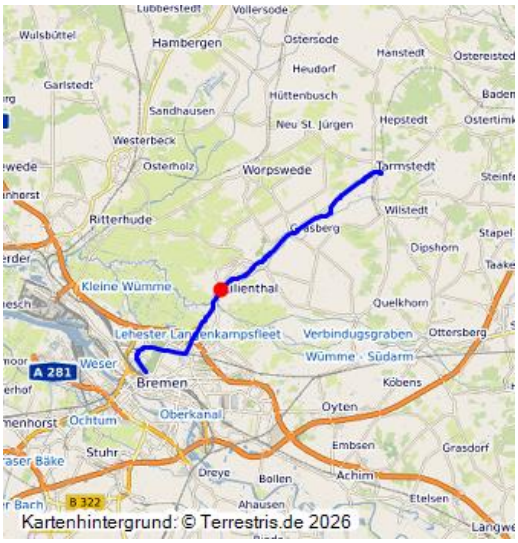
Kleinbahn von Bremen nach Tarmstedt

Jan Reiners

Bremisch-Hannoversche Kleinbahn AG

Kleinbahn Tarmstedt-Bremen

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Straßenbahn
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bremen, Grasberg, Lilienthal, Tarmstedt
Kreis(e): Bremen, Osterholz (Niedersachsen), Rotenburg
Bundesland: Bremen, Niedersachsen



Die Kleinbahn von Bremen nach Tarmstedt (offiziell *Bremisch-Hannoversche Kleinbahn AG* [BHK]) verband zwischen 1900 und 1956 die Hansestadt Bremen mit dem ländlichen Raum nordöstlich der Stadt.

Planung und Bau der Bahn
Die Zeit nach 1900 bis 1945
Die Zeit von 1945 bis 1956
Betriebsstellen
Fahrzeuge
Bremer Straßenbahn nach Lilienthal
Hinweis, Quelle, Links, Literatur

Planung und Bau der Bahn

Der Raum nordöstlich von Bremen, das Hollerland mit dem Teufelsmoor, ist geprägt von Niederungen und Mooren, die sich zwischen den höher gelegenen Geestflächen bei Tarmstedt und Osterholz-Scharmbeck erstrecken. Hier wurde in großen Umfang Torf als Brennstoff abgebaut und in die größeren Städte zu den Verbrauchern gebracht. Dies war Mitte des 19. Jahrhunderts nur über den Wasserweg, also Flüsse, wie die Hamme, die Lesum, die Wümme oder über Torfkanäle möglich. Die derzeitigen Straßen waren noch nicht ausgebaut.
Bremen erhielt einen ersten Eisenbahnanschluss 1847 von Hannover aus. 1868 erhielt die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession für eine Bahnverbindung von Venlo nach Hamburg. Die Planungen ergaben verschiedene Trassenvorschläge, und anderem von Bremen über Lilienthal, Zeven, Sittensen, Meckelfeld nach Harburg. Die Bahn wurde dann über Rotenburg gebaut und 1874 eröffnet.

Da sich die Verkehrsverhältnisse im Raum des Teufelsmoor nicht gebessert hatten, die Bedürfnisse der Versorgung der Großstadt

aber weiterhin bestanden, regten Bremer Kaufleute in den 1890er Jahren eine Bahnverbindung von Bremen über Lilienthal, Tarmstedt, Zeven nach Harsefeld an. Hier bestand Anschluss an die Strecken nach Buxtehude und Bremervörde. Es wurde eine Eisenbahn-Kommission gebildet, der unter anderem der Präsident des Landwirtschaftlichen Vereins, Johann (Jan) Reiners, angehörte.
Die Bremer Pferdebahn AG hatte 1877 eine Verbindung von der Börse nach Horn gebaut, die 1892 elektrifiziert worden war. Die Gemeinde Lilienthal war eher an einer Verbindung zur Straßenbahn als an einer Kleinbahn interessiert. Jan Reiners allerdings trieb die Planungen voran und gründete den *Eisenbahnverein Bremen – Lilienthal – Zeven – Harsefeld – Unterelbe*. Da die Gemeinde Zeven nicht weiter an der Bahnverbindung interessiert war, beschränkte man sich auf den Endpunkt Tarmstedt am östlichen Rand des Teufelsmoores.
Mit dem Bau der Bahn konnte die AG für Bahnbau und -betrieb Frankfurt am Main gewonnen werden. Für den Bau und Betrieb der Bahn wurde am 24. Juni 1898 die *Bremisch-Hannoversche Kleinbahn AG* (BHK) in Frankfurt a. M. gegründet. Die Bezirksregierung in Stade erteilte die Konzession am 21. Juni 1898.

Der Beginn der Bahn lag in Bremen im Bereich des 1889 aufgegebenen Venloer Bahnhofes (heute Bürgerweide). Zudem wurde die ehemalige Trasse der Bahn nach Harburg bis Utbremen genutzt. Als Endpunkt wurde Tarmstedt gewählt, da die Gemeinde sich vehement für die Bahn einsetzte und Gelände zur Verfügung stellte.
Der Bau begann im September 1898 am Borgfelder Deich in Bremen. Der Bau dauerte zwei Jahre. Größtes Bauwerk war die Brücke über die Wümme mit Stahlfachwerkbogen und 123 Meter langer Flutbrücke. In Bremen Hemmstraße, Lilienthal und Tarmstedt entstanden massive Bahnhofgebäude. Der Endpunkt in Bremen Parkbahnhof erhielt ein villenartiges Empfangsgebäude mit großem Turmaufsatz. Der Betrieb wurde am **4. Oktober 1900** aufgenommen und entsprechend gefeiert.

Die Zeit nach 1900 bis 1945

Die Betriebsführung hatte die AG für Bahnbau und -betrieb übernommen. Die ersten Jahren waren durchaus erfolgreich. Zwar entwickelte sich der Güterverkehr nicht wie erwartet, aber im Personenverkehr konnten erfolgreiche Betriebswerte erreicht werden. Vor allem Ausflügler an den Wochenenden brachten erheblichen Verkehr auf die Bahn. Zwar wurden zu Beginn nur drei tägliche Zugpaare angeboten, aber es wurden einige Zwischenfahrten angeboten. Sonntags waren es 1904 bereits neun Zugpaare, teilweise nur bis Lilienthal.
Im bescheidenen Güterverkehr wurden die landwirtschaftlichen Güter der Region in die Stadt transportiert. Ferner wurden Kunstdünger, Kohlen und Milchkannen gefahren. Eine besondere Rolle spielte der Torftransport nach Bremen. 1908 kam der Transport von Kalk an das Kalksandsteinwerk in Tarmstedt hinzu.
Der Bahnhof in Lilienthal wurde ausgebaut und vergrößert. An weiteren Bahnhöfen baute man kleine Stationsgebäude (Falkenberg, Wörpedorf-Grasberg, Tüschendorf). Für den Torfverkehr nach Bremen legte man 1901 in Tüschendorf eine Verladestelle am Schiffgraben an.
Eine Stichstrecke nach Worpswede, die bereits baulich vorbereitet war, wurde nicht gebaut. 1912 bekam die BHK die Konzession für die Elektrifizierung der Strecke für den preußischen Abschnitt. Der Erste Weltkrieg verhinderte das Vorhaben.
Tarmstedt wurde 1917 an die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE) angeschlossen. Eine Verbindung zur BHK bestand zunächst nicht, es gab keinen Bedarf.
1929 übernahm die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) in Frankfurt a. M. die Betriebsführung. Die Wirtschaftskrisen der 1930er Jahre setzten der Bahn erheblich zu, die Transportzahlen halbierten sich. Zur Vereinfachung des Personenverkehrs setzte man ab 1934 einen Triebwagen ein. Später beschaffte man drei weitere Triebwagen und Beiwagen. In Tarmstedt wurde 1934 die Strecke zum Bahnhof der WZTE verlängert und endete stumpf vor dem Bahnhofsgebäude der WZTE. Die Triebwagen fuhren nun durch bis Tarmstedt Ost mit Anschluss nach Zeven und Wilstedt.
Der Bau der sogenannten Blocklandautobahn zwischen Oyten und Lesum (heute A 27) begann 1935. Die Strecke der Kleinbahn wurde im Leher Feld gekreuzt. Am 13. Oktober 1936 eröffnete man die neue Brücke über die Autobahn, zugleich erhielt der Haltepunkt Horn Vorstraße einen neuen Bahnsteig und ein Stationsgebäude. 1938 gab es neun durchgehende Zugpaare, teilweise bis Tarmstedt Ost verlängert. An den Wochenenden mussten längere Züge und Extrazüge bis spät in die Nacht gefahren werden. Beliebt waren Wanderungen von Worphausen/Wörpedorf nach Worpswede (Rückfahrt mit der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn), Ausflugslokale und die Bahnhofsgasstätten.
Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen der Bahnstrecke und der Fahrzeuge, vor allem im Bremer Raum. Die Wümme-Brücke wurde zerstört, der Verkehr kam im April 1945 zum Erliegen.

Die Zeit von 1945 bis 1956

Nach Behebung der schwersten Schäden konnte der Betrieb in Abschnitten im Juli 1945 wieder aufgenommen werden. Die Trümmer der Wümme-Brücke wurden geborgen und wieder aufgebaut. Der durchgehende Verkehr wurde ab September 1945 eingeführt. Vor allem der Verkehr mit Hamsterern und Selbstversorgern brachte erhebliche Beförderungszahlen, 1947 nutzten 1,3 Millionen Reisende die Bahn. Noch 1950 bot man zehn Zugpaare an.

Nach der Währungsreform 1949 kam in erheblichem Umfang Konkurrenz in Form von Autos und Buslinien auf. Die Bahn war veraltet, auch ein neu zugewiesener Triebwagen konnte daran nichts ändern. Der Busverkehr wurde bis Lilienthal verlängert, den

die Fahrgäste der Bahn vorzogen. Zwar wurde im April 1953 ein erster Stilllegungsantrag gestellt. Jedoch waren die Straßen noch nicht für einen durchgehenden Busverkehr bis Tarmstedt ausgebaut. Nach dem Ausbau der Straße konnte der Personenverkehr zwischen Bremen und Falkenberg am 22. Mai 1954 eingestellt werden. Zugleich legte man den Güterverkehr auf der gesamten Strecke still. Zwischen Falkenberg und Tarmstedt verkehrten die Triebwagen noch bis zum 29. Januar 1956.
Die Gleisanlagen wurden anschließend abgebaut, ein Triebwagen und zwei Personenwagen kamen nach Württemberg, der restliche Fuhrpark wurde verschrottet.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 27 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Bremen.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Bremen Parkbahnhof (Übergang zur Bremer Straßenbahn)
1,2	Bf Findorff Hemmstraße (bis 1918 Bremen Personen- und Güterbahnhof; Gleiskreuzung mit der Bremer Straßenbahn)
2,5	Bremen Utbremen (bis 1909 Bremen Anschlussbahnhof)
4,5	Bf Munte (seit 1938 Betriebsstelle für Zugkreuzungen)
5,5	Hp Horn (1927 verlegt)
6,0	Hp Horn Vorstraße (1911-1921 Kreuzungsgleis, ab 1927 Hp)
8,3	Bf Lehesterdeich
9,6	Hp Borgfeld
–	Wümmebrücke
11,1	Bf Lilienthal
12,3	Hp Moorhausen (bis 1929 Bf)
13,5	Bf Falkenberg
14,7	Hp Trupermoor
16,2	Hp Worphausen
18,3	Bf Wörpedorf-Grasberg
20,9	Bf Eickedorf
22,0	Bf Tüschendorf
26,7	Bf Tarmstedt
27,0	Bf Tarmstedt Ost (seit 1934; Übergang zur Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn)

Fahrzeuge

Zu Beginn des Betriebes standen vier Dampflokomotiven der Firma Hannoversche Maschinenbau AG – Hanomag, acht Personenwagen, zwei Post- und Gepäckwagen der Waggonfabrik Dessau und 50 Güterwagen zur Verfügung. Im Laufe der Zeit veränderte sich der Fuhrpark mehrfach.
Zur Bewältigung des enormen Ausflugsverkehr konnten 16 Güterwagen mit Sitzbänken ausgestattet werden und wurden als »Fakultativwagen« eingesetzt (mit Fenstern und Oberlichtern für die Belüftung).
1938 kam eine Mallet-Lokomotive nach Bremen, die von der Geilenkirchener Kreisbahn kam und 1942 an die Engelskirchen-

Marienheider Eisenbahn abgegeben wurde. Diese Lok von 1899 der Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern, Düsseldorf besaß zwei angetriebene Drehgestelle und war daher besonders für enge Kurvenradien geeignet. Sie wurde neu an die Bergheimer Kreisbahn ausgeliefert, kam 1903 an die Euskirchener Kreisbahn, 1923 an die Geilenkirchener Kreisbahn und 1938 nach Bremen. 1941 ging sie an Engelskirchen-Marienheide Eisenbahn und 1946 zurück nach Geilenkirchen. Ausgemustert wurde sie 1952. Die Bahnen waren alle mit der Westdeutschen Eisenbahn AG (WEG) verbunden.
Mitte der 1930er Jahre wurden drei vierachsige Triebwagen der Waggonfabrik Wismar beschafft, um den Personenverkehr zu beschleunigen und kostengünstiger zu gestalten. 1949 kam ein weiterer Triebwagen von der Euskirchener Kreisbahn hinzu. Mehrere ältere Personenwagen wurden zu Beiwagen zu den Triebwagen umgebaut.

Nach der Einstellung der Bahn 1956 kamen die Triebwagen und zwei Beiwagen nach Württemberg, der restliche Fuhrpark wurde verschrottet. Zwei der Triebwagen sind im umgebauten Zustand vorhanden: der ehemalige Tr. 1 als T 33 der Härtsfeldbahn in Neresheim (Baden-Württemberg) und der ehemalige Tr. 4 als T 34 auf der Nebenbahn Amstetten – Laichingen in Amstetten (Baden-Württemberg).
Die Lok 1, gebaut 1899 von der Hannoversche Maschinenbau AG – Hanomag, wurde 1954 an die Firma Gerdts KG in Bremen verkauft und diente als Dampfspender. 1966 wurde sie an den Bürgerverein Findorff verschenkt, der sie äußerlich aufarbeiten ließ. Sie steht seit 1967 auf einem Sockel an der Bremer Hemmstraße, dem ehemaligen Kleinbahnhof.
In Bremen-Findorff auf der ehemaligen Trasse nordwestlich der Denkmal-Lok wurden – künstlerisch verfremdet – einige Gleise und Räder zur Erinnerung an die Bahn aufgestellt.

Bremer Straßenbahn nach Lilienthal

Die Bremer Straßenbahn stellte zwar Verbindungen von der Kleinbahn in die Innenstadt von Bremen sicher, war allerdings auch zunehmende Konkurrenz.
Die Bremer Pferdebahn AG hatte 1876 eine erste Strecke von der Innenstadt bis Riensberg eröffnet, die 1877 bis Horn verlängert wurde. 1892 elektrifizierte man diese Strecke (Linie 4).
1913 eröffnete die Bremer Straßenbahn die Strecke vom Hauptbahnhof durch den Findorfftunnel bis zur Hemmstraße (Bahnhof der Kleinbahn). 1927 baute sie die Strecke zum Bürgerpark über die Hemmstraße, so ergab sich eine Bahnkreuzung mit der BHK vor dem Bahnhof Hemmstraße und eine Parallelfahrt über die Eickedorfer Straße / Hollerallee.
1972 stellte man die Verbindung zwischen Horn-Lehe und der Kirchbachstraße ein. Im Zuge der Renaissance der Bremer Straßenbahn konnte die Verbindung nach Horn-Lehe im Mai 1998 wieder eröffnet werden. Zum Dezember 2002 nahm man die verlängerte Strecke bis Borgfeld auf. Die weitere Verlängerung durch Lilienthal bis Falkenberg folgte am 1. August 20214. Damit erhielt Lilienthal nach rund 110 Jahren die erhoffte Straßenbahnverbindung. Die Straßenbahn in Lilienthal und Falkenberg verläuft weitgehend parallel zur ehemaligen Kleinbahn, deren Trasse zweimal gekreuzt wird (Timkenweg und beim Seniorenzentrum).

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweise

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

Quellen

Andreas Christopher, Damals bei der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt (2013: online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 31.5.2025)

Internet

de.wikipedia.org: Kleinbahn Bremen – Tarmstedt (abgerufen 7.7.2025)
de.wikipedia.org: Straßenbahn Bremen (abgerufen 7.7.2025)

Literatur

Dotzauer, Manuel (2014): Bahnlandschaft Elbe-Weser-Region. Spurensuche in Bremerhaven sowie im Dreieck zwischen Bremen, Cuxhaven und Hamburg. S. 120-123, Bremen.

Fittschen, Herbert; Frese, Hermann (1985): Jan Reiners. Auf den Spuren einer liebenswerten Kleinbahn. Fischerhude.

Höltge, Dieter (1987): Niedersachsen/Bremen. In: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland. Band 2, Freiburg.

Kenning, Ludger (2020): Reinhard Todt bei den Straßen- und Privatbahnen. Band 1: Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide. S. 124-125, Fürstenfeldbruck.

Kurbjuweit, Otto; Kurbjuweit, Olaf (2005): Jan Reiners Souvenirs. Erinnerungen an die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt. Hamm.

Wolff, Gerd (2007): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 10: Niedersachsen 2: Zwischen Weser und Elbe. S. 13-29, Freiburg.

(2020): 120 Jahre Kleinbahn „Jan Reiners". In: Weser Kurier Geschichte, Bremen.

Kleinbahn von Bremen nach Tarmstedt

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Straßenbahn
Ort: Bremen, Grasberg, Lilienthal, Tarmstedt
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 1900, Ende 1954 bis 1956
Koordinate WGS84: 53° 08 35,28 N: 8° 54 14,26 O / 53,14313°N: 8,90396°O
Koordinate UTM: 32.493.576,13 m: 5.888.197,29 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.493.644,77 m: 5.890.112,85 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, „Kleinbahn von Bremen nach Tarmstedt". In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356466 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**