

Jürgen Illenberger

# Die Kasparbahn Hänigsen - Burgdorf

## Stillgelegt und fast vergessen

Am 31. Juli 1961 fuhr der letzte planmäßige Zug der „Burgdorfer Kreisbahnen“, der die Ortschaften Hänigsen, Obershagen, Weferlingsen, Sorgensen und Burgdorf (heutiger Landkreis Hannover) verband. Die Strecke wurde stillgelegt und anschließend abgebaut. Die letzten Spuren finden sich noch in Hänigsen (Bahnhofsgebäude und Verladerrampe, z. T. noch erkennbare Bahntrasse und Straßennamen wie „Am Bahnhof“, und „Kreisbahnstraße“) und Burgdorf (Gleis unter der Fußgängerbrücke am Hallenbad, Reste eines Bahnsteiges und eines Wartehauses). Die Wiederbepflanzung und Bebauung der ehemaligen Bahntrasse, sowie die Begradigung der Burgdorfer Aue, über welche die Bahn geführt hatte, lassen ein Wiederaufleben der Bahn als aussichtslos erscheinen.

1907/1908 wurde die Grubenanschlußbahn vom Kaliwerk Riedel in Hänigsen bis zum Kleinbahnhof in Burgdorf erbaut. Die Inbetriebnahme der Strecke für Materialtransporte erfolgte am 11. Juni 1908. Die erste betriebseigene Dampflokomotive kam von Borsig. Die 1909 erschlossenen Erdöllagerstätten bei Hänigsen trugen dazu bei, daß die für 600.000 Mark fertiggestellte Bahnlinie rentabel arbeiten konnte. In diesen Jahren wurde zwischen dem Bahnhof Hänigsen und dem Schacht Riedel ein „Ölbahnhof“ gebaut, der erst Ende der zwanziger Jahre wieder aufgegeben wurde.

So wurden von April bis September 1910 folgende Transportleistungen von Hänigsen nach Burgdorf erbracht:

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Kali            | 33.874 t |
| Erdöl           | 13.729 t |
| Landw. Produkte | 368 t    |

Im Oktober 1908 begann der Personenverkehr für Werksangehörige, im März 1909 wurde er für die Bevölkerung angeboten. 6 Zugpaare verkehrten Ende 1909. Die neu gegründete Gesellschaft „Burgdorfer Kreisbahnen GmbH“ übernahm die Grubenanschlußbahn.

Über die Baugeschichte der 9,730 km langen, normalspurigen Bahn ist nur wenig bekannt. Ein fliegender Händler begleitete den Bautrupps und bot warme Mahlzeiten und Flaschenbier an. Die Bahntrasse überquerte auf einem 2 bis 3 Meter hohen Damm das Auetal. Im Zusammenhang damit wurden mehrere Durchlässe und eine große Schleuse gebaut. In trockenen Jahreszeiten kam es wiederholt zu kleinen Waldbränden; in einem Fall wurden 24 Morgen Kiefernwald vernichtet.

### Lokomotiven der Burgdorfer Kreish.

- 1 Bn2t Borsig1907/6441  
1909 ex Gewerkschaft Riedel  
1962 an Werk Asse als Heizlok
- 2 Cn2t Hartmann1905  
ex Zeche Frisch Glück  
1958 abgestellt
- 3 Cn2t Hanomag1920  
an Klb. Marienborn - Beendorf  
1949 an DR, 89 6405

Die Burgdorfer nannten die Bahn „Hänigser Kaspar“, da dieser ungewöhnliche Vorname in Hänigsen zeitweise stark verbreitet war. Für die rund 10 km lange Strecke benötigte der Zug eine Fahrzeit von 25 Minuten. Fahrplanmäßig war stets nur ein einziger Zug auf der Strecke unterwegs.

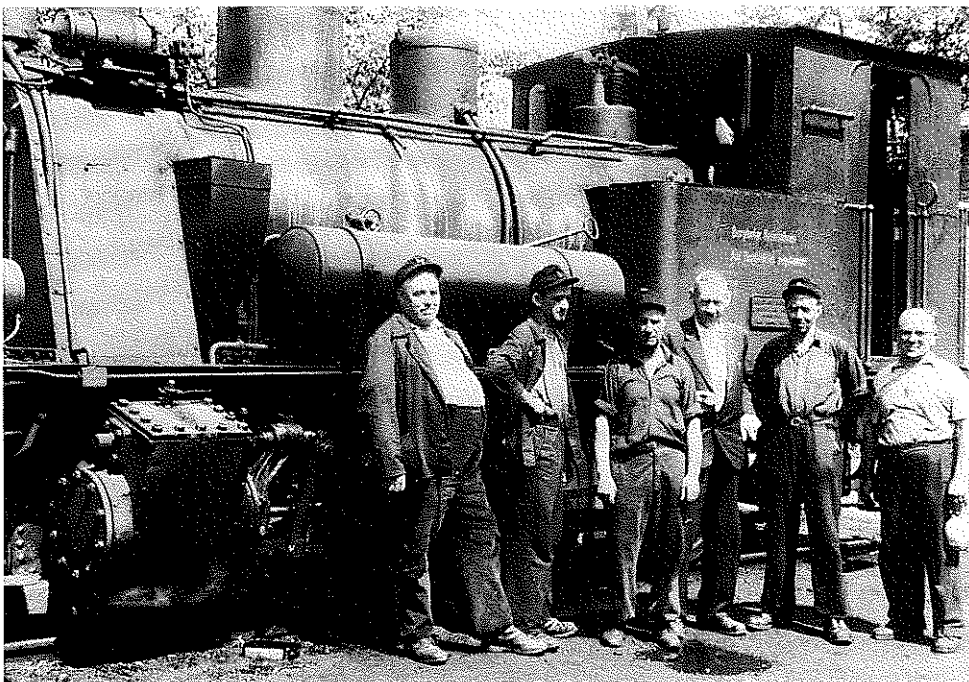
Während der Jahre 1928 bis 1936 ruhte der Personenverkehr. Das Kaliwerk Riedel war stillgelegt worden, nur der notwendigste Güterverkehr wurde aufrechterhalten. So fuhr die Bahn lediglich dreimal in der Woche von Hänigsen nach Burgdorf und zurück. Als 1936 die Anlagen des Werkes Riedel zu einer Heeresmunitionsanstalt ausgebaut wurden, bekam die Bahn über Nacht eine neue Bedeutung. Reichliche Erdölfunde in den Jahren 1942/43 trugen dazu bei, daß in jenen Jahren gefährliche und kriegswichtige Güter transportiert wurden. In der Nacht vom 7. zum 8. Juni 1940 wurde der Ölbahnhof Hänigsen durch feindliche Flieger angegriffen, jedoch wurde nur eine Lokomotive in Brand geschossen.

Nach Kriegsende nutzten die Briten die Bahn zum Abtransport der Munitionsvorräte, die in der Ostsee versenkt werden sollten. Auch dem Personenverkehr war die Kasparbahn wieder zugänglich. Einmal im Monat verkehrte nach 1945 ein „Kinozug“ von Hänigsen nach Burgdorf, um der Bevölkerung den Besuch eines Lichtspieltheaters zu ermöglichen. Sonntags verkehrte ein Sonderzug, der Fans und Aktive zu Fußballspielen zwischen Burgdorfer und Hänigser Mannschaften transportierte.

Am 30. Juni 1949 kam der öffentliche Personenverkehr zum Erliegen, Busse der damaligen Burgdorfer Kraftverkehr GmbH übernahmen den Transport. Erneut waren es Arbeiterzüge, die den Werksverkehr zu den wieder in Betrieb genommenen Schachtanlagen aufnahmen. Am 1. Juli 1957 wurde auch dieser auf Busse umgestellt. Ölfunde und steigender Kalitransport sicherten der Bahn jedoch ihre Existenzberechtigung. Strukturwandlungen im Verkehrswesen (u. a. der Bau einer Pipeline für das Erdöl) ließen die Bedeutung der Bahnlinie stark zurückgehen. So kam 1961 das Aus für die Kasparbahn.

### Literatur

A. Depenau, H.-P. Müller  
Die Kasparbahn, Als Burgdorf noch eine Kleinbahn hatte  
VVV + Stadt Burgdorf + Heimatbund Hänigsen, 1990  
Informationsschrift zur Ausstellung im Burgdorfer Stadtmuseum



Personal vor ihrer Lok 2, v. l. n. r.: Lokführer Winkelmann und Cibis, Rangierer Brudlo, Betriebsleiter Kühne, Heizer Rosenbach und Lokführer Jatzkowski, Repro Meinecke