

VOR 50 JAHREN:

LETZTER VOLLDAMPF AUF BREMISCHEN PRIVATBAHN-GLEISEN

Vor genau 50 Jahren, im Herbst des Jahres 1970, befanden sich bei den damals noch zwei deutschen Staatsbahnen (DB und DR) noch relativ viele Dampflokomotiven im Einsatz. Bei den deutschen Privatbahn-Unternehmen, die es als sogen. "Nichtbundeseigene Eisenbahnen" (NE-Bahnen) seinerzeit nur in der damaligen Bundesrepublik gab, bot sich dagegen ein ganz anderes Bild: Die meisten Dampflokomotiven waren hier in den 1950er und 1960er Jahren durch Dieseltriebfahrzeuge ersetzt worden. Nur wenige NE-Bahnen verfügten noch 1970 über einsatzfähige und aktive Dampflokomotiven. Zu den bundesdeutschen Privatbahnen, die 1970 noch teilweisen Betrieb mit Maschinen der Dampftraktion praktizierten, gehörte die in Bremen ansässige "Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH" (FVE). Deren 10,5 km lange, regelspurige und im Jahre 1888 eröffnete Eisenbahnstrecke verlief im äussersten Norden von Bremen zwischen den dortige Stadtteilen Vegesack und Farge fast ausschließl. auf dem Gebiet des bremischen Stadtstaates. Der Personenzugverkehr auf der FVE-Strecke war zunächst recht dicht und lebhaft, zumal Bremens Trambahnnetz diesen Teil von Bremen nicht erreichte. Ab 1950 gab es sogar FVE-Personenzüge, die mit modernen Dieseltriebwagen über die FVE-Strecke hinaus und auf den in Bremen-Vegesack anschliessenden DB-Gleisen bis/ab Bremen Hbf fuhren und ab 1952 wurde ein gemeinsamer Durchgangs-Personenverkehr von DB und FVE auf der Verbindung Bremen-Farge - Bremen Hbf eingerichtet, wo neben den FVE-Triebwagen nun auch von V-36-Dieselmotoren beförderte Wendezüge der DB zum Einsatz kamen. Dieser Entwicklung begegnete die "Bremer Strassenbahn AG" (BSAG), indem sie eine Schnellbuslinie von Bremen-Farge ins Zentrum und zum Hbf in Bremen und umgekehrt einrichtete und die Busbenutzung zu bedeutend niedrigeren Tarifen als denen bei Fahrt in den parallelen Zügen von FVE und DB anbot. Als Folge davon wurde 1958 zunächst der gemeinschaftliche Durchgangs-Zugverkehr der FVE und der DB von Bremen-Farge nach Bremen Hbf und umgekehrt eingestellt. Es verblieben danach nur noch wenige FVE-Personenzüge von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack und umgekehrt, die aber am 1.11.1961 auch entfielen. Ihre noch recht jungen Triebwagen gab die FVE bereits 1958 an die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) ab.

Die FVE führte nach dem 1.11.1961 nur noch Güterverkehr durch, der aber auf ihrer Strecke noch recht umfangreich war. So wurde über diese Strecke die Bremer Vulcan-Werft an das Schienennetz angeschlossen und auch die Militäranlagen im bremischen Norden prägten das Verkehrsaufkommen der 1961 zur reinen Güterbahn gewordenen FVE dominant. 1969 wurde der Kohletransport für das Kraftwerk in Bremen-Farge vom Wasser- auf den Schienenweg verlegt, was der Bahnlinie Bremen-Vegesack - Bremen-Farge viele Zugleistungen im Kohletransport brachte. Diese wurden zunächst auch auf der FVE-Strecke mit DB-Lokomotiven abgewickelt, weil die FVE selbst bei Umstellung der o.a. Transporte auf die Bahn noch über keine geeigneten Lokomotiven hierfür verfügte. Am Ende der 1960er Jahre besaß die Farge-Vegesacker Eisenbahn drei Lokomotiven, von denen zwei sogar noch Maschinen der Dampftraktion darstellten. Eine dritte Lok war eine 1958 beschaffte 1.000-PS-Stangenmaschine von MaK (FVE-Lok V 102).

Bei den beiden damals bei der FVE vorhandenen und auch noch eingesetzten Dampflokomotiven handelte es sich zum einen um eine 1927 bei Henschel gebaute und zum bekannten ELNA-Typ gehörende Vierachs-Tendermaschine, die bei der FVE die Betriebsnummer 193 trug. Die Loknummern bei diesem Unternehmen waren solche des von der Deutschen Eisenbahngesellschaft mbH in Frankfurt/M (DEG) verwendeten Loknummern-Schemas; denn die FVE gehörte zum Unternehmens- und Betriebsführungsverbund der DEG. Die wies der FVE 1968 als Ersatz für eine andere vorher hier eingesetzte und nun ausgemusterte Maschine die Dampflokom 271 zu, die zuvor bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) im Einsatz war. Diese Lok verfügte über fünf Treib- und zwei Laufachsen und war mit ihrer Achsfolge 1'E'1 eine für ein Privatbahn-Unternehmen nicht ganz kleine Dampflokom, die durchaus Dimensionen von gleichartigen Schwestern bei den deutschen Staatsbahnen in sich vereinigte. Gebaut worden war die o.a. Dampflokom 1940 bei der Lokfabrik Jung für die Westerwaldbahn und ihr gebirgiges Streckennetz. Von hier kam diese Lok zur Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), die sie nach DEG-Loknummern-Schema unter der Betriebs-Nr. 271 einsetzte. Mit der kam sie 1968 von der TWE zur Farge-Vegesacker Eisenbahn in Bremen. Das war zu einer Zeit, als bei der DB in diesem Stadtstaat der Dampflokombetrieb bereits zu Ende ging.

Auf die beschriebene Weise verfügte die FVE 1968 über zwei Dampflokomotiven und eine Diesellokom. Die Dampflokomotiven setzte das Unternehmen vor allem auch vor den nicht wenigen Militärlögen ein, die damals über ihre Strecke zu und von den Anlagen der Bundeswehr und der US Army im Norden von Bremen rollten. Insbesondere auch die von der TWE übernommene schwere Fünfkuppler-Maschine 271 leistete hier sehr gute und nützliche Dienste. Mit den Dampflokomotiven konnte die FVE auch die Militärlögen gut beheizen, wenn (wie oft) Wagen des Personenverkehrs für mitfahrende Soldaten in diesen Lögen enthalten waren. Die einzige damalige FVE-Diesellokom (1.000-PS-Maschine 102) besaß keine Einrichtung zur Zugbeheizung.

Aber auch bei der FVE zeichnete sich das Ende des Dampflokominsatzes am Ende der 1960er Jahre ab. Das Unternehmen wollte die Kohle-Transportlögen, die ab Mai 1969 über seine Strecke nach Bremen-Farge ins dortige Kraftwerk rollten, ab Bremen-Vegesack mit eigenen Lokomotiven bespannen und gab hierfür 1970 bei den MaK-Werken in Kiel den Bau von zwei 1.600 PS starken Drehgestell-Diesellokomotiven in Auftrag, die künftig den gesamten FVE-Lögenverkehr, einschl. der Militär- und Kohlezug-Beförderungen abwickeln sollten. Diese den DB-Diesellokomotiven der Baur. 290 ähnl. Maschinen, die beim FVE-Unternehmen die Nr. V 161 und V 162 erhielten, konnten aber erst 1971 an dieses Unternehmen geliefert werden. Bis dahin mussten die Kohle-Transportlögen noch von DB-Lokomotiven nach Bremen-Farge gebracht werden und im Militärlögenverkehr musste sich die FVE erstmal weiterhin weitgehend mit Dampflokomotiven behelfen.

Wobei allerdings die Schwierigkeit entstand, daß bei der FVE-Dampflokom 271 Ende Oktober 1970 die Untersuchungsfristen abliefen und eine weitere General-Revision für dieses Dampffross nicht mehr vorgesehen war, da die ablösenden Diesellokomotiven V 161 und V 162 ja kurz vor der Ablieferung und FVE-Inbetriebnahme standen.

Die im Oktober 1970 bevorstehende Abstellung der FVE-Dampflok 271 als eine der grössten noch verbliebenen Privatbahn-Maschinen der Dampftraktion veranlasste den in Hamburg ansässigen Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM), mit dieser Lok noch kurz vor ihrer Abstellung eine Sonderzugfahrt auf der FVE-Strecke durchzuführen. Die fand dann auch am Samstag, den 17. Oktober 1970, also vor fast genau 50 Jahren, statt und damals fuhren in dem dafür eingesetzten und von der FVE-Dampflok 271 beförderten Sonderzug rd. 100 Fahrgäste mit. Die meisten von ihnen waren Eisenbahnfreunde und viele von denen kamen aus allen Teilen von Norddeutschland. Neben dem Erlebnis, noch einmal hinter eines großen Privatbahn-Dampflok fahren zu können, lockte auch die Möglichkeit der Bereisung der FVE-Strecke, die ja nur noch dem Güterverkehr diente und als rollende Passagiere allenfalls Soldaten in den diese Strecke benutzenden Militärzügen im nicht öffentl. Betrieb erlebte.

Da die FVE wegen des fehlenden Personenverkehrs über fast keine Reisezug-Fahrzeuge mehr verfügte, hatte der VVM für seine Fahrt v. Bremen-Vegesack nach Bremen-Farge und zurück bei der Deutschen Bundesbahn sechs dreiachsige Umbauwagen angemietet, die auch am Morgen des 17.10.1970 pünktlich im Bhf. Bremen-Vegesack bereit standen, als hier damals am Morgen dieses sonnigen Herbst-Samstages die meisten Fahrtteilnehmer von Bremen Hbf her im Planzug anreisten. Von dort nach Bremen-Vegesack fuhr die DB seit 1967 elektrisch mit Wendezügen, die aus Silberling-Wendezugseinheiten und Elektrolokomotiven der Baur. 141 bestanden. Dieser Vorortbahnverkehr war damals schon recht dicht und ähnelte bereits einer S-Bahn. Er endete aber in Bremen-Vegesack. In die nördlich davon gelegenen Stadtteile musste man in Busse umsteigen. Ein Schienenweg stand zwar auch hier in Form der FVE-Bahngleise zur Verfügung, diente aber nur noch Güter- und Militärzügen.

Eine Ausnahme gab es am 17.10.1970: Da rollte auch mal ein öffentl. Reisezug in Form des beschriebenen VVM-Zuges über die o.a. Bahnlinie - und das noch im Dampflok-Schlepp. Und so tauchte auch in Lz-Fahrt von Bremen-Farge her, wo sich das FVE-Betriebswerk befand, die FVE-Dampflok 271 zur Übernahme ihres Dreiachswagen-Sonderzuges in Bremen-Vegesack auf. Sie brachte das 1970 noch letzte vorhandene FVE-Reisezug-Fahrzeug mit; einen zweiachsigen aus FVE-Personenverkehrstagen übrig gebliebenen Altbau-Personenwagen, der noch als Bereisungs-Fahrzeug für die Bahnlinie Bremen-Vegesack - Bremen-Farge diente. Mit diesem Wagen setzte sich die o.a. Dampflok vor die DB-Wagen des VVM-Sonderzuges, mit dem die viel beachtete Fahrt über diese Strecke stattfand.

Pünktlich um 09.20 Uhr setzte sich dieser Sonderzug mit Volldampf im Bhf. Bremen-Vegesack in Bewegung. Die Bevölkerung entlang des Schienenweges in dem Nachbar-Stadtteil Farge nahm regen Anteil an der Fahrt des beschriebenen Dampf-Sonderzuges und einige Sonderzug-Fahrgäste stammten auch direkt aus diesem Gebiet; andere bewunderten hier mal von außen nach langer Zeit wieder einen richtigen Personenzug und man fühlte als nicht-bremischer Mitreisender deutlich, wie die Anrainer an ihrer Bahnlinie noch hingen. Viele hatten ja hier 1970 noch den neun Jahre zuvor beendeten Personenverkehr in Erinnerung, der vor allem bis 1958 mit sehr modernen Dieseltriebwagen stattfand, die teilweise bis/ab Bremen Hbf fuhren.

Die DB kam dann mit ebenfalls modernen Akku-Triebwagen bis Bremen-Vegesack und ab 1967 sogar mit Nahverkehrszügen im S-Bahn ähnl. Oberleitungs-E-Betrieb - aber ab Vegesack ging's nur per Bus weiter. Die Vorstellung einer Verlängerung moderner Regionalzüge bis Farge war 1970 durchaus schon in erster Überlegung, ihre Realisierung lag damals noch im Reich weitgehender Unerreichbarkeit. Umso mehr genoss man am Vormittag des 17.10.1970 die Fahrt auf dessen Schienen durch Bremen's Norden hindurch im Sonderzug und das sogar im Dampflo-Schlepp. Das Wetter blieb klar und sonnig und für die mitfahrenden Eisenbahnfreunde, die damals (anders als heute) noch den absoluten Hauptteil im beschriebenen VVM-Sonderzug bildeten, fanden unterwegs gute Fotomöglichkeiten statt. Man störte ja niemand auf der am Wochenende weitgehend betriebsarmen FVE-Strecke. Ein wenig Zugverkehr fand hier aber am Vormittag des 17.10.1970 außerhalb des VVM-Sonderzuges doch statt. Im Bhf. Farge Ost hatte dieser einen Kreuzungshalt mit einem schweren Militärzug, den die FVE-Diesellok V 102 (gebaut als 1.000 PS-Maschine und mit Achsfolge D als Stangenlokomotive bei MaK) nach Bremen-Vegesack zur dortigen Übergabe an die DB schleppte. Dieser Militärzug war kein Leichtgewicht und die FVE-Dampflokomotive 271 wäre wesentlich besser für seine Beförderung geeignet gewesen. Die war aber durch die Beförderung des VVM-Sonderzuges gebunden und so mühte sich die o.a. Diesellokomotive vor dem begegnenden Militärzug redlich ab. Das aber nicht ganz alleine; denn die ELNA-Maschine 193 leistete an seinem Ende kräftige und durchaus notwendige Schubhilfe. Dadurch waren an diesem Oktober-Samstag von 1970 beide FVE-Dampflokomotiven auf der Bahnlinie Bremen-Vegesack - Bremen-Farge unterwegs. Am Ende des o.a. Militärzuges wurden in unmittelbarer Nachbarschaft des schiebenden FVE-Dampffrosses 193 die Personenwagen für die im Militärzug mitfahrenden Bundeswehr-Soldaten mitgeführt. Bei den Wagen handelte es sich sämtlich um DB-Schnellzugwagen der Vorkriegsbauart (Spitzender) und die aus ihnen im o.a. Sonderzug herausschauenden Soldaten staunten nicht schlecht über die Horden und Herden von Fotografen, an denen sie im Bhf. Bremen-Farge Ost vorbei rollten und vorbei dampften. Die fotografierenden und filmenden Eisenbahnfreunde freuten sich dagegen, einen weiteren Dampflokeinsatz auf der FVE-Strecke erleben und aufnehmen zu können. Volldampf auf bremischen Privatbahngleis, wo so etwas zur absoluten Rarität geworden war.

Das kalte und klare Oktoberwetter blieb auch der Rückfahrt des VVM-Sonderzuges von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack treu. Man genoss die schon laubgefärbten Waldstücke von Bremens Norden und im Bhf. Bremen-Blumenthal erlebte man nochmal die Begegnung beider FVE-Dampflokomotiven; denn die Maschine 193 kehrte nach Ablieferung des beschriebenen Militärzuges in Bremen-Vegesack von dort aus in Lz-Fahrt nach Bremen-Farge zurück und in Bremen-Blumenthal traf diese Lz-Fahrt nochmal den VVM-Sonderzug mit Dampf-Kollegin 271. Die erreichte dann mit diesem Zug bald Bremen-Vegesack, wo die schöne und gelungene Fahrt dieses Sonderzuges endete.

Viele seiner Fahrgäste, darunter auch der Berichterstatter, fuhren von hier aus mit DB-Nahverkehrszügen über Bremen Hbf nach Verden/Aller, von wo aus der VVM am Nachmittag des 17.10.1970 noch einen weiteren Sonderzug auf die Reise schickte.

Der befuhr die Privatbahnstrecke nach Stemmen der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE), die ein Jahr zuvor, am 29.09.1969 für den Personenverkehr stillgelegt worden war. Am 17.10.1970 konnte per VVM-Sonderzug hier nun wieder einmal seltenerweise im Personenverkehr gefahren werden. Der dafür eingesetzte Sonderzug bestand aus einem interessanten Diesellok-Oldtimer, der V-20-ähnlichen VWE-Lok V 2 (gebaut 1947 bei Gmeinder, danach bis 1956 als Esso-Werklok in Hamburg eingesetzt) und zwei angemieteten DB-Vierachs-Reisezugwagen der Vorkriegsbauart, wie sie auch am Vormittag des 17.10.1970 schon beim ersten Teil dieser VVM-Gesamt-Exkursion in dem in Bremen-Farge angetroffenen Militärzug gesehen werden konnten. Der zweite VVM-Sonderzug dieses Tages, der die VWE-Strecke befuhr, wurde bereits in einer der vergangenen Ausgaben vom LBE-Express abgebildet. Was aber auch in dieser Ausgabe v. „LBE-Express“ der Fall ist. Heute gibt es auf dieser Strecke einen mehr oder weniger regelmässigen Museumsbahnverkehr, an den 1970 überhaupt niemand dachte und so war auch der VVM-Sonderzug nach Stemmen eine absolute Besonderheit. Auch er fuhr bei schönstem Herbstwetter und seine Ankunft im Bhf. Verden/Aller bildete auch das Ende der gelungenen VVM-Gesamt-Exkursion, die in zwei Sonderzügen auf interessanten Strecken und mit bemerkenswerten Fahrzeugen am 17.10.1970 stattfand.

Der Berichterstatter und Mitfahrer benutzte zur Rückfahrt von Verden/Aller nach Hamburg Hbf wie auch viele andere Teilnehmer der o.a. Exkursion umsteigefrei über Rotenburg/Wümme den damals insgesamt von Bielefeld über Herford, Minden/Westf., Nienburg/Weser und Rotenburg/Wümme verkehrenden Eilzug E 1731, der auch Kurswagen von Winterberg/Westf. (über Brilon Wald und Paderborn) mitführte. Am 17.10.1970 wurde E 1731 von der DB-Ellok 110 289 (Bw Nürnberg Hbf) befördert. Von Hamburg Hbf bis zum Ziel Lübeck Hbf ging's für den Chronisten im E 2037 (Hamburg Hbf - Lübeck Hbf) mit DB Diesellok 220 019 (Bw Hamburg-Altona) weiter. Am Morgen des 17.10.1970 war er von Lübeck nach Bremen mit folgenden DB-Planzügen gereist: Lübeck Hbf - Hamburg Hbf mit D 370 (Kopenhagen - Basel, "SCHWEIZ-EXPRESS"), befördert bis Hamburg von Diesellok 221 130 (Bw Lübeck). Hamburg Hbf - Bremen Hbf mit den bis Osnabrück vereinigt fahrenden Schnellzügen D 632 (Hamburg - Köln - Stuttgart) und D 191 (Hamburg - Hengelo, "NORDSEE-EXPRESS"), befördert v. Ellok c110 354 (Bw HH-Eidelstedt).

An- und Abreisen ins Bremer Gebiet von/nach Hamburg mit Metronom-Zügen waren im Oktober 1970 auch noch absolute Utopie. Keine Utopie war im Oktober 1970 die Abstellung der Dampflokomotive 271 bei der Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH, die nur fünf Tage nach der noch am 17.10.1970 mit dieser Lok durchgeführten VVM-Sonderfahrt erfolgte. Genau also am 22.10.1970. Bei der FVE entstand dadurch ein Lok-Engpass, der aber hier durch Überlassung einer Dampflokomotive ausgeglichen wurde, die wiederum die in Westfalen ansässige Teutoburger Wald-Eisenbahn der bremischen FVE zur Verfügung stellte. Bei dieser Lok handelte es sich um die Maschine 223, die der abgestellten Kollegin 271 gar nicht mal so unähnlich und damit für die FVE-Einsatzaufgaben gut geeignet war. Bei der bis zum Herbst 1970 durch die auch zur DEG gehörende TWE eingesetzten Tenderlokomotive 223 handelte es sich zwar nur um eine Dreikupppler-Maschine, die aber auch über zwei zusätzliche Laufachsen und damit über die Achsfolge 1`C`1 verfügte.

Gebaut worden war diese Lok 1929 bei den Henschel-Werken für die Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE), die sie anschließend unter der Nr. 14 einsetzte. Mit ELE-Verstaatlichung wurde diese Lok 1941 Reichsbahn-Fahrzeug und erhielt die DR-Nr. 75 634. Unter der wurde sie 1946 von der DR an die TWE verkauft, die diese ehemalige Lübecker Lok künftig unter der Betr.-Nr. 223 einsetzte. Bei der TWE bildete sie deren letzte aktive Dampflokomotive, die dann schließlich im Oktober 1970 an die FVE abgegeben wurde. Die setzte die beschriebene Lok weiterhin noch unter ihrer Nr. 223 bis zur Inbetriebnahme der neuen FVE-Diesellokomotiven 1971 ein. Danach wurde 1972 auch die Dampflokomotive 223 von der FVE abgestellt.

Zu dieser Zeit war auch längst der VVM-Verein in Hamburg durch seine guten Kontakte zur FVE auf die Lok 223 aufmerksam geworden. Der VVM baute damals gerade seine Schienen-Fahrzeugsammlung und sein Eisenbahnmuseum in Aumühle bei Hamburg auf und betrachtete die Lok 223 nicht zuletzt wegen ihrer ELE-Vergangenheit als äußerst geeignetes Objekt für seine historische Fahrzeugsammlung. Er kaufte im Ergebnis dieser Überlegungen die Lok 223 bei der FVE und ließ sie Anfang 1973 in sein Bahn-Museum in Aumühle schleppen. Ursprünglich war hier eine betriebsfähige Wiederaufarbeitung dieser ex-ELE-Lok, die ab 1972 auch keine HU-Frist mehr besaß, geplant. Diese Aufarbeitung wurde aber leider nie realisiert, so daß die ehem. ELE-Lok 14, DR-Lok 75 634 und TWE-Lok 223 heute immer noch als nicht betriebsfähiges Exponat im VVM-Museum in Aumühle steht. Ein Bild dieser Lok von dort ist auch in der Spätsommer-Ausgabe 2020 vom LBE-Express enthalten. Wenn auch nicht betriebsfähig, so ist diese interessante Lok doch immerhin museal erhalten geblieben.

Den anderen der zuletzt noch bei der FVE vorhandenen Dampflokomotiven erging es nicht so gut. Die Maschine 271, die am 17.10.1970 den beschriebenen VVM-Sonderzug auf der FVE-Strecke beförderte, wurde nach dreijähriger Abstellzeit 1973 verschrottet. Ebenso erging es der FVE-Dampflokomotive 193, die nach Inbetriebnahme der neuen FVE-Diesellokomotiven ausgemustert und 1973 dann ebenfalls verschrottet wurde. Zu dieser Lok ist noch zu ergänzen, daß sie nach ihrem Bau 1927 bei Henschel zunächst als Lok 4 bei der Riesengebirgsbahn im Einsatz war und von dort 1934 zur Rinteln-Stadthagener Eisenbahn kam, wo sie unter der Nr. 193 verwendet wurde, bis sie dann 1963 zur FVE gelangte, wo sie die Nr. 193 behielt.

Die FVE setzte ab 1972 nur noch Diesellokomotiven ein und beförderte nun auch die Kohlen-Transportzüge auf ihrer Strecke in eigener Traktion. Für die Beheizung der hier rollenden Militärzüge stand ein Heizwagen zur Verfügung. Auch der zweiachsige Bereisungswagen „A 1“ blieb als einziges Personenverkehrs-Fahrzeug im FVE-Rollmaterial erhalten.

Eisenbahnfreunde-Sonderzüge besuchten die FVE-Strecke nach dem Oktober 1970 auch immer wieder mal. Der Berichterstatter und Mitfahrer im VVM-Sonderzug am 17.10.1970 organisierte selbst im Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) von 1977 bis 2011 über 200 Sonderzugfahrten und erinnerte sich dabei auch immer wieder des o.a. VVM-Sonderzuges.

Deshalb hatten 1982 und 1987 jeweils ebenfalls VLV-Sonderzüge von Lübeck aus die interessante FVE-Strecke zum Ziel. Die fuhren hier zwar nicht mit Dampflokomotiven; aber mit interessanten Diesellokomotiven und enthielten auch den ehem. Lübeck-Büchener Doppelstockwagen Nr. 8, der von 1978 bis 2011 vom VLV sowohl betriebsfähig als auch museal erhalten wurde. Dadurch rollte nach der ehem. ELE-Lok Nr. 14 ein weiteres Lübecker Eisenbahn-Fahrzeug auf dem Gleis der o.a. Strecke.

Ein öffentl. VVM-Sonderzug rollte nach dem 17.10.1970 nie wieder über diese Strecke. Der VVM konzentrierte sich ab 1972 nur noch auf sein Eisenbahnmuseum in Aumühle und ab 1976 dann zusätzlich auf seinen Museumsbahnbetrieb in Schönberger Strand an der holsteinischen Ostseeküste. Für die Organisation und die Durchführung von Eisenbahnfreunde-Sonderfahrten (wie sie der VVM am 17.10.1970 und danach auch noch bis 1972 durchführte) blieb da keine Zeit mehr. Seit jüngerer Vergangenheit bietet dieser Verein aber wieder ähnliche Sonderfahrten wie bis 1972 an, die aber nun sämtlich auf Straßenbahnbetriebe konzentriert sind.

Für den Besuch von Eisenbahnfreunde-Sonderzügen ist die FVE-Strecke im Norden von Bremen heute auch kaum mehr interessant; denn man kann diese Strecke inzwischen wieder ganz regulär im Personenverkehr benutzen. Sie ist sogar mittlerweile S-Bahn-Strecke!

Schon am Beginn der 1970er Jahre intensivierten sich mehr und mehr Überlegungen und Forderungen, die eine Ausdehnung des DB-Nahschnellverkehrs über Bremen-Vegesack hinaus bis Bremen-Farge zum Inhalt hatten. Incl. der Ausstattung der FVE-Strecke für elektr. Fahrbetrieb. Aber die Zeit war damals für ein derartiges Projekt noch nicht reif genug. Hinzu kam die seinerzeitige dichte Belegung der FVE-Strecke mit Güterzügen, die allerdings mit der Jahrtausendwende drastisch sank. Damals am Ende vom Jahr 2000 wanderte der Kohle-Transport für das Kraftwerk in Bremen-Farge zurück auf den Wasserweg. Die Kohlen-Transportzüge nach/von Bremen-Farge und auf der FVE-Strecke entfielen dadurch völlig und die Schließung der Vulcan-Werft in Bremen reduzierte das FVE-Verkehrsaufkommen ebenfalls umfangreich. Wegen Aufgabe der Militäranlagen in Bremens Nordgebiet rollten auch keine Militärzüge mehr über die FVE-Strecke. Das FVE-Verkehrsaufkommen sank am Beginn des neuen Jahrtausends dramatisch und der verbliebene Güterzugverkehr war hier so bescheiden geworden, daß für seine Durchführung eine kleine dreiachsige MaK-Diesellok vom Typ G 500 C ausreichte (Lok V 51 der FVE, Bj. 1974 von der FVE gebraucht beim Krupp-Werk Rheinhausen gekauft; dort vorher Werklok).

In dieser Situation reiften alte Pläne zur Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der FVE-Strecke erneut und nun recht schnell. Es gab auch keine Konkurrenz-Situation zwischen Bahn und Bus mehr; denn inzwischen gab es auch in Bremen einen Verkehrsverbund mit einheitlichen Angebot und Tarifen für alle ÖPNV-Bereiche einschl. denen des regionalen Eisenbahn-Personenverkehrs.

Als Folge dieser Entwicklungen und nach entsprechender Herrichtung wurde tatsächlich am 16.12.2007 wieder mit dem regelmäßigen Personenverkehr auf der FVE-Strecke von Bremen-Vegesack nach Bremen-Farge begonnen. Im Anschluss an die bis/ab Vegesack fahrenden DB-Regionalzüge pendelten zwischen hier und Bremen-Farge Dieseltriebwagen des 1999 in Osnabrück gegründeten und entstandenen Unternehmens „Nord West Bahn GmbH“ (NWB), das in der Folge mit SPNV-Leistungen auf vielen Eisenbahnstrecken in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen tätig wurde. Und ab Ende 2007 auch in Bremen. Die dortige Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Bahnlinie Bremen-Vegesack – Bremen-Farge mit NWB-Dieseltriebwagen (solchen des Typs „Talent“, Baur. 643) war aber nur ein erster Schritt für eine umfangreiche Verbesserung des ÖPNV's in dem vom Bremer Trambahnnetz nicht berührten Norden der Freien Hansestadt Bremen. Vom Ende des Jahres 2010 bis zum Ende des Jahres 2011 wurde die o.a. Bahnlinie tatsächlich für elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet und ihr Gleis mit dessen Oberleitung versehen. Auf dieser nunmehr elektrifizierten Strecke fuhren ab 11. Dezember 2011 die elektrischen Triebzüge der Regio-S-Bahn Bremen, deren Zugleistungen ebenfalls von der NWB durchgeführt wurden und werden. Dieses im Auftrag des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen, der den ÖPNV und SPNV in Bremen und seinem Umland organisiert, koordiniert und seine Zugleistungen in Auftrag gibt.

Nach Elektrifizierung der weiterhin eingleisigen Bahnlinie Bremen-Vegesack – Bremen-Farge, die weiterhin FVE-Eigentum blieb, fahren nun NWB-Elektrotriebzüge bis/ab Bremen-Farge. Das im dichten Taktverkehr; aber erstmal nur in vereinzelt Kursen durchgehend bis/ab Bremen Hbf, weil für derartige Durchgangsfahrten noch einige Umbauten im Bhf. Bremen-Vegesack durchgeführt werden mußten. Die waren Anfang 2015 abgeschlossen und seit d. März 2015 rollen alle NWB-Elektro-Triebzüge durchgehend von Bremen-Farge bis Bremen Hbf und umgekehrt. Das täglich. Die FVE-Strecke gehört heute zur Linie RS 1 der Regio-S-Bahn Bremen, die von Bremen-Farge über Bremen-Vegesack und Bremen Hbf nach Verden an der Aller und umgekehrt rollt. Dieses mit NWB-Elektro-Triebzügen des Alstom-Typs „Corodia Continental“ (Baureihe 440). Auf die beschriebene Weise war die FVE-Strecke am Beginn unseres Jahrhunderts von der einstigen Güter-Bahn der Jahre 1961-2007 zu einer überwiegenden Personenverkehrs-Bahn geworden. Allerdings gab und gibt es auf dieser Strecke trotz völlig veränderter Situation immer noch etwas Güterzugverkehr. In den ehemaligen Werft- und Militäranlagen in Bremens Norden haben sich Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe niedergelassen, die teilweise auch von der Bahn bedient werden. So z. B. ein großes Auto-Verteilzentrum, für das sogar ein neues von der FVE-Strecke abzweigendes Anschlußgleis entstand und das für gelegentliche Auto-Transportzüge auf dieser Strecke sorgt. Die werden aber von Lokomotiven verschiedener Unternehmen befördert und für die Fahrdurchführung sorgt das französisch dominierte Unternehmen Captrain. Die Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH ist nur noch ein Unternehmen für Infrastruktur und besitzt keine eigenen Fahrzeuge mehr. Die letzte Lok in Form der schon erwähnten Dreiachs-Lok von MaK (FVE-Lok V 51) verschwand hier mit Aufgabe des rollenden Bahnbetriebs im Jahre 2004 und wurde damals an die TWE übergeben.

Von allen diesen immensen Veränderungen ahnten die Fahrgäste des Dampf-Sonderzuges, die am 17.10.1970 durch damalige FVE-Idylle rollten, nicht mal ansatzweise etwas. Heute könnte man durchgehend und umsteigefrei im S-Bahn-Zug von Bremen-Farge nach Verden/Aller zur Erreichung des damaligen Zweitteiles seinerzeitiger VVM-Exkursion fahren.

An diese Exkursion denkt man auch noch nach einem halben Jahrhundert gerne und lebhaft zurück. Und das gilt nicht nur für den Berichterstatter und damaligen Teilnehmer!

Michael Hecht

Am 17.10.1970 waren auf der Bahnlinie Bremen-Vegesack - Bremen-Farge zwei Züge des Personenverkehrs unterwegs, was für diese Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH (FVE) damals ungewöhnlich war; denn derartige Züge fuhren hier vor ^{aktuell 50} Jahren im Regelbetrieb nicht! Der eine der o.a. Züge war ein Eisenbahnfreunde-Sonderzug des Hamburger Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM), der auf dem oberen d. neben stehenden Bilder im Bereich der o.a. Strecke zu sehen ist.

Wagenmäßig bestand er aus 3-achsigen Umbauwg. d. DB u. dem FVE-Bereisungswagen A 1, der gleich hinter der Zuglok lief, bei d. es sich um d. FVE-Dampflok 271 handelte. Der zweite Zug des Personenverkehrs, der am 17.10.1970 auf d. FVE-Strecke verkehrte, war ein Militärzug, zu dem auch Reisezugwagen u. wie unten abgebildet FVE-Dampflok 193 gehörte.



Die neben stehenden Bilder zeigen den Militärzug, der am 17.10.1970 auf der FVE-Strecke und auf ihr vom Farge Ost bis Bremen-Vegesack (zur dortigen Übergabe an die DB) rollte. Mit diesem Zug wurden Panzer transportiert. Er enthielt für die mitfahrenden Bundeswehr-Soldaten auch Reisezugwagen, bei denen es sich um DB-Schnellzugwagen der Vorkriegsbauart vom Spitzentyp handelte. Die FVE-Diesellok V 102 zog diesen schweren Zug damals von Bremen-Farge n. Bremen-Vegesack; aber FVE-Dampflok 193 leistete in diesem Streckenabschnitt kräftige Schubhilfe, was auch die genannten, in Farge Ost aufgenommenen Bilder verdeutlichen. Im FVE-Bhf. Farge Ost gab es bis 1938 eine Gleisverbindung zu d. ursprünglich von Bremen-Farge über Sandstedt nach Bremerhaven führenden 'Niederweserbahn', die zwischen 1938 u. 1964 schrittweise stillgelegt u. danach abgebaut wurde.

Die Bundeswehr war zum Zeitpunkt der Fahrt des abgebildeten Militärzuges knapp 15 Jahre alt (aktiv tätig seit Nov. 1955).

Fotos:
Michael Hecht.





Der beschriebene Militärzug, der die FVE-Strecke am 17.10.1970 befuhr, begegnete in dem zu ihr gehörenden Bhf Farge Ost, wie auf dem oberen der obigen Bilder abgebildet, dem zweiten Sonderzug, der hier an diesem Tag unterwegs war: Dem VVM-Sonderzug, den die FVE-Dampflok 271 zog. Seine Passagiere fotografierten und filmten diese Zugbegegnung fleißig - immerhin begegneten sich dadurch auch die beiden FVE-Dampflokomotiven mit Zugleistungen, was auch 1970 nicht mehr so selbstverständl. war.

Der VVM-Sonderzug erreichte wenig später d. Endbhf. der FVE-Strecke in Bremen-Farge, wo die Lok dieses Sonderzuges, FVE-Maschine 271, für die Rückfahrt-Beförderung einen Lokumlauf tätigte, was das untere Bild zeigt. Heute rollen nach Bremen-Farge die elektr. Triebzüge der bremischen Regio-S-Bahn im SPNV-Taktverkehr. Dampflokbetrieb ist hier seit langer Zeit Geschichte.

Fotos: Michael Hecht.

Auf der Rückfahrt von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack begegnete der beschriebene und abgebildete VVM-Sonderzug mit seiner Zuglok, dem FVE-Dampfross 271, im Bhf. Bremen-Blumenthal nochmal der zweiten Dampflok, die bei der FVE 1970 noch in Betrieb war: Maschine 193. Die hatte den schon anderer Stelle erwähnten und dort auch abgebildeten Militärzug nach Bremen-Vegesack gebracht und fuhr nun in Lz-Tour nach Bremen-Farge ins FVE-Betriebswerk zurück, wobei unterwegs während dieser Tour im Bhf. Bremen-Blumenthal noch die Wasservorräte der Lok 193 ergänzt wurden, was die oberen der neben stehenden Bilder zeigen. Außerdem wartete die genannte Lok hier die Kreuzung mit dem VVM-Sonderzug von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack ab, die das untere Foto zeigt. Voller Dampflokbetrieb zwischen Bremen-Farge u. Bremen-Vegesack am 17.10.1970, wie er heute hier nicht mehr vorstellbar ist. Aber auch auf d. FVE-Strecke endete der Dampflokbetrieb 1972.

Fotos:
Michael Hecht.



An dem Tag, an dem der VVM-Verein nochmal Volldampf auf der FVE-Strecke im Norden von Bremen bot, dem 17.10.1970, führte dieser Verein am Nachmittag dieses schönen Herbsttages vor aktuell einem halben Jahrhundert noch eine zweite Sonderzugfahrt im bremischen Umland durch. Dieses südöstl. von Bremen auf der Bahnlinie Verden/Aller - Stemmen, der Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE), die seinerzeit nur noch dem Güterzugverkehr diente. Der Sonderzug, mit dem der VVM hier am 17.10.1970 von Verden nach Stemmen und zurück fuhr, wurde von der damaligen VWE-Diesellok 2 gezogen und bestand wagenmäßig aus zwei Vorkriegs-Schnellzugwagen der DB. Derartigen Wg. waren die meisten Passagiere des o. a. Sonderzuges bereits am Vormittag des genannten Tages begegnet, als sie während des Besuches der FVE-Strecke solche Wg. in einem Militärzug bewundern konnten. Nun rollten sie in derartigen Vehikeln selbst und das mit ebenfalls interessanter Lok auf ebenfalls reizvoller Strecke. Das obere u. mittlere der nebenstehenden Bilder zeigt den VVM-Sonderzug, d. am 17.10.1970 von Verden nach Stemmen u. z. rollte im Bhf. Stemmen und unten nach Rückkunft von dort im DB-Bhf. Verden. Seit 1991 führen die Verdener Eisenbahnfreunde e. V. (VEF) auf d. VWE-Strecke Verden-Stemmen öffentl. Museumsbahnfahrten durch.



Die einstige Diesellok 2 d. VWE gehört seit 1998 den VEF. Sie ist aber leider nicht mehr betriebsfähig. Fotos: Michael Hecht.



Die noch Ende 1970 von der Teutoburger Wald-Eisenbahn zur Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) für allerletzten dortigen Dampflok Einsatz gelangte Lok Nr. 223 (bei TWE und FVE) wurde Ende 1972 vom VVM-Verein in Hamburg erworben und Anfang 1973 nach Aumühle bei Hamburg ins dortige VVM-Museum gebracht, Hier stand diese nicht mehr betriebsfähige und nur schwer bewegbare Lok jahrzehntelang im Lokschuppen und wurde erst am Anfang vom Juni 2020 ein erstes Mal nach langer Zeit wieder ins Freigelände des o. a. Museums geschleppt, wo diese interessante, einst (1929) von der Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE) beschaffte Lok auf den obigen Bildern am 7.6.2020 zu sehen ist.



Beim VVM in seinem Museum in Aumühle präsentiert sich die abgebildete Dampflok so wie dort gezeigt heute äußerlich wie zur Zeit ihres (nur kurzen) Staatsbahneinsatzes von 1941 bis 1946 unter der DR-Nr. 75 634. Vorher war sie als Lok 14 bei der ELE im Einsatz, danach als Lok 223 bei d. TWE und der FVE. Fotos: Claus Thiele (in HN + HB).

