Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (BHE) 1928 bis 1993

Kleinbahn Buxtehude-Harsefeld

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Apensen, Buxtehude, Harsefeld
Kreis(e): Stade
Bundesland: Niedersachsen



Bw Harsefeld Süd am 14.06.1990 mit (von links) Lok 276, T 175 und Lok 281
Fotograf/Urheber: Dieter Riehemann



Die Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn verband zwischen 1928 und 1993 die Stadt Buxtehude mit Harsefeld, somit die Niederelbebahn von Harburg nach Cuxhaven mit der Bahnstrecke von Bremerhaven nach Buchholz (an der Strecke von Bremen nach Hamburg). Sie erschloss vor allem den ländlich geprägten Raum auf der Stader Geest. Den Betrieb hat ab 1993 die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) übernommen.

Vorgeschichte
Betrieb und Entwicklung von 1928 bis 1945
Entwicklung von 1945 bis 1969
Die Zeit ab 1973
Betriebsstellen
Fahrzeuge
Hinweis, Links, Literatur

Vorgeschichte

Die Stadt Buxtehude war seit 1881 durch die Niederelbebahn an das Eisenbahnnetz angebunden. Dieser Anschluss förderte die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt im ausgehenden 19. Jahrhundert.
Um ihren wirtschaftlichen Einfluss auf die westlich gelegene Stader Geest ausdehnen zu können, entwickelte die Stadt Buxtehude um die Jahrhundertwende einen Plan zum Bau einer Eisenbahnverbindung nach Harsefeld und weiter nach Zeven. Es gab einige Konkurrenten, so die 1902 eröffnete Strecke von Bremervörde über Harsefeld nach Buchholz. Zugleich plante die Stadt Horneburg eine Verbindung über Harsefeld nach Zeven.
1904 wurde der offizielle Antrag zum Bau einer staatlichen Eisenbahn gestellt. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten und die Königliche Eisenbahn-Direktion Hannover lehnten das Ersuchen jedoch ab. Ein zweiter Versuch 1907 blieb ebenfalls erfolglos.
1909 wurde erneut eine Baugenehmigung für eine Strecke von Buxtehude über Harsefeld nach Zeven beantragt. Es sollte ein private Kleinbahn nach dem Preußischen Kleinbahngesetz von 1892 erbaut werden. Diesem Antrag stimmte der Minister am 10.

September 1909 zu.
Das erforderliche Kapital von rund 1,1 Millionen Mark brachten die Gemeinden Harsefeld, Ruschwedel, Apensen, Ottensen, Altkloster und Buxtehude sowie der preußische Staat, die Provinz Hannover und der Kreis Stade gemeinsam auf. Das Kapital sollte auch für den Abschnitt von Harsefeld nach Zeven ausreichen.
Mit dem Bau der Bahn begann man erst 1913, nachdem der Kreis Stade am 3. November 1913 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Kleinbahn erteilt hatte. Für den Bau und Betrieb hatten der Staat Preußen, die Provinz Hannover, der Kreis Stade, die Stadt Buxtehude und die Gemeinden Harsefeld, Altkloster, Apensen, Ottensen und Ruschwedel eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) gegründet, der 1927 auch das Deutsche Reich beitrat.
Vor allem im strengen Winter 1917/1918 während des Ersten Weltkrieges verzögerten sich die Bauarbeiten. In der Zeit nach dem Krieg wurden der Bahnbau eingestellt und bereits verlegte Schienen verkauft. In den 1920er Jahren erörterten der Preußische Landtag und sogar der Reichstag in Berlin über den Weiterbau der Bahnstrecke. Nach Bewilligung neuer Finanzmittel konnte der Bahnbau im Februar 1928 wieder aufgenommen werden. Die Fortsetzung von Harsefeld nach Zeven war jedoch nicht mehr Teil der Arbeiten. Nachdem auch das Fahrzeugmaterial zur Verfügung erworben war, konnte die Strecke am 21. Dezember 1928 feierlich eröffnet werden.

Betrieb und Entwicklung von 1928 bis 1945

Der Fahrplan sah 1928 fünf Züge von Buxtehude Süd nach Harsefeld Süd und vier Züge zurück vor. In Buxtehude bestand Anschluss an die Züge nach Hamburg und Cuxhaven, in Harsefeld an die Züge nach Bremervörde und Buchholz.
Der wirtschaftliche Erfolg blieb – bis auf die beiden Anfangsjahre – weitgehend aus, ein Gewinn konnte nicht erzielt werden. Die Gesellschafter der Bahn mussten die Kosten laufend ausgleichen. Vor allem der Personenverkehr gab es erhebliche Rückgänge an beförderten Personen. Im Güterverkehr bleiben die Transportmengen jedoch konstant.
1931 gab es konkrete Planungen einer Verlängerung der Bahn nach Ahlerstedt (gelegen acht Kilometer südwestlich von Harsefeld an der geplanten Strecke nach Zeven). Und auch die weitere Verlängerung nach Zeven wurde immer wieder gefordert, aber nie realisiert.
Zur Erleichterung des Personenverkehrs und zur Kostenminimierung beschaffte die BHE 1932 einen Schienenbus Bauart Hannover der Waggonfabrik Wismar. In Harsefeld richtete man hierfür eine kleine Tankanlage ein. Er kam ab 1933 planmäßig zum Einsatz.
Mit dem Fahrplan vom 15. Mai 1933 wurden mehr Fahrten angeboten, dadurch stiegen die Fahrgastzahlen von 39.724 (1932) auf 65.626 (1934) Fahrgäste an. Vor dem Zweiten Weltkrieg war dies der Höchststand an beförderten Personen. Zugleich wurden um die 10.000 Tonnen Güter befördert.
Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939 musste der Fahrplan wieder eingeschränkt werden: es gab noch drei Zugpaare auf der Strecke. Bereits im Juli 1940 kam es zu ersten Bombenschäden durch britische Flieger.
Seit 1942 firmierte die Bahngesellschaft als *Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH*. Im Frühjahr 1945 stellte man den Bahnbetrieb ein. Auf den Gleisen wurden durch die Reichsbahn Schadwagen abgestellt, unter anderem Elektrotriebwagen der Niederländischen Staatsbahn, Triebwagen der Polnischen Staatsbahn, Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (ISG) und teilweise noch beladene Güterwagen.

Die Entwicklung von 1945 bis 1969

Bis zum 30. September 1946 konnte die Bahnstrecke freigeräumt werden, der Zugverkehr wurde wieder aufgenommen. Bis zur Währungsreform 1948 waren die wenigen Züge überlastet, da vor allem Hamsterer aus Hamburg und anderen Städten damit aufs Land fuhren.
In der Betreibergesellschaft hatte 1948 das Land Niedersachsen die Anteile des Deutschen Reiches, des preußischen Staates und der Provinz Hannover übernommen. Die Betriebsführung unterlag dem Landeseisenbahnamt Hannover (NLEA). 1959 übernahm diese die Osthannoverschen Eisenbahnen AG.
Auch nach der Währungsreform blieben die Beförderungszahlen hoch, da zahlreiche Heimatvertrieben Arbeit in den Städten an der Elbe fanden. In der Folgezeit wurde auch der Fahrzeugpark erneuert, es wurden vor allem vierachsige Triebwagen beschafft. Ab 1958 fuhren im Personenverkehr nur noch Triebwagen.
Dampflokomotiven bedienten nur noch den Güterverkehr, bis auch dieser Mitte 1961 endete. In der Nachkriegszeit hatten sich mehrere Firmen an der Bahnstrecke angesiedelt, u.a. die Nudelfabrik Birkel in Buxtehude Süd. Sie wurden ab 1961 durch Diesellokomotiven bedient.
Die Fahrgastzahlen gingen seit 1961 kontinuierlich zurück. Der Fahrplan von Herbst 1968 wies zwar sechs werktägliche und vier sonntägliche Verbindungen von Buxtehude Süd nach Harsefeld aus, zurück fuhren acht bzw. vier Züge. Dennoch richtete man im November 1968 erstmals eine Busverbindung parallel zur Bahnstrecke ein. Und mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1969 wurde der Personenverkehr eingestellt. Seitdem fuhren nur noch Güterzüge im vereinfachten Zugmeldeverfahren.

Die Zeit ab 1973

Die niedersächsische Landesregierung stufte die BHE im Landesentwicklungsplan 1973 als nicht förderfähig ein. Um den Bestand

der Strecke zu sichern, übernahmen der Kreis Stade, die Stadt Buxtehude und die Gemeinden Apensen und Harsefeld die Anteile des Landes. Damit konnte der Güterverkehr erfolgreich weitergeführt werden.
Zum 1. Juli 1993 fusionierten die BHE und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB). Die BHE als Gesellschaft wurde gelöscht. Die EVB führt den Betrieb auf der Bahnverbindung von Buxtehude nach Harsefeld bis heute weiter.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 14,8 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Buxtehude Süd.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Buxtehude Süd (Großes Empfangsgebäude [entfernt], Umsetzgleis, 2 Übergabegleise an die Staatsbahn)
1,8	Hp Grüner Wald (1933 – 1993)
4,4	Hp Ottensen (Kreuzungs- und Ladegleis [entfernt], Lagerhaus, bis 2004)
6,7	Hp Apensen (Empfangsgebäude mit Gaststätte, Güterschuppen, Kreuzungs- und Ladegleis, Anschlussgleise [Gleise bis auf ein kurzes Ausweichgleis entfernt])
10,4	Hp Ruschwedel (kleines Empfangsgebäude, Kreuzungs- und Ladegleis [Gleise entfernt])
11,5	Hp Weißenfelde (ab 1933)
14,7	Bf Harsefeld Süd (großes Empfangsgebäude, umfangreiche Gütergleise, Übergabe- und Anschlussgleise, Rübenverladestelle, Lagerschuppen, Lokschuppen, Tankanlage)

Fahrzeuge

Zur Betriebseröffnung 1928 gab es zwei Dampflokomotiven, vier Personenwagen und einen Post-/Gepäckwagen. Es waren gebrauchte, aufgekaufte Fahrzeuge. Die dreiachsigen Lokomotiven stammten von 1891 (Lok 1, Union) bzw. 1909 (Lok 2, Borsig). 1930 kam eine fabrikneue Dampflokomotive (Lok 1II, später 354), gebaut von Hanomag. Eine weitere Lok (Lok 2II, später 351) wurde 1947 von der Bremer Schrottfirma Tilgner gekauft, eine ausgemusterte ehemalige Reichsbahnlok vom Typ *pr. T 3*. Diese Lok wurde 1955 von einer weiteren gebrauchten dreiachsigen Dampflok ersetzt (Lok 352).
Zur Vereinfachung des Betriebes und zur Kostenersparnis wurden insgesamt vier Diesellokomotiven erworben, alle gebraucht. Lok 276 von 1941 kam 1961, Typ *V 36*. Die vierachsige Lok mit Stangenantrieb von MaK erwarb man 1977 (Lok 281, gebaut 1966). Für den Verschub der Wagen im Birkelwerk kaufte man eine zweiachsige Kleinlok mit Stangenantrieb (Lok 223, gebaut 1916 von KHD). Ursprünglich diente sie in der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven. Nach dem Ende der BHE stand sie im Technik- und Verkehrsmuseum in Stade. Für den Verschub an den Rübenverladeeinrichtungen kam Lok 224 an die Unterelbe (gebaut 1953 von Deutz). Alle Dieselloks kamen – bis auf Nr. 223 – an die EVB.
Die BHE setzte bereits in den 1930er Jahren auf Triebwagen mit Verbrennungsmotoren (VT), um den laufenden Betrieb zu vereinfachen und damit kostengünstiger zu gestalten. 1933 erwarb man einen Leichttriebwagen mit zwei Ford-Vorbaumotoren fabrikneu bei der Waggonfabrik Wismar. Nach einem Unfall 1954 wurde er erstmals umgebaut, 1965 nach einem zweiten schweren Unfall ausgemustert. In den 1950er Jahren konnten weitere Triebwagen angeschafft werden. Es waren nun zweiachsige und vierachsige Triebwagen, die zumeist noch aus der Vorkriegszeit stammten. Sie verstärkten das Angebot bei dem gestiegenen Verkehrsbedürfnissen und vereinfachten den Betrieb in angebotsärmeren Betriebszeiten. Die Geschichte der einzelnen Wagen geht aus der Tabelle hervor.
Bis heute erhalten ist der Triebwagen Nr. 175, erworben 1956 von der Deutschen Bundesbahn. Das Fahrzeug wurde 1926 gebaut und zunächst bei der Deutschen Reichsbahn in Königsberg, Trier und Nürnberg eingesetzt. Nach einem Unfall 1962 wurde er umgebaut. Nach Aufgabe des Personenverkehr diente er als Schlepptriebwagen für Güterwagen und gelegentlich für

Sonderfahrten. 1980 wurde von den BHEF in den Vorkriegszustand zurückversetzt. Seitdem steht er für Sonderfahrten weiterhin zur Verfügung.
Ein besonderes Fahrzeug ist ebenfalls bei den BHEF erhalten, die Draisine KL1 (*Kleinfahrzeug Nr. 1*. Es handelt sich um einen Opel Olympia Caravan Baujahr 1953, der – 1971 von der BHE erworben – Schienenräder erhalten hatte und der Bahnmeisterei als Bereisungsfahrzeug diente.

Betriebsnummer	*Baujahr/Hersteller*	*Bemerkungen*
SK1 = 144 = 104	1933 / Wismar	2x40 PS, erworben 1933, Umbau 1955, ausgemustert 1965 nach Unfall
171	1926 / WUMAG	1x145 PS, ehemals VT 66900 der DB, erworben 1951, ausgemustert 1955
175	1926 / WUMAG	2x135 PS, ehemals VT 761 der Deutschen Reichsbahn, VT 66 904 der DB, erworben 1956, 1990 Rekonstruktion, Einsatz als Museumsfahrzeug, kam 1993 an die EVB, erhalten und im Einsatz
160	1928 / DWK	2x145 PS, ehemals Hersfelder Kreisbahn, erworben 1955, ausgemustert 1961 nach Unfall
176	1934 / DÜWAG, DWK	145 PS, ehemals TN, erworben 1962, ausgemustert 1965 nach Unfall
150	1950 / Uerdingen	Triebwagen 100 PS, Beiwagen, ehemals DB VT 95 9112 + VB ('Schienenbus'), dann LSE, erworben 1965, ausgemustert 1978
801	1932 / WUMAG	Beiwagen, ehemals DB VB 140 009, erworben 1961, seit 1997 im Einsatz bei den BHEF
320	1933 / Talbot	Beiwagen, ehemals OHE TA 0320, erworben 1975, 1981 an die Eisenbahnfreunde Hamburg

Abkürzungen

- BHEF = Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunden
- Borsig = Borsig GmbH, Berlin
- DB = Deutsche Bundesbahn
- Deutz = Deutz AG, Köln
- DÜWAG = Waggon-Fabrik AG Uerdingen
- DWK = Deutsche Werke Kiel AG
- Hanomag = Hannoversche Maschinenbau AG
- KHD = Klöckner-Humboldt-Deutz, heute Deutz AG, Köln

- LSE = Lübeck-Segeberger Eisenbahn
- MaK = Maschinenbau Kiel
- OHE = Osthannoversche Eisenbahnen AG
- Talbot = Waggonfabrik Talbot, Aachen
- TN = Tecklenburger Nordbahn
- Uerdingen = Waggon-Fabrik AG Uerdingen
- Union = Union Gießerei, Königsberg
- VB = Beiwagen für Triebwagen
- VT = Triebwagen mit Verbrennungsmotor
- Wismar = Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar
- WUMAG = Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz

(Claus Weber, Stade, 2022, 2023)

Hinweis
Die Kartierung der Objektgeometrie basiert auf folgenden Quellen: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (https://www.geobasis.niedersachsen.de/); OpenStreetMap, unter der Lizenz „Open Database Licence (ODbL) 1.0".

Internet
www.drehscheibe-online.de: Christoph Carl Arndt, Forum-Beitrag zur Geschichte der BHE und des Bahnhofes Harsefeld (mit zahlreichen Bildern und Gleisplänen) (Abgerufen 17.8.2022)
de.wikipedia.org: Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (Abgerufen 17.8.2022)
www.bhef.club: Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunde e.V. (Abgerufen 17.8.2022)
www.beitraege.lokomotive.de: Private Homepage von Ingo Hütter, Pattensen, Beiträge zur Lokomotiv- und Eisenbahngeschichte (Informationen zu den Lokomotiven der BHE) (Abgerufen 17.8.2022)
www.evb-elbe-weser.de: Seite des Betreibers (Abgerufen 17.8.2022)
www.roter-brummer.de: Datenblatt zum VT 175 auf der privaten Seite von Alexander und Andreas Goretzky, Sulz am Neckar-Fischingen zu Schienenbussen und Triebfahrzeugen in Deutschland (Abgerufen 18.8.2007)

Literatur

Bohlmann, Dieter-Theodor (2006): Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser. Die Geschichte der Gesellschaft und ihrer Vorgängerbahnen. Gifhorn.

Bohlmann, Dieter-Theodor (1988): Eine Kleinbahn an der Unterelbe. Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn. Gifhorn.

Bohlmann, Dieter-Theodor; Kästner, Günter (1978): Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn. Gifhorn.

Dotzauer, Manuel (2014): Bahnlandschaft Elbe-Weser-Region. Spurensuche in Bremerhaven sowie im Dreieck zwischen Bremen, Cuxhaven und Hamburg. S. 118-119, Bremen.

Höft, Uwe (2012): Neue Schienen für den Norden. Die Ertüchtigung und Modernisierung der Eisenbahnstrecken der EVB für den Seehafenhinterlandverkehr. S. 42-45, Suhlendorf.

Kenning, Ludger (2020): Reinhard Todt bei den Straßen- und Privatbahnen. Band 1: Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide. S. 102-107, Fürstenfeldbruck.

Wolff, Gerd (2007): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 10: Niedersachsen 2: Zwischen Weser und Elbe. S. 146-184, Freiburg.

Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (BHE) 1928 bis 1993

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt

Ort: Apensen, Buxtehude, Harsefeld

Fachsicht(en): Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1928

Koordinate WGS84: 53° 28 13,16 N: 9° 41 15,97 O / 53,47032°N: 9,68777°O

Koordinate UTM: 32.545.652,93 m: 5.924.812,10 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.545.741,73 m: 5.926.743,05 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (BHE) 1928 bis 1993“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343985 (Abgerufen: 6. November 2026)

Copyright © **LVR**