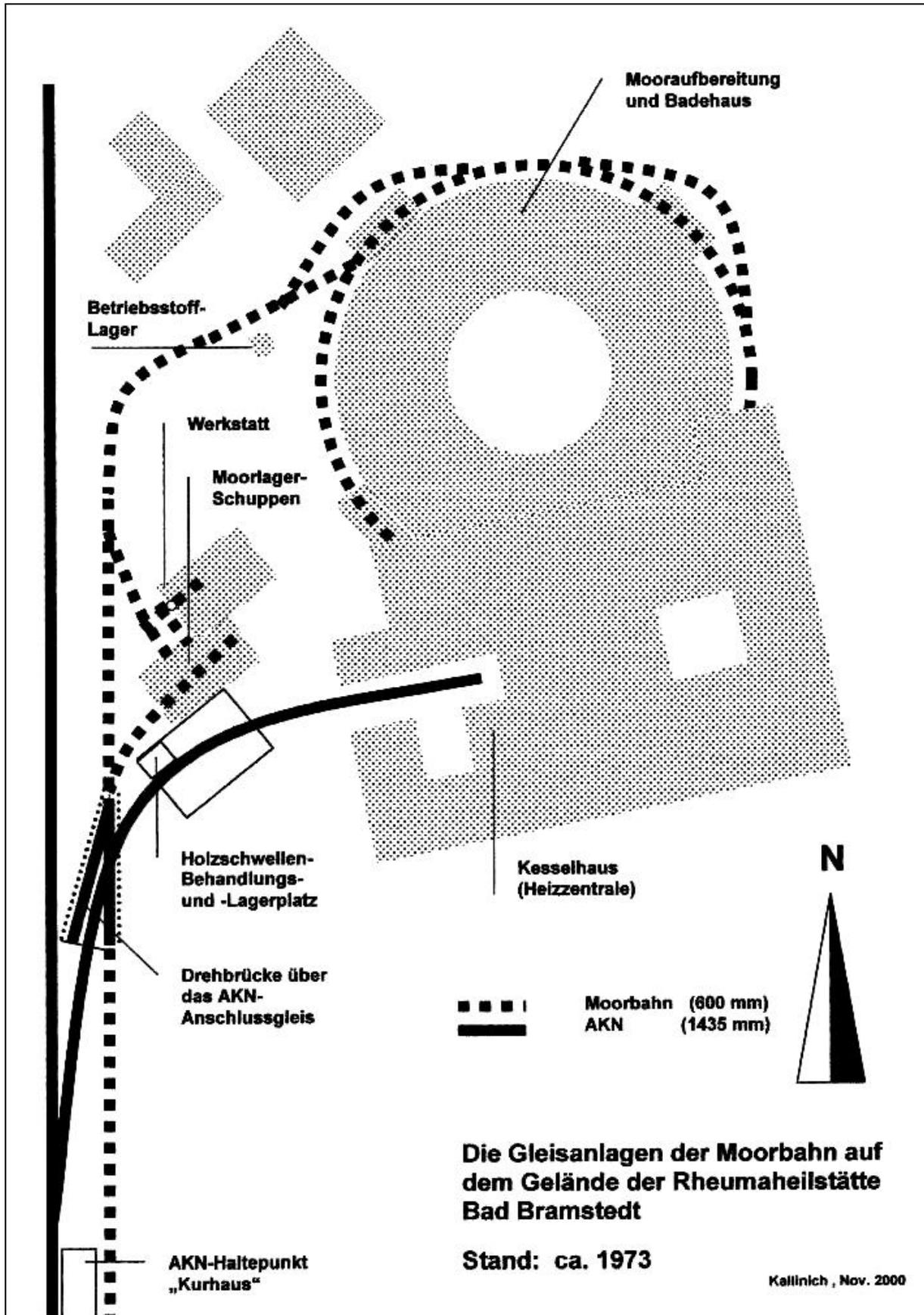


reichbar, befanden sich seitlich die Abstellräume für die Lokomotiven der Moorbahn. Über Drehscheiben war von hier aus auch das Anfang der 1960er Jahre neu errichtete Werkstattgebäude erreichbar, in dem die Fahrzeuge der Moorbahn gewartet und repariert wurden. Reste der in die Werkstatt hinein führenden Gleise sind heute noch erkennbar.



Lageplan der Moorbahnanlagen Anfang des Jahres 1931. Von Südwesten her nähert sich die aus dem Moor kommende Strecke dem Badehaus. Ringförmig werden die 4 Moorküchen erschlossen. Auf der Ostseite führt ein Stichgleis weiter bis zur damals noch im Ostflügel befindlichen Küche. Ein weiteres Stichgleis führte dann später zu den nordwestlich gelegenen Stallungen im Landwirtschaftsgebäude. Westlich, nahe des Baderinges, ist der kleine Lagerschuppen für die Betriebsstoffe der Moorbahn erkennbar. Der Moorlagerschuppen ist auf dieser Zeichnung noch nicht vorhanden, er wurde erst rund ein halbes Jahr später beantragt.

Eine weitere Transportaufgabe auf den Gleisen der Moorbahn war die Abfuhr der in der Küche anfallenden Abfälle. Hierzu führte auf der Ostseite des Badehauses ein Stichgleis bis hin zur Küche, die zunächst direkt im Ostflügel, seit den 1950er Jahren dann in einem Anbau östlich des eigentlichen Hauptgebäudes untergebracht war. Auf Feldbahnloren wurden die Küchenabfälle zum Landwirtschaftsgebäude, das über ein weiteres Stichgleis an die Moorbahnstrecke angebunden war, transportiert und dort als Schweinefutter genutzt. Mit dem Baubeginn für das „Haus des Ärztlichen Dienstes“ (heute „Haus Nord“) im Jahr 1961 wurden diese Gleise abgerissen und der Transport der Küchenabfälle über die Straße mit einem Elektrokarren weitergeführt.



Das Ende naht

Das Ende der Bad Bramstedter Moorbahn auf ihrer Strecke zwischen der Rheumaklinik und dem ca. 2 km südlich gelegenen Moorgelände zeichnete sich bereits im Jahr 1974 ab. Es begann, quasi als „Abschied auf Raten“, mit der Errichtung der neuen Heizzentrale der Rheumaklinik. Diese neue Heizzentrale mit ihrem 38 m hohen, quadratisch gemauerten Schornstein steht heute dort, wo sich früher der kliniknahe gelegene Moorlagerschuppen mit dem Vorrat für die kalte und feuchte Jahreszeit befand. Der Schuppen musste folglich dem Neubau weichen. Mit ihm entfiel auch die bisherige Möglichkeit, die Lokomotiven wettergeschützt und frost-



Die Zufahrtgleise zum „neuen“ Lokschuppen in den ehemaligen Stallungen des Landwirtschaftsgebäudes – hier ein Bild, aufgenommen am Tag der letzten Fahrt der Moorbahn im Juni 1977

sicher abstellen zu können, denn die Abstellräume für die Loks befanden sich in einem Anbau an der Westseite eben dieses Moorschuppens. Für diese Abstellräume musste also Ersatz her. Er fand sich in den zu dieser Zeit schon nicht mehr benötigten Stallungen im ehemaligen Gebäude der Landwirtschaft. Dort wurden neue Abstellräume für

die Loks hergerichtet. Neben dem Gewächshaus der betriebseigenen Gärtnerei wurden die entsprechenden Anschlussgleise verlegt, und schon hatten die Loks einen neuen Unterschlupf für die bereits absehbar letzten Jahre des Betriebes „nach alter Art“.

Der nächste, jetzt schon erheblich deutlichere Einschnitt in den Betrieb der Moorbahn begann im Juli 1976 mit den Arbeiten am ersten Bauabschnitt für die Sanierung des Badehauses. Die Konzeption des Badehaus-Neubaus sah es vor, den ringförmig angelegten Bau in zwei Teilen zu erneuern. In der jeweils anderen funktionsfähigen Hälfte wurde der Badebetrieb aufrechterhalten. Im ersten Bau-

abschnitt (Juli 1976 bis Juni 1977) wurde zunächst der westliche Teil des Baderinges abgerissen und, bis auf einige erhalten gebliebene Fundamente, komplett neu aufgebaut. Die Moorbahn fuhr während dieser Zeit weiterhin das benötigte Moor an der Baustelle vorbei zur funktionsfähig verbliebenen nordöstlich gelegenen Einfahrt der „Moorküche“.



Nun ist er weg, der westliche Teil des Baderinges. Aber die Moorbahn fährt noch – im Hintergrund sieht man vier mit Moor beladene Loren, links daneben steht noch der Lagerschuppen für die Betriebsstoffe der Moorbahn.

Das endgültige Ende zeichnete sich dann bereits ein Jahr später ab. Die westliche Hälfte des Baderinges war binnen dieser Zeit soweit fertiggestellt worden, dass in ihr ab Juli 1977 der Badebetrieb aufgenommen werden konnte. Der Abriss des zweiten, also des östlichen Teils des Baderinges war nun in unmittelbare Nähe gerückt. Damit verlor auch die Moorbahn endgültig ihre bisherige Aufgabe, das Moor zur „Moorküche“ im Badehaus heranzubringen. Ab nun erfolgte die Aufbereitung des Moores, mit Ausnahme der erforderlichen Erwärmung auf Badetemperatur, bereits auf dem Moorgelände in den dort für diesen Zweck neu errichteten Anlagen.

Die letzte Fahrt

An einem der letzten Tage des Juni 1977 war es dann soweit. Unter der Anteilnahme zahlreicher Zuschauer, darunter auch viele Mitarbeiter der Rheumaklinik, soweit deren Diensteneinsatz eine Teilnahme an diesem Ereignis zuließ, trat die Moorbahn ihre letzte Fahrt in Richtung des Moorgeländes an. Selbst die Presse berichtete von diesem denkwürdigen Ereignis – schließlich hatte die Moorbahn das Bild des Kurgebietes 47 Jahre lang mit geprägt:

Letzte Fahrt der Moorbahn

Bad Bramstedt (beh). „Wollen wir hoffen, daß durch den Verlust der Moorbahn nicht auch eines der letzten Stücke Gemütlichkeit am Arbeitsplatz verlorengegangen ist.“ Mit diesen wehmütigen Worten „verabschiedete“ sich Edgar Riehl, technischer Leiter der Rheumaklinik, von der Moorbahn bei ihrer letzten Fahrt von den Gruben zur Aufbereitung.

Seit dem Frühjahr 1931 fuhr zunächst eine Lokomotive, später vier Loks vom Moor zur Aufbereitung und zurück. Dabei mußte die 12 PS starke, 4 000 Kilogramm schwere und 13 Kilometer schnelle Bahn

1 900 Meter zurücklegen. Vier- bis fünfmal pro Tag fuhr eine Lok, um die 1 800 Kubikmeter Frischmoor, die für die Moorbäder jährlich gebraucht wurden, heranzuschaffen.

Im Zuge der Modernisierung soll von nun an das benötigte Frischmoor durch Plastikrohre von den Gruben zur Aufbereitung gepumpt werden. Dafür werden die Gleise der Moorbahn herausgerissen und an gleicher Stelle, in 1,50 Meter Tiefe, die Rohre verlegt werden.

Jedoch verschrottet werden soll die Bahn nicht. Sie wird vielmehr ihren Dienst weiter versehen — aber nur noch im Moorgebiet.



Unter den Augen der Gäste wurde der letzte Zug, gefüllt mit verbrauchtem Moor aus den Badewannen, für den Rücktransport zum Moorgelände bereitgestellt. Noch ein paar Worte zum Abschied, dann aber war der Abfahrt des Zuges nichts mehr entgegenzusetzen.

Rechts, „Alt und Neu“:
Vor der Kulisse des
alten (hinten) und des
neuen Badehausge-
bäudes (vorn) tritt die
Moorbahn ihre letzte
Fahrt an.

Unten:
Zum letzten Mal fährt
einer der typischen
Moorbahnzüge die alte
Strecke entlang in
Richtung Moor, hier
gerade in Höhe des
Hotels Tanneneck



Mit Girlanden geschmückt ging
die Moorbahn somit auf ihre
letzte Fahrt. Beim Verlassen
des Klinikbereiches, kurz vor
der Drehbrücke am AKN-An-
schlussgleis, musste noch ein
„goldenes“ Band (das eigentlich
eher einfach gelb war)
durchgeschnitten werden, dann

aber war die Strecke endgültig frei. Zumindest bis zur Einfahrt auf das Moorgelände.
Dort wurde die Ankunft der Bahn von den anwesenden Zuschauern bereits erwartet,
um die letzte Fahrt noch mit einem zünftigen Tropfen zu besiegeln.



Eine Ära war damit beendet: Die Strecke der Moorbahn zwischen der Rheumaklinik, wie die ehemalige Rheumaheilstätte mittlerweile offiziell hieß, und dem Moorgelände wurde in der Folge sofort abgebaut. Unter ihrer Trasse wurde die neue Rohrleitung verlegt, durch die zukünftig das bereits badefertig aufbereitete Moor in Richtung Badehaus (und nach Gebrauch auch wieder zurück) transportiert werden sollte. Auf dem Moorgelände selbst blieb die Moorbahn zum Glück erhalten. Hier sollte sie weiterhin für den Transport des abgebauten Moores von den Gruben zur neuen Aufbereitungsanlage verwendet werden.

*Oben:
Die neue Moor-Pipeline im Bau,
Juli 1977*



*Rechts:
Die neue Mooraufbereitungsanlage
im Juli 1977, die Gleise der Moorbahn
sind bereits neu verlegt.*

Ein Spaziergang auf alter Trasse

Die ehemalige Trasse der Moorbahn lässt sich im Gelände noch gut erkennen. Dies ist bestimmt nicht zuletzt dem Umstand zu verdanken, dass längs ihres Verlaufes die unterirdische Rohrleitung verlegt wurde und dass sie daher zur Vermeidung etwaiger Schäden von Bewuchs und Überbauung bisher weitestgehend freigehalten wurde. Ein Anreiz also, den Verlauf der rund 2 km langen ehemaligen Moorbahnstrecke bei einem Spaziergang zu verfolgen. Als Ausgangspunkt wählen wir zweckmäßigerweise den „Badering“ der Rheumaklinik. Dieses Gebäude entspricht in seinen Abmessungen dem ursprünglichen Badehaus. Dieses war allerdings in seinem äußeren Bereich, also dort, wo sich die Mooraufbereitungsanlagen befanden, von der Dachhöhe her niedriger ausgeführt. Lediglich die vier „Moorküchen“ hatten ein höher hinausgeführtes Dach. Sie waren auch breiter ausgeführt, gingen also über den Umfang des übrigen Gebäudes hinaus. Die Moorbahn, die das ringförmige Gebäude umschloss, konnte so durch diese „Moorküchen“ hindurchfahren und das frische Moor anliefern bzw. das verbrauchte Moor wieder zum Rücktransport entgegennehmen. Auch das neue Gebäude zeigt noch diese Verbreiterungen, so dass sich der Standort der ehemaligen Moorküchen eindeutig rekonstruieren lässt.



Einst und jetzt:

Links die an der Northwestseite des Baderinges gelegene Moorküche, mit einem in das Gebäude hineingefahrenen Lorenzug, in einer Aufnahme aus dem Jahr 1976. Kurz danach begann der Abriss dieses westlich gelegenen Teils des Baderinges.

Rechts das neue Gebäude im Jahr 1999, etwa vom gleichen Standort aufgenommen. Die Verbreiterung des Gebäudes im Bereich der ehemaligen Moorküche ist deutlich zu erkennen, davor steht ein Behälter für tiefkalt gelagerte Gase, die für die heutige Kalkanwendung des Moores bei bestimmten Therapieformen benötigt werden.

Gehen wir nun weiter, zunächst entlang des Baderinges und dann an der Heizzentrale und dem Blockheizkraftwerk (beide nicht zu verkennen durch die markanten hohen Schornsteine) vorbei in Richtung des AKN-Haltepunktes „Bad Bramstedt Kurhaus“. Dort, wo heute die Heizzentrale steht, befand sich früher der Moorlagerschuppen. Nur wenige Schritte weiter, an der Südseite des Blockheizkraftwerkes, stehen wir dann bereits auf dem nächsten markanten Punkt der ehemaligen Trasse. Hier befand sich früher die Drehbrücke, mit der die Moorbahnstrecke über das Anschlussgleis der AKN geführt wurde.



Links die Drehbrücke in einem Bild aus den 1930er Jahren, rechts die gleiche Stelle, aufgenommen im Jahr 2000.

Nun führt uns der Weg weiter in Richtung Süden. Die ehemalige Moorbahnstrecke ist als Weg durch den Wald deutlich erkennbar. Ab und an wird sie zusätzlich markiert durch die Deckel der Kontrollschächte, die den Zugang zu der unterirdischen Rohrleitung ermöglichen. In Höhe des Minigolfplatzes endet der Weg. Ab hier verlief die Strecke an der östlichen Seite des Birkenweges weiter in Richtung Süden, vorbei am Parkplatz des Hotels Tanneneck und der anschließenden leichten Linkskurve des Weges folgend. Dort, wo der Birkenweg dann in einer etwas schärferen Kurve wieder nach rechts abknickt und wo nach links heute ein Fußweg zum Wildgehege der Rheumaklinik abzweigt, befand sich ein Bahnübergang. Die Bahn wechselte hier auf die westliche Seite des Weges über, um dann nach weiteren ca. 400 m wieder auf die östliche Seite zurückzuschwenken. Kurz danach verließ sie ihre Linienführung entlang des öffentlichen Weges und verlief quer durch ein Waldstück hin zur ehemaligen „Ochsendruff“, zum Feldweg, der südlich des Cafés Birkengrund an die Oskar-Alexander-Straße anschließt und heute den Namen „An der Moorbahn“ trägt.



Der Birkenweg in Höhe des Hofes Schroedter um 1970 (links) und im Jahr 2000 (rechts).



*Der Weg quer durch den Wald, der vom Birkenweg hinüber zur ehemaligen „Ochsentrift“ führt.
Links ein Bild aus dem Juni 1977, also von einem der letzten Betriebstage der Moorbahn.
Rechts eine Aufnahme vom etwa gleichen Standort aus, aufgenommen im Jahr 1999.*

Diesem Weg folgte die Moorbahn dann auf dessen Westseite noch rund 250 m weiter nach Süden und schwenkte dann, seit Anfang der 1970er Jahre sogar durch Verkehrszeichen „unbeschränkter Bahnübergang“ gesichert, nach Osten ab. Das Moorgelände war erreicht. Im Jahr 1976 genühten offensichtlich noch ein einfacher Zaun und ein Hinweisschild, um vor den Gefahren zu warnen, die mit dem Betreten des Moorgeländes verbunden sind. Heute aber ist das Gelände durch ein großes eisernes Tor gegen unbefugten Zutritt gesichert. Unser Spaziergang entlang der alten Trasse der Moorbahn muss also hier enden, sofern nicht das Betreten dieses Moorgeländes unter der Aufsicht fach- und geländekundiger Personen offiziell zugelassen wird. Aber dennoch, der Weg hat sich sicher gelohnt, und für den Rückweg zur Rheumaklinik bieten sich neben der alten Moorbahntrasse auch noch diverse andere Routen durch die reizvolle Landschaft des Kurgebietes an.



Die Einfahrt zum Moorgelände im Jahr 1976 (links) und im Jahr 1999 (rechts), jeweils etwa vom Standort des heutigen eisernen Eingangstores gesehen.

Nachwort

Bei der Einstellung des Betriebes auf der Hauptstrecke zwischen dem Moorgelände und der Rheumaklinik im Jahr 1977 blieben, neben dem übrigen Feldbahnmaterial auf dem Moorgelände, zunächst alle vier seinerzeit noch vorhandenen Lokomotiven der Moorbahn erhalten:

Pos.	Hersteller	Typ	Baujahr	Leistung	Fabrik-Nr.
1	Jung	EL 110	1939	11 PS	8771
2	Jung	EL 110	1950	11 PS	11352
3	Jung	EL 110	1950	11 PS	11353
4	Jung	EL 110	1963	11 PS	12423

Die Lok Pos. 2 wurde von der Rheumaklinik Bad Bramstedt GmbH dann später jedoch veräußert. Auch die übrigen Loks Pos. 1, 3 und 4 befinden sich seit 1998 in privater Hand, sie verblieben jedoch aufgrund vertraglicher Bindungen bislang auf dem Moorgelände der Rheumaklinik Bad Bramstedt.

Mit der Einstellung des Moorbahnbetriebes ist sicher ein Stück Originalität des Bad Bramstedter Kurgebietes verschwunden. Andererseits hat die Modernisierung der therapeutischen Einrichtungen auf der Grundlage der heute machbaren technischen Lösungen einen erheblichen Nutzen für die Behandlung der Patienten mit sich gebracht, und dies hat sicherlich den höheren Stellenwert. Aber allein die medizinische Behandlung ist nicht alles. Zum Gelingen einer Kur gehört auch eine geeignete Freizeitgestaltung. Hierzu könnte die ehemalige Moorbahn, die wiederum einen Bezug zur Kurbehandlung vermitteln kann, beitragen. Ein Anreiz, ja, wenn nicht gar eine Aufforderung, die noch vorhandene historische Ursubstanz der Moorbahn als ein Stück Bad Bramstedter Geschichte zu erhalten und sie zu einem touristischen Anziehungspunkt im Bereich des Kurgebietes auszubauen.

Bildnachweis

- H. Erdmann, Bad Bramstedt: Seiten 22, 24, 25,
- Foto Hoffmann, Bad Bramstedt: Seiten 17(oben), 18, 27(links),
- Archiv der Rheumaklinik Bad Bramstedt: Seiten 5, 17(unten),
- Verlag C. H. Wäser, Bad Segeberg (Kur-Zeitung): Seite 15 (oben)
- Aus Privatsammlungen, genaue Herkunft unbekannt: Seiten 1, 11, 13, 14, 28 (links), 29 (links oben),
- Verfasser: Seiten 15(unten), 23, 26, 27(rechts), 28(rechts), 29(rechts oben), 29(unten beide), 30

Quellenhinweise

- Platte, Wolfgang: „Bad Bramstedt im 20. Jahrhundert“, Stadt Bad Bramstedt, 1. Auflage 1985
- Krane, Karl-Wilhelm: „Vom Gesundbrunnen zur Rheumaklinik“, Schriftenreihe der Jürgen-Fuhlendorf-Schule, Heft 5, 1979
- Hoch, Gerhard: „Oskar-Alexander – Vom Kurhaus ins Konzentrationslager“, Roland Verlag Bad Bramstedt, 1. Auflage 1994
- Akten des Stadtarchivs Bad Bramstedt
- „Kur-Zeitung“, Nr. 2 vom 22. Juli 1968, Verlag C. H. Wäser Bad Segeberg