



GEMEINDE WEYHE

WEYHER EISENBAHNGESCHICHTE



**Eine Entdeckungstour
durch die traditionsreiche
Eisenbahner-Gemeinde**

www.veyhe.de

Weyher Eisenbahngeschichte

Im Mai 1873 erhielt Weyhe (damalige Gemeinde Kirchweyhe) durch die Eröffnung der Bahnstrecke Bremen-Osnabrück Anschluss an das internationale Schienennetz. Binnen weniger Jahrzehnte entwickelte sich der heutige Ortsteil Kirchweyhe, damals ein beschauliches Pfarrdorf, zu einem herausragenden Standort für die „norddeutsche Rollbahn“, die kürzeste Schienenverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriezentren und den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen. Von 1907 bis 1915 entstand in Kirchweyhe einer der größten Rangierbahnhöfe Nordwestdeutschlands und Preußens. Auf seinen Gleisanlagen konnten pro Tag bis zu 5000 Wagen zu neuen Güterzügen zusammengestellt werden.

Der Bahnhof war der größte Arbeitgeber in der Geschichte Weyhes. 1919 fanden hier fast 1500 Menschen im Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst sowie im Verkehrs-, Lokomotiv- und Werkstattdienst Beschäftigung. Um 1923 lebten von den mittlerweile 3500 Einwohnern in Kirchweyhe und seinen Ortsteilen Dreye und Lahausen mehr als zwei Drittel in Eisenbahnerhaushalten. Rund um die Bahnanlagen waren neue Wohnbauten, neue Straßenzüge und neue Gewerbebetriebe entstanden. Eine eigene Vereinskultur hatte sich etabliert, das politische Leben neue Impulse durch örtliche Organisationen der Arbeiterbewegung erhalten.



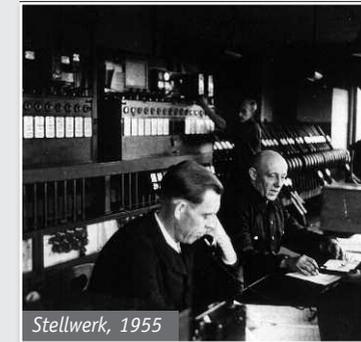
In den frühen 1920er Jahren gab es Pläne, den Rangierbahnhof nochmals zu vergrößern und die Schienenstrecke Haltern-Kirchweyhe viergleisig auszubauen. Doch das Projekt kam nicht zustande. Stattdessen wurden die Bremer und Hamburger Anlagen durch große Umbauten erweitert und modernisiert. Darüber hinaus erfolgte die Trennung der Güterwagen, die vom Ruhrgebiet aus in Richtung Bremen und Hamburg geschickt wurden, jetzt vielfach im Bereich der Reichsbahndirektion Essen. Für eine allgemeine Entlastung der Rangierbetriebe sorgten neue Konstruktionen, durch die sich die Ladekapazität der Güterwagen erhöhen ließ.



Auf dem Bahnhof Kirchweyhe machte sich seit 1923, unter anderem als Folge der schlechten Wirtschaftslage, ein massiver Stellenabbau bemerkbar. In den Jahren 1926/27 strebte die Reichsbahn-Hauptverwaltung sogar eine vollständige Schließung des Rangierbahnhofs an, doch der befürchtete Niedergang blieb vorerst aus: Auf den Kirchweyher Haupt- und Nebengleisen fanden weiterhin Güterzugbildungen statt; das Bahnbetriebswerk übernahm in den 1930er Jahren sogar neue Instandhaltungsaufgaben.



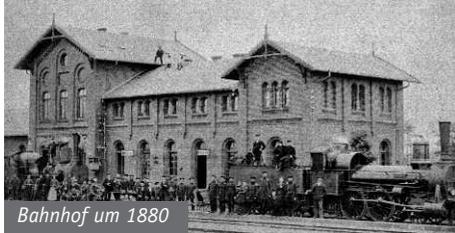
Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs stieg die Zahl der Reichsbahnbeschäftigten in Kirchweyhe für kurze Zeit auf rund 1000. Aufgestockt wurde insbesondere das Personal im Bahnbetriebswerk, das beim Wiederaufbau der Bremer Eisenbahnanlagen eingesetzt wurde und für eine Entlastung des dortigen Ausbesserungswerks sorgte. Seit 1949 zeichnete sich ab, dass dem inzwischen veralteten Rangierbahnhof keine Rückkehr zu alter Größe beschieden sein würde. Schritt für Schritt übernahmen andere Standorte die verbliebenen Aufgaben.



Als 1965/66 auch die Eilgüterzugbildung nach Osnabrück verlegt und kurz darauf die Elektrifizierung der Strecke Osnabrück-Bremen-Hamburg durchgeführt wurde, kam in den Siebzigerjahren das endgültige Aus.

Ein Großteil der alten Betriebsgebäude ist inzwischen abgerissen worden, dennoch lassen sich im Ortsbild nach wie vor zahlreiche Zeugen der Kirchweyher Eisenbahnära ausmachen. Neben dem Empfangsgebäude und den Resten des nördlichen Lokschuppens sind es vor allem Wohnbauten, die zwischen den 1880er und 1960er Jahren errichtet wurden.





Bahnhof um 1880

Entdeckungstour Weyher Eisenbahngeschichte

Auf den nächsten Seiten haben wir für Sie einige „Sehenswürdigkeiten“ und interessante Informationen rund um die Weyher Eisenbahngeschichte zusammengestellt.

Gehen Sie in unserer traditionsreichen Eisenbahner-Gemeinde auf Entdeckungstour!

Die GEMEINDE WEYHE wünscht Ihnen viel Spaß!



Wartesaal um 1920



Bernhard Poelder



Bahnhof um 1930



Bahnhof heute

1 Empfangsgebäude des Bahnhofs Kirchweyhe und Stellwerk

Der Historismus-Bau entstand im Wesentlichen um 1872. Während das Dach im damals beliebten Schweizerstil ausgeführt wurde, nahm der Planer bei der Fassadengestaltung Anregungen aus der Backsteinromanik und -gotik sowie aus der Renaissancearchitektur auf. Ende 2006 kaufte die Gemeinde Weyhe das geschichtsträchtige Baudenkmal von der Deutschen Bahn. Das Backsteingebäude wurde durch zwei Fahrstühle an der Nord- und Südseite erweitert. Angeschlossen an die Bahnhofshalle steht den Reisenden ein Kiosk mit kleinem Bistro und ein Reisebüro mit Fahrkartenverkauf zur Verfügung. Der nördliche Anbau aus den 1920er Jahren beherbergt Veranstaltungsräume der Volkshochschule. Im Außenbereich des Bahnhofs wurden die Anlagen für „Park & Ride“, „Bike & Ride“ und „Kiss & Ride“ erweitert und modernisiert.

In der Empfangshalle erinnert eine Gedenktafel an den Gewerkschafter, Kommunalpolitiker und Landtagsabgeordneten Bernhard Poelder. Der 1889 in Gelsenkirchen geborene Sozialdemokrat wirkte von 1921 bis Ende 1932 als Gewerkschaftssekretär des Deutschen Eisenbahner-Verbandes in Kirchweyhe. Er war Mitglied des Kirchweyher Gemeinderats, gehörte dem Kreistag des Kreises Syke an und erhielt ein Mandat im preußischen Landtag. 1932 warnte Bernhard Poelder auf Großkundgebungen eindringlich vor der drohenden Gefahr einer braunen Diktatur. Nach der Machtübergabe an die Nationalsozialisten wurde der SPD-Politiker mehrfach inhaftiert, arbeitete im politischen Widerstand und stand Verfolgten des NS-Regimes zur Seite. Im Juli 1945 erwirkte die britische Militärregierung seine Ernennung zum Bürgermeister der Kreisstadt Syke, deren Verwaltung er später als Stadtdirektor führte. Bernhard Poelder beteiligte sich maßgeblich am demokratischen Wiederaufbau im Landkreis Grafschaft Hoya. Große Anerkennung fanden seine Bemühungen um die Integration der Flüchtlinge und Vertriebenen. Er starb am 18. März 1959 in Hannover.

2 Mahnmale für Opfer des 1. und 2. Weltkriegs

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes erhielten 2014 ein Denkmal und eine Gedenktafel ihren heutigen Standort vor dem Areal des Fördervereins „Dampflok Weyhe e.V.“. Sie befanden sich ursprünglich auf dem Gelände des abgerissenen Bahnbetriebswerks und gegenüber dem Empfangsgebäude. Beide erinnern an die Kirchweyher Bahnbediensteten, die in Folge der Weltkriege als Soldaten oder Zivilisten ihr Leben verloren.

Allein auf dem Mahnmal des Bahnbetriebswerks sind 71 Kriegsoptionen festgehalten. Unter ihnen der russische Zwangsarbeiter Ilja Christonenko und der aus Antwerpen stammende Lucien Camberlin, die im Frühjahr 1945 durch alliierten Fliegerbeschuss ums Leben kamen. Während des zweiten Weltkriegs ersetzten Hunderte von Zwangsarbeitern und Zwangsarbeiterinnen aus den Niederlanden, Frankreich und Belgien, aus Polen, Serbien und der Sowjetunion die zum Militärdienst eingezogenen heimischen Eisenbahner. Als Unterkünfte dienten neben Holzbaracken ausrangierte Schweineställe, die notdürftig hergerichtet worden waren und insbesondere aus Osteuropa verschleppten Männern, Frauen, Jugendlichen und Kindern zugewiesen wurden.



Mahnmal für Kriegsoptionen



Restaurierte Dampflok

3 Förderverein „Dampflok Weyhe e.V.“ und ehemalige Bahnmeistereien

In einem Werkstattgebäude der früheren Bahnmeistereien hat der 1998 gegründete Dampflok-Förderverein sein festes Domizil. In vielen gemeinsamen Arbeitsstunden restaurierten die Mitglieder eine in Staßfurt angekaufte Güterzuglokomotive der Baureihe 50. Sie wurde 1941 von der Schichau GmbH in Elbing (heute Ebląg) gebaut und später in der DDR eingesetzt. Auch mehrere Waggons konnten erworben werden, in denen ein kleines Café und eine Ausstellung zur Geschichte des Eisenbahnstandorts Kirchweyhe untergebracht sind.

Die Bahnmeistereien - zeitweise gab es drei in Kirchweyhe - waren zuständig für die Instandhaltung der Gleis- und Sicherungsanlagen sowie der Stellwerke im Bereich der Strecken Kirchweyhe-Sagehorn und Kirchweyhe-Syke. Sogenannte Rotten, die sich aus sechs bis acht Beschäftigten zusammensetzten, führten die Arbeiten durch.



Bahnmeisterei, 1964



Wohnhäuser Nelkenstraße

4 Eisenbahnersiedlung der 1950er und 60er Jahre

Der 1945 einsetzende Flüchtlingsstrom ließ bis Ende 1950 die Bevölkerungszahl der Gemeinde Kirchweyhe von knapp 4000 auf rund 6700 ansteigen. Fast dreißig Prozent der Einwohner waren Flüchtlinge und Vertriebene. Es herrschte Wohnungsnot, auch unter den Bahnbediensteten. Die Bundesbahndirektion Münster schaltete sich ein und erstellte Pläne für Mehrfamilienhäuser, die von der Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft Nordwestdeutschland (Münster) auf Grundstücken der Bundesbahn realisiert wurden. Den Anfang machte das Gebäude Richtweg 20/22 mit acht Wohneinheiten, in die zu Beginn des Jahres 1950 Bundesbahnsekretäre, Lok- und Zugführer mit ihren Angehörigen einzogen. Von 1952 bis 1965 folgten 18 Vierfamilienhäuser entlang der Park-, Nelken- und der Tulpenstraße sowie das neue Ledigenheim an der Langen Straße.

5 Ledigenheim Lange Straße 24/26 (ehemals Nelkenstraße 8)

Das heutige Mehrfamilienwohnhaus wurde 1958 als Ledigenheim eröffnet. In der Bevölkerung erhielt die von zumeist jungen, unverheirateten Bahnbediensteten bewohnte Unterkunft den wenig schmeichelhaften Namen „Bullentempel“.



Nelkenstr., Ecke Lange Str.

6 Übernachtungsgebäude Schwarzer Weg 5 und 10

Auf dem Kirchweyher Rangierbahnhof wechselten Tag für Tag Güterzüge ihr Personal. Auswärtige Lokführer, Heizer und Zugbegleiter fanden in bahneigenen Übernachtungsgebäuden ein Feierabendquartier. Vier dieser Einrichtungen gab es um 1913, unter ihnen die Häuser Schwarzer Weg 5 und 10, die vermutlich um 1890 gebaut wurden. In einer 1910 veröffentlichten Dienstanweisung für den Bahnhof Kirchweyhe heißt es, die „vorhandenen Übernachtungsgebäude ... sind mit je einem Hausmeister besetzt, der die Ordnung und Reinlichkeit zu erhalten hat. Der Hausmeister hat für Lüftung, Heizung und Erleuchtung Sorge zu tragen und ruhende Personale rechtzeitig zu wecken, die Wäsche zu verausgaben und einzuziehen ...“

Durch den Rückgang des Rangierbetriebs in den Zwanzigerjahren wurden deutlich weniger Nachtquartiere für auswärtiges Lok- und Zugpersonal benötigt. Die beiden Übernachtungshäuser am Schwarzen Weg wurden daraufhin in Wohngebäude für Eisenbahnerfamilien umgewandelt.



Schwarzer Weg 10

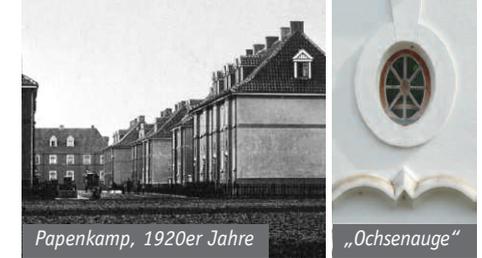
7 Doppelhäuser - Richtweg 28-66

Nach dem Ende des ersten Weltkriegs kämpfte Kirchweyhe mit akuter Wohnungsnot. Mehr und mehr Eisenbahnbedienstete, unter ihnen Flüchtlinge und viele zurückkehrende Frontsoldaten mitsamt ihren Familien, mussten untergebracht werden. Um für den dringend benötigten Wohnraum zu sorgen, gründeten Bahnbedienstete Anfang 1919 eine Bauge nossenschaft, den „Eisenbahn-Heimstätten-Bau- und Sparverein Kirchweyhe“. „Die Mitglieder ..., welche nur Eisenbahner sein können“, informierte damals die Lokalpresse, „erhalten gegen geringe Anzahlung ein Haus, das durch erhöhte Mietzahlung allmählich ihr Eigentum wird.“



Richtweg, 1920er Jahre

Auf dem Papenkamp (plattdeutsch: Popenkamp), wo die Bahnverwaltung schon vor dem ersten Weltkrieg Bauland erworben hatte, plante die Genossenschaft die Errichtung von mehr als 30 Zweifamilienhäusern. Tatsächlich wurden nur zehn dieser Doppelhäuser auf dem früheren Ackerland der evangelisch-lutherischen Pfarre gebaut. Sie entstanden 1919/20 am Richtweg, damals „Schwarzer Weg“ genannt. Für das übrige Baugebiet wurden die früheren Pläne geändert, um dort mehr Wohnraum schaffen zu können (siehe 8). Neun der Doppelhäuser am Richtweg und damit achtzehn Wohneinheiten gingen schon wenige Jahre später in das Eigentum ihrer Bewohner über.



Papenkamp, 1920er Jahre

„Ochsenauge“

8 Papenkamp und Goldener Winkel

Mit vierzehn Mehrfamilienhäusern für Bahnbedienstete wurde in der ersten Hälfte der Zwanzigerjahre die Bebauung der Papenkamp-Ländereien fortgesetzt (vgl. 7). Als Hauptauftraggeber trat der „Eisenbahn-Heimstätten-Bau- und Sparverein Kirchweyhe“ auf, nur zehn der 54 Wohnungen waren für die Reichsbahn bestimmt. Um das Heranschaffen der Materialmengen zu erleichtern, wurde vom südlichen Lokschuppen aus ein Gleis über den Richtweg bis ins Baugebiet verlegt und nach Abschluss der Arbeiten wieder demontiert. Die beiden Straßen, an denen die neuen Einstöcker sich aufreihen, erhielten die Namen „Goldener Winkel“ und - in Erinnerung an den historischen Flurnamen - „Papenkamp“. Drei Vierfamilienhäuser kamen später hinzu, eines Ende der Zwanzigerjahre, die zwei letzten um 1938 (Papenkamp 14-20).

Insgesamt entfielen auf jede Familie 72 Quadratmeter Wohnfläche. Ein wesentlicher Fortschritt war, dass sich die Toiletten nicht mehr draußen auf dem Hof, sondern innerhalb der 4-Raum-Wohnungen befanden. Die zentrale Wasserversorgung der kleinen Siedlung erfolgte durch den Wasserturm beim Bahnbetriebswerk. Allen Haushalten standen Gärten und kleine Nebengebäude mit Schweinebuchten zur Verfügung.

Trotz umfangreicher Renovierungsmaßnahmen, durch die unter anderem die Zwerchgauben beseitigt wurden, ist der unverwechselbare Charakter der Häuserzeilen erhalten geblieben. Dazu tragen in besonderer Weise die aus der Erbauungszeit stammenden Gestaltungselemente der Eingangsbereiche bei, wie etwa die von einem flachen Putzrahmen umschlossenen Ochsenaugen oberhalb der Haustüröffnungen.

9 Ehemaliger „Konsum“ - Richtweg 77-79

Der Ausbau des Kirchweyher Bahnhofs zwischen 1907 und 1915 sorgte für ständigen Zuzug von Eisenbahnern. Zeit für Verbesserungen der Infrastruktur. 1911 erhielt Kirchweyhe die lang ersehnte Apotheke, zugleich bauten Kleingewerbetreibende eine Stromversorgung für ganze Straßenzüge auf. 1913 konnte in Bahnhofsnähe ein neues Postgebäude (Bahnhofstr. 7) eingeweiht werden. Noch im selben Jahr erklärte sich die Eisenbahnverwaltung bereit, den inzwischen notwendigen Bau einer größeren Volksschule finanziell zu unterstützen. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs verzögerte das Projekt, erst 1926/27 konnte es umgesetzt werden (Auf dem Geestfelde 87).

Zu einer spürbaren finanziellen Entlastung der Haushalte trug der 1914 gegründete „Kirchweyher Konsumverein für Eisenbahnbedienstete“ bei. Durch Großeinkäufe konnte die Verbrauchergenossenschaft, die 1927 rund 360 Mitglieder zählte, ihre Waren zu vergleichsweise günstigen Preisen anbieten. Sie baute sich in der Nähe des Bahnbetriebswerks ein Geschäftshaus (heute Richtweg 77-79), das im Sommer 1923 durch eine Gaststätte erweitert wurde, und eröffnete zwei zusätzliche Verkaufsstellen in Kirchweyhe. Das Ladengeschäft am Richtweg bestand bis in die 1960er Jahre, zuletzt als Filiale der „Konsumgenossenschaft 'Vorwärts' für Bremen und Umgegend“.

In einigen Räumen residierte längere Zeit die Kirchweyher Gemeindeverwaltung, ehe sie 1957 in das neue Rathaus an der Bahnhofstraße einzog, das inzwischen einem Sparkassenbau gewichen ist.

Gleich neben dem „Konsum“, auf der gegenüberliegenden Seite der Zufahrtsstraße zum Betriebswerk, hatte die Bahnverwaltung ein Ledigenheim bauen lassen. Die um 1919 eröffnete Einrichtung verfügte unter anderem über 28 Schlaf- und 6 Ruheräume. Sie bot nicht nur zumeist unverheirateten Bahnbediensteten ein festes Quartier, sondern auch Übernachtungsmöglichkeiten für auswärtiges Lok- und Zugpersonal. 1978 wurde das dreigeschossige Gebäude abgerissen (vgl. 5).



Konsum, 1920er Jahre



Konsum, 1930er Jahre



Konsum, ca. 1940er Jahre



Richtweg 77-79 heute

10 Bunker aus dem 2. Weltkrieg

Die beiden Bunker zwischen dem früheren „Konsum“ und dem nördlichen Lokschuppen sind die letzten sichtbaren Luftschutzeinrichtungen, die während des zweiten Weltkriegs auf dem Kirchweyher Bahnhofsgelände entstanden. Vom Sommer 1940 bis zum Frühjahr 1945 wurden die Bahnanlagen mehrfach Ziel alliierter Tieffliegerangriffe und Bombenabwürfe. Die Folge waren insbesondere Sachschäden an Loks, Waggonen, Gleisanlagen und Fernsprechleitungen. Vereinzelt gab es Verletzte, waren Todesopfer zu beklagen. So am Abend des 11. Februar 1941, als zwischen dem nördlichen Lokschuppen (siehe 11) und der Drehscheibe eine Sprengbombe einschlug. Während ein Lokführer nur leichte Verletzungen erlitt, wurde der Heizer Heinrich Rahe aus Georgsmarienhütte tödlich getroffen. Der Kirchweyher Drehscheibenwärter Friedrich Gieseke musste schwer verwundet in ein Bremer Krankenhaus eingeliefert werden, wo er tags darauf starb.



Bunker

11 Nördlicher Lokschuppen

Der nördliche Lokschuppen ist der letzte funktionstüchtige Veteran des ehemaligen Bahnbetriebswerks. Erstellte wurde er während des Bahnhofsbaus von 1907/08, als die angrenzenden Werkstätten und die Anlagen für die sogenannte Bekohlung der Dampfloks erweitert wurden. Hinzu kamen eine Turnhalle und ein Kesselhaus, das unter anderem Badeeinrichtungen mit Wannen und Brausen für die Eisenbahner beherbergte. Erhalten geblieben ist von alledem nichts, abgesehen von dem mittlerweile leicht geschrumpften Nordschuppen mit der vorgelagerten Drehscheibe. Er verfügte anfänglich über zwanzig, später über 24 Lokstände. Hier wurden nicht nur etliche der Kirchweyhe zugeteilten Dampfloks geparkt, das Betriebswerk nutzte die Stände auch für Reparaturarbeiten an den Loks, sofern diese nicht im Werkstattbereich stattfanden.

Das Bahnbetriebswerk hatte vielfältige Aufgaben und den höchsten Personalbestand auf dem Kirchweyher Bahnhof. Zur Belegschaft gehörten Ende 1947 nicht weniger als 710 Personen, darunter über 190 Lokführer und Heizer, die Güterzüge bewegten oder im Rangierdienst arbeiteten. Mit den in Kirchweyhe stationierten Dampfloks waren sie auf verschiedenen Strecken zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet unterwegs. Handwerker und Arbeiter des Bahnbetriebswerks kümmerten sich um notwendige Ausbesserungen an Lokomotiven und Güterwagen oder waren zuständig für die Bekohlung, Ausschlackung und das Wasserfassen der Loks, um nur einige ihrer Tätigkeiten zu nennen. Eine der Betriebsgruppen wartete unter anderem die maschinellen und elektrischen Anlagen auf dem Kirchweyher Bahnhof sowie auf den Strecken zwischen Sagehorn und Lemförde bzw. zwischen Bassum und Schwaförden.

Nachdem der Rangierbetrieb 1966 komplett eingestellt und 1968 die Elektrifizierung der Bahnstrecke durchgeführt war, verließen die letzten großen Kohle- und Öldampflokomotiven Kirchweyhe. Die noch verbliebenen Kleinloks wurden überwiegend 1975 abgegeben. Den Nordschuppen hatte die Bundesbahn schon 1970 an die Schwarzmann KG vermietet, die sich der Kesselwagenreinigung widmete. Seit 1982 nutzt die Firma R.B.S. den Lokschuppen I, der von der Vormieterin um acht Stellplätze gekürzt worden war. Das Unternehmen reinigt ebenfalls Kesselwagen, hat jedoch inzwischen sein Dienstleistungsangebot ausgeweitet. - Der im ersten Weltkrieg fertiggestellte südliche Ringschuppen (Lokschuppen II) verschwand bereits in den Siebzigerjahren.



Lokschuppen, 60er Jahre



Lokschuppen heute



Grundstraße 1927



Moordamm um 1912

12 Ehemalige Eisenbahnersiedlung – Moordamm, Grund- und Wiesenstraße

Die Mehrfamilienwohnhäuser in der früheren Eisenbahnersiedlung stammen überwiegend aus der letzten Friedensdekade des Wilhelmischen Kaiserreichs. Noch in den Siebzigerjahren waren sie Eigentum der Bundesbahn. Sieben von ihnen, inklusive Nebengebäude, wuchsen zwischen etwa 1904 und 1908 am Moordamm in die Höhe. Sie schlossen sich zwei älteren Rotsteinbauten neben dem Bahnkörper an. Nach zeitgenössischen Plänen des Kirchweyher Bahnhofs war Moordamm 7 für Familien von vier Heizern vorgesehen, während Nr. 9 vier Bremsern und ihren Angehörigen als Wohndomizil diente. Das Haus mit der Nummer 13 war Zugführern, die Nr. 15 Lokomotivführern vorbehalten. Moordamm 17 schließlich diente bis in die Zwanzigerjahre als weiteres Übernachtungsgebäude (siehe 6). Mit Warmwasserheizung, Badestuben und elektrischem Licht - der Bahnhof besaß seit 1907 ein eigenes E-Werk - bot es einigen Komfort, auf den die meisten Dorfbewohner damals verzichten mussten. „Noch mehr Gebäude sind geplant, da etwa

35 Beamte ... nach Kirchweyhe versetzt werden sollen“, berichtete die „Syker Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom 4. Februar 1908, und sie übte Kritik an der äußeren Gestalt der bahneigenen Miet- und Übernachtungshäuser, die seit den 1880er Jahren in Kirchweyhe entstanden waren. „Bei den Neubauten“, so das Kreisblatt, „berücksichtigt vielleicht die Eisenbahndirektion etwas den Charakter der Gegend und setzt nicht wieder solche große, rote Steinkästen hin, die auf dem Lande unschön wirken.“ Tatsächlich wählten die Planer der Bahndirektion für die Nachfolgebauten am Moordamm sowie in der Grund- und Wiesenstraße neue Gestaltungsmittel. Die Häuser wurden mit einem Wechselspiel von Rotsteinmauerwerk und großformatigen Putzflächen aufgehübscht. Aus der Redaktion der „Syker Zeitung“ folgte Lob. „Die Eisenbahndirektion hat scheinbar das sehr anerkennenswerte Bestreben, bei ihren Dienstwohnungen auch das Äußere mehr zu berücksichtigen, was ihr auch mit geringen Mitteln einigermaßen geglückt ist“, ließ das Lokalblatt im Dezember 1912 verlauten. Es teilte außerdem mit, dass die neuen Eisenbahnerhäuser „jetzt auch für Arbeiter eingerichtet“ seien, „die hier für wenig Geld gesunde und geräumige Wohnungen gefunden“ hätten.



Grundstraße heute

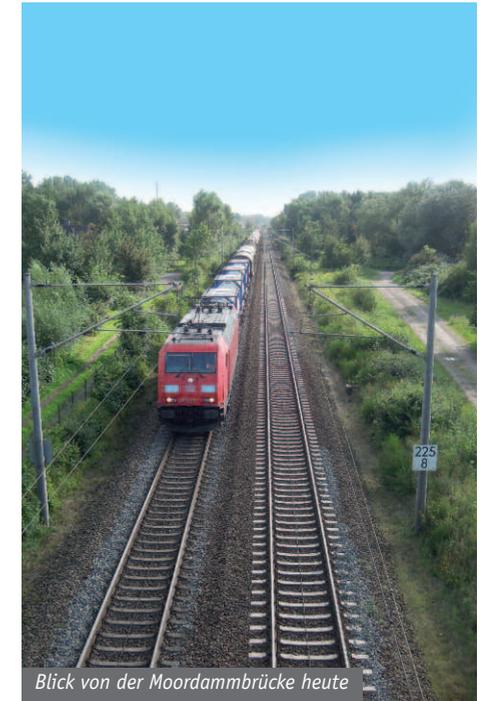


Moordamsiedlung heute

13 Brückenbauwerk Moordamm

Im Herbst 1910 wurde an dieser Stelle, nördlich des Moordamms, die erste Überführung für die Kleinbahnstrecke Bremen-Thedinghausen in Betrieb genommen. Erst 1980/81 folgte neben dem Brückenbauwerk, das später komplett erneuert wurde, eine Straßenüberführung über die Bahnstrecke Bremen-Osnabrück (bei Kilometer 225,8). In der topfebenen Landschaft besitzt sie Ausguckqualitäten, zumal auf ihrem gut ausgebauten Radfahrer- und Fußgängerstreifen. Von hier blickt man in die Marsch rund um die Ochtum und auf die früheren Eisenbahnerhäuser am Moordamm (siehe 12).

Der nur 26 Kilometer lange Schienenweg von Bremen-Neustadt bis Thedinghausen wurde vom 1. Oktober 1908 bis zum 1. Oktober 1910 in drei Etappen feierlich eröffnet. Die Kleinbahn sollte das unmittelbare südliche Hinterland der Hafenstadt Bremen verkehrstechnisch auf den neuesten Stand bringen, sowohl für den Personenverkehr als auch für den Warentransport von und nach Bremen. Die heutigen Weyher Ortsteile Erichshof, Leeste und Sudweyhe erhielten eigene Bahnhöfe, Kirchweyhe eine Haltestelle.



Blick von der Moordammbrücke heute

Westlich der Überführung entstand 1915 ein bis heute vorhandenes Anschlussgleis an die Bahnstrecke Bremen-Osnabrück. Nachdem am 21. März 1945 die Dreyer Weserbrücke durch alliierte Bombentreffer unpassierbar geworden war, konnte die Reichsbahn ihre Züge über dieses Gleis und über Bremen-Huchting umleiten.

Als in den 1990er Jahren der Abriss der Kleinbahnstrecke drohte, traten die Gemeinden Stuhr und Weyhe, die Samtgemeinde Thedinghausen und die „Bremer Vorortbahnen GmbH“ (heute „WeserBahn“) in Verhandlungen ein und verständigten sich auf ein Sanierungskonzept. Am Ende stand die Gründung der „Bremen-Thedinghauser Eisenbahn“. Auf den Gleisen sind wieder, wenn auch selten, Güterzüge unterwegs, die regelmäßigen Personenverkehr, der 1955 eingestellt wurde, zu reaktivieren, liegen auf dem Tisch. Noch sind es nur die engagierten Mitglieder des Vereins „Kleinbahn Leeste“, die gelegentlich mit ihren „Pingelheini“-Museumszügen begeisterte Fahrgäste transportieren.



Alte Moordammbrücke mit Stellwerk



Ehemaliges Übernachtungsgebäude am Busbahnhof

14 Ehemaliges Übernachtungsgebäude am Busbahnhof

Auf Pläne aus dem Jahr 1886 geht das frühere Übernachtungsgebäude (siehe 6) in der Nähe des Busbahnhofs zurück, sie dürften jedoch wesentlich später realisiert worden sein. Der zweistöckige Bau, so eine Bahnhofs-Dienstweisung vom September 1930, diente damals als Nachtquartier für Zugbegleitungspersonal. Er umfasste 29 Räume, unter anderem drei Aufenthalts- und zwanzig Schlafräume (offenbar Zwei- und Vierbettzimmer), einen Ruhe- und einen Unterrichtsraum, eine Kaffeeküche und einen Heizraum mit Waschgelegenheit.

Der endgültige Niedergang des Rangierbahnhofs in den Sechzigerjahren machte das Übernachtungshaus überflüssig. Für kurze Zeit mietete die in Bremen ansässige „Hansa Waggonbau GmbH“ das Gebäude und unterhielt hier ein „Gastarbeiterwohnheim“. Anfang Februar 1969 trafen die ersten Bewohner ein: zwanzig türkische Männer. Zwei Jahre später waren es gut siebzig, betreut von ihrem Landsmann Suat Ak und seiner Frau. „Er spricht gutes Deutsch“, informierte die Lokalpresse in einer Reportage vom Februar 1971, und könne zum Beispiel Behördengänge oder Bankangelegenheiten für die Männer erledigen. „Sie kommen aus ihrer Heimat“, „stehen in einer ihnen völlig unbekanntem Umgebung ... und haben Probleme zu bewältigen, mit denen sie vorher nie konfrontiert wurden“, kommentierte das Blatt. Die Kirchweyer Bevölkerung, glaubte die Verfasserin Elke Backhaus, zeige sich überwiegend „türkenfreundlich“. Auch habe sich bereits ein Lehrer zur Verfügung gestellt und im Wohnheim Unterricht in deutscher Sprache erteilt. Lob gab es für die Unterkunft. Sie war nach Ansicht des Syker Gesundheitsamtes beispielhaft.

15 Früheres Bahnbedienstetenwohnhaus – Alte Hauptstraße 17/19

1886 wurden die Pläne für das Vierfamilienhaus und das dahinter liegende Nebengebäude erstellt. Das Ensemble ist eine Hinterlassenschaft des Rotsteinhistorismus und eines der ältesten in Kirchweyer erhaltenen Mietobjekte für Eisenbahnbedienstete. Besonders auffällig: die Rundbogenblenden an den Giebelseiten des Wohnhauses. An das ursprüngliche Dach im Schweizerstil erinnern nur noch Spuren im Mauerwerk, die von beseitigten Konsolen herühren.

Das Nebengebäude war mit den Plumsklos für vier Mietparteien ausgestattet. Darüber hinaus wurde es auf ein Stück Selbstversorgung der Eisenbahner zugeschnitten: Es besaß sowohl Schweineställe als auch Speichermöglichkeiten im Erd- und im Dachgeschoss.



Ehemaliges Beamtenwohnhaus, Alte Hauptstraße

16 Geschlossener Bahnübergang mit Stellwerk

Der alte Bahnübergang, an dessen Stelle heute ein Fußgänger- und Radfahrertunnel den Schienenweg unterquert, verschwand 1993. Pünktlich zum Weihnachtsfest des Vorjahres war die benachbarte Überführung inklusive Umgehungsstraße eingeweiht worden, allerdings mit einer rekordverdächtigen Verzögerung von nahezu achtzig Jahren. Schon während der 1913-15 erfolgten Bahnhofserweiterung hätte das Brückenbauwerk in die Höhe wachsen sollen. Das jedoch war nicht zuletzt durch Einsprüche von Anliegern vereitelt worden. Der Startschuss fiel erst 1924, als die Reichsbahn sich entschieden hatte, den Kirchweyer Bahnhof umzubauen. Beiderseits der Schienenstränge wurden Rampen aufgeschüttet, doch schon zwei Jahre später brachte die drastische Einschränkung des Kirchweyer Rangierbetriebes das Projekt zum Erliegen.

Die letzte Runde wurde 1975, diesmal von Kommunalpolitikern der neu gebildeten Gemeinde Weyhe, mit einem Ratsbeschluss eingeläutet. Einstimmig wurde die Beseitigung des schienengleichen Übergangs gefordert. Wieder begann das lange Warten, bis im August 1991 mit den Bauarbeiten begonnen



Bahnübergang heute

werden konnte. Längst war der beschränkte Bahnübergang auf der L 335 zu einem Extremhindernis geworden. Während hier 1952 täglich kaum mehr als 250 Fahrzeuge neben 1000 Fußgängern und Radfahrer die Bahnstrecke überquerten, wurden 1990 bis zu 8000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden gezählt. Allein fünfzehn Stunden pro Tag waren die Schranken geschlossen, um eine reibungslose Durchfahrt von 240 Zügen zu ermöglichen.

Schon 1971 war das große Stellwerk in Betrieb genommen worden. Es ersetzte zusammen mit einem neu errichteten Pendant in Syke diverse ältere Anlagen zwischen Bassum und Hemelingen bzw. Sagehorn. In den Siebzigerjahren wurden sieben alte Stellwerke auf dem Kirchweyer Bahngelände abgerissen. Zum Teil waren sie wegen der Stilllegung des Rangierbetriebes überflüssig geworden.



Bahnübergang um 1960



Blick von der Lahauer Überführung um 1950

17 Lahauer Überführung am Hahnenfelder Weg

Nach einjähriger Bauzeit wurde am 6. Dezember 2012 die neue Bahnüberführung im Ortsteil Lahausen für den Straßenverkehr freigegeben. Das frühere Brückenbauwerk war bis 1993 Eigentum der Deutschen Bahn gewesen, im Folgejahr von der Gemeinde Weyhe übernommen und 2009 wegen seines schlechten Zustands für Kraftfahrzeuge gesperrt worden.

Erhalten geblieben sind, wenn auch durch Höhenanpassung verändert, die alten Rampen. Aufgeschüttet wurden sie während des 1907/08 erfolgten Baus der ersten Überführung. Die wiederum ersetzte einen Tunnel, der die Bahnstrecke unterquerte. Die 1907 beginnende Bahnhofserweiterung machte diesen Schritt notwendig. „Das Geleise am Tunnel wird wesentlich verbreitert“, erläuterte die „Syker Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom 20. August 1907. Auch „ein Haus, das die Verbreiterung hinderte, ist aufgekauft und abgerissen worden“, schrieb das Kreisblatt und urteilte: „Die Gegend ist durch diese Bauten völlig verändert und nicht wiederzuerkennen ...“



Lahauer Überführung

18 Eisenbahnerwohnungen - Feldstraße 3-13 und Grenzstraße 1

Seit 1950 nahm der Kirchweyer „Eisenbahn-Heimstätten-Bau- und Sparverein“ (siehe 7 u. 8) neue Projekte zur Wohnraumbeschaffung in Angriff. In der Feldstraße waren Mitte 1951 drei Doppelhäuser für Bundesbahnbedienstete bezugsfertig. Gleich gegenüber, an der Ecke zur Grenzstraße, wurde 1952/53 ein Sechsfamilienhaus erstellt, das wiederum für Eisenbahner bestimmt war, unter ihnen drei Flüchtlingsfamilien.

Weitere Wohnbauten an der Feldstraße entstanden, doch die Baugenossenschaft konzentrierte sich bei diesen Vorhaben nicht mehr allein auf das Eisenbahnermilieu. Damit war die Zeit für einen Namenswechsel gekommen. Seit Ende 1954 nannte sich der Verein „Gemeinnützige Baugenossenschaft im Kreise Grafschaft Hoya eGmbH“, heute heißt er „Bau- und Wohnungsgenossenschaft Weyhe e.G.“



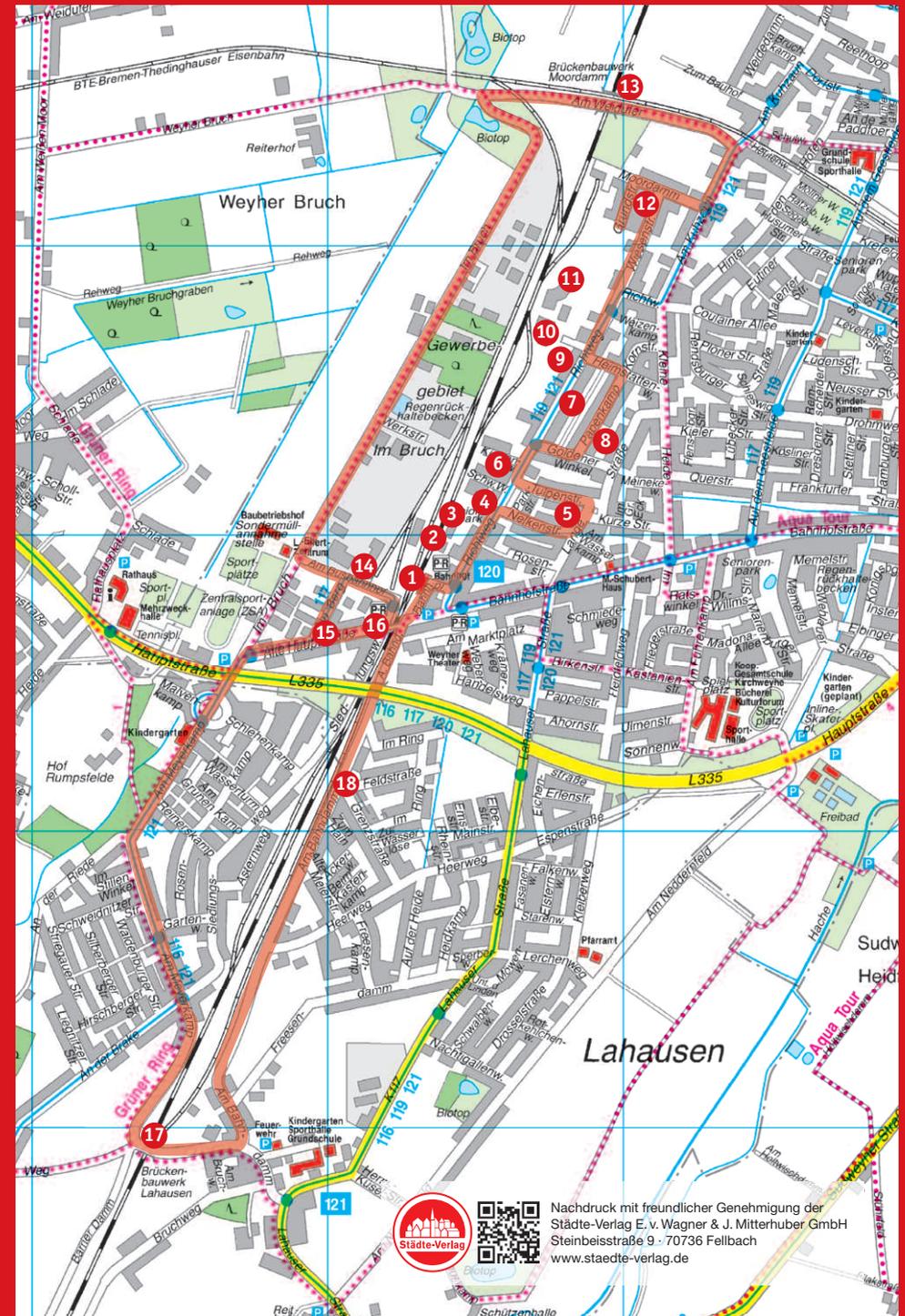
Feldstraße

Recherchen und Texte:
Hermann Greve



Fotos: Gemeindefür Weyhe,
Hermann Greve, Studio Eickhorst/Siemer

Für Anregungen und „Ihre“ Geschichte zum Thema „Eisenbahngeschichte in Weyhe“ mailen Sie uns gerne an:
greve@weyhe.de



Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der Städte-Verlag E. v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH Steinbeisstraße 9 · 70736 Fellbach www.staedte-verlag.de

Weitere Informationen über die WEYHER EISENBAHNGESCHICHTE erhalten Sie ...

... über QR-Codes am Fahrrad-Parkhaus
beim Bahnhof und an der historischen
Dampfloch in Kirchweyhe

... im Buchhandel:

„Weyhe im Wandel der Zeit“, Bände 1-3;

„Durch alle Zeiten“, die Kleinbahn BTh., www.wm-verlag.veyhe.npage.de

... beim „Förderverein Dampfloch Weyhe e.V.“, Tel. 04203 1254, www.lok-veyhe.de

... beim „Pingelheini“, Kleinbahn Leeste e.V., Tel. 0176 50412962, www.pingelheini.de



Parken und Hilfe bei Fahrradpannen:

FAHRRADSTATION WEYHE

Bahnhofspatz 2, 28844 Weyhe - Kirchweyhe, Telefon 04203 4380132

Öffnungszeiten:

Mo. - Di. 6:00 - 12:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr

Mi. - Do. 8:00 - 12:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr

Fr. 8:00 - 12:00 Uhr und 14:00 - 17:00 Uhr

Weitere Informationen, ein Übernachtungsverzeichnis und Veranstaltungstipps

erhalten Sie bei der GEMEINDE WEYHE:



RATHAUSH WEYHE

Rathausplatz 1, 28844 Weyhe, Telefon 04203 71-0, Fax 04203 71-142

E-Mail: tourismus@weyhe.de, www.facebook.com/gemeindeweyhe

www.weyhe.de

Unser Tipp:

Für Besuchergruppen bietet die „Gästeführung Weyhe“ auf Anfrage
auch eine **Eisenbahntour mit Begleitung** an!

Weitere Informationen erhalten Sie von unserer Teamleiterin

der Weyher Gästeführung: ERIKA CHRISTMANN, Telefon 0421 803232

E-Mail: h.e.christmann@t-online.de



Viele weitere interessante Exkursionen und aktuelle Programme

sind im Internet abrufbar: www.gaestefuehrung-syke-weyhe-stuhr.de

Informationen zur Mittelweser-Region sowie kostenfreie Broschüren erhalten Sie bei der
MITTELWESER-TOURISTIK GmbH

Lange Str. 18, 31582 Nienburg, Telefon 05021 91763-0

www.mittelweser-tourismus.de

