

Farge-Vegesacker-Eisenbahn

Kursbuchstrecke 127

Diese Strecke wurde am 31.12.1888 für den Personen und Güterverkehr eröffnet und durchquert den Bremer Norden von Nord nach Süd. Die Fahrzeit betrug 35 Minuten.

Farge-Vegesacker-Eisenbahn

Kursbuchstrecke 127



Der Haltepunkt Neue Straße wurde erst später eingerichtet, um die Arbeiter, welche bei der BWK in Blumenthal beschäftigt waren, zur Arbeit und zurück zu fahren.

Im Bahnhof Farge-Ost bestand von 1911 bis 1931 Anschluss an die Niederweserbahn nach Bremerhaven-Wulsdorf.

Güterverkehr:

Angeschlossen an diese Strecke waren nach 1945:

In Farge:

- Witteburg
- Stuhlrohrfabrik
- Spinnbau Farge
- Kraftwerk Farge

In Farge-Ost:

- Militärgleis zur Kaserne Schwanewede

In Rönnebeck:

- IVG Tanklager
- Militärgleis zur Kaserne Schwanewede

In Blumenthal:

- Bremer Wollkämmerei

Anschluss Bremer Vulkan:

- Bremer Vulkan (Privatbahn)

In Aumund:

- Weserholz

In Vegesack:

- Dachpappenfabrik Bohlmann
- Steingutfabrik
- Stadtwerke

Durch diese Anschließer fand ein reger Güterverkehr auf der Strecke statt.

Die meisten Transporte bescherte das Kraftwerk, welches täglich mit 2.500 Tonnen Kohle beliefert wurde. Heute erfolgt die Lieferung per Schiff, so dass keine Transporte mehr auf der Schiene stattfinden.

Auch das IVG Tanklager sorgte für einen starken Güterverkehr durch die tägliche Abfuhr von Tankzügen, der heute nur noch aus Gelegenheitsverkehr besteht.

Von der Kaserne in Schwanewede finden kaum noch Transporte auf der Schiene statt.

Alle anderen Anschließer gibt es heute nicht mehr.

Die höchste Beförderungsleistung gab es im Jahre 1949 mit ca. 1 Millionen Tonnen. In den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts lag sie bei ca. 800.000 Tonnen im Jahr. Diese Leistung wurde mit drei Dieselloks erzielt.

Mittlerweile wurden alle FVE eigenen Lokomotiven verkauft. Der verbliebene Güterverkehr wird von der Teutoburger-Wald-Eisenbahn im Auftrag der FVE abgewickelt

Die FVE besitzt seit dem Verkauf nur noch die Infrastruktur der Strecke.

Personenverkehr bis 1961

Auf dieser Strecke fand vom Eröffnungstag auch Personenverkehr statt. Seine Blüte hatte er nach dem zweiten Weltkrieg. Zwischenzeitlich bestand sogar eine durchgehende Verbindung nach Bremen-Hauptbahnhof. Dieser Verkehr wurde zusammen mit der Deutschen Bundesbahn von 1951 bis 1958 abgewickelt.

Am 31.10.1961 musste der Personenverkehr eingestellt werden, weil die Konkurrenz der parralelfahrenden Busse der Bremer Straßenbahn immer mehr Reisende von der Schiene abgezogen hatten.

Im letzten Jahr nutzten nur noch ca. 17.000 Fahrgäste die Züge.

Die Fahrzeit von Farge nach Vegesack betrug 28 Minuten.

Die Höchstleistung wurde im Jahre 1947 mit ca. 1,5 Millionen Fahrgästen erzielt.

Personenverkehr ab 2007



Im Dezember 2007 wurde der Personenverkehr auf dieser Strecke wieder aufgenommen.

Zuvor wurde die komplette Strecke saniert und die Streckengeschwindigkeit von 40 Km/h auf bis zu 80 Km/h angehoben.

Die Strecke wird vom Stellwerk, welches sich im Bahnhof Bremen-Farge befindet, gesteuert. Zuvor gab es kein Signal auf der ganzen Strecke und es wurde per Zugfunk gefahren.

Es entstanden drei neue Bahnhöfe, b.z.w. Haltepunkte:

- Turnerstraße
- Kreinsloger
- Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf

Wobei der Bahnhof Klinikum auf dem ehemaligen Gelände des Übergabebahnhofes Bremer-Vulkan liegt, und sich in Niedersachsen befindet.

Vier Bahnhöfe wurden komplett umgebaut:

- Bremen-Farge
- Bremen Mühlenstraße
- Bremen Blumenthal
- Bremen Aumund

Den Personenverkehr wickelt die NordWestBahn als S-Bahn Vorlaufbetrieb mit Talent-Triebwagen ab, wobei im Bahnhof Klinikum die Zugkreuzung stattfindet.

Die Fahrzeit von Farge nach Vegesack beträgt 18 Minuten.

Die Wendezeit beträgt in Farge 6 Minuten und in Bremen-Vegesack 19 Minuten.

Personenverkehr ab Dezember 2011

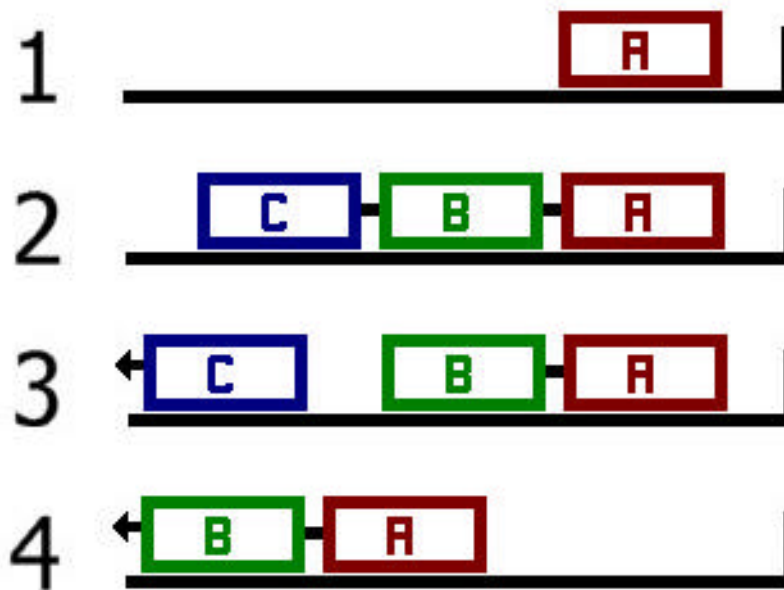
In diesem Jahr wurde die Strecke nochmals umgebaut und elektrifiziert, so das ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die Regio-S-Bahn Linie RS1 ihren Betrieb mit Lirex Triebwagen der Baureihe 440 aufnehmen kann. Betreiber der Regio-S-Bahn wird wiederum die NordWestBahn sein, welche diese Strecke halbstündlich bedient.

Dieser Verkehr sollte ursprünglich im Dezember 2011 ohne Umsteigen im Bahnhof Vegesack aufgenommen werden. Bis März 2012 muss allerdings weiterhin im Bahnhof Vegesack umgestiegen werden. Der Grund liegt in der Tatsache, das die Deutsche Bahn die Signale für das Gleis 1 im Bahnhof Vegesack so spät bestellt hat, das eine Lieferung der Signale vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 nicht mehr möglich ist.

Die Zugkreuzung findet im Bahnhof Turnerstraße statt.

Die Fahrzeit zwischen Farge und Vegesack beträgt 18 Minuten, auf der Rückfahrt 16 Minuten, und die Wendezeit in Farge 24 Minuten.

Betriebsablauf im Bahnhof Bremen-Vegesack ab März 2012:



1. Der aus Farge kommende dreiteilige **Triebwagen A** läuft auf Gleis 1 ein..
2. Die beiden dreiteiligen Triebwagen, aus Verden/Aller kommend, **Triebwagen B** und **Triebwagen C**, kuppeln an den **Triebwagen A** an.
3. Der **Triebwagen C** hat vom Zugverband abgekoppelt und fährt Richtung Farge aus.
4. Die **Triebwagen B** und **Triebwagen A** verlassen den Bahnhof Bremen-Vegesack Richtung Verden/Aller über Bremen-Hauptbahnhof.

Zwischen den einzelnen Schritten liegen jeweils 2 Minuten.

Die Loxsim Strecke

Mein Dank geht an Ulrich Peters, der den Bau Strecke mit unermüdlichen Tests begleitet hat. Er hat es sich nicht nehmen lassen, die Vorbildstrecke zu befahren, und hierüber ein Video zu erstellen, welches die Arbeit sehr erleichtert hat.

Ulrich, Vielen dank für Alles! Du warst genau der Richtige „Nietenzähler“!

Bei der Loxsim Strecke gibt es drei Varianten:

Dieselbetrieb

-Personenverkehr

Gefahren wird mit Talent-Triebwagen.

Die Strecke wurde in allen Einzelheiten dem Vorbild entsprechend nachgebildet. So stehen die Signale in Art und Form am Originalplatz. Ebenso entspricht die Bü Steuerung der Vorbildstrecke.

Strecken-spezifische Gebäude sind nachgebildet, ebenso die Bahnhöfe und Haltepunkte.

-Güterverkehr

Vom IVG Gelände in Rönnebeck wird ein 553 t Tankwagenzug nach Bremen-Vegesack gefahren. Auf der Rückfahrt wird ein Tankwagen-Leerzug mit 245 t Gewicht zum Rangierbahnhof Rönnebeck gefahren.

Desweiteren gibt es noch eine Güterzugfahrt unter Fahrdraht, sowie eine Lokleerfahrt.

Regio-S-Bahn

Gefahren wird mit Triebwagen der Baureihe 440 als drei- oder auch fünfteilige Version der NordWestBahn.

Alle Einzelheiten, wie Signale, Bü Steuerung, u.s.w. entsprechen dem Vorbild, und stehen am Originalplatz.

Bei der Fahrleitung stehen die Masten am Originalplatz. Ebenfalls entsprechen die Abspannstrecken dem Original in Art und Form und stehen ebenfalls am Originalplatz.

Umbauphase

Gefahren wird mit Talent-Triebwagen

Diese Streckenvariante entspricht dem Stand vom 15.05.2011.

Teilweise ist die Fahrleitung komplett, teilweise stehen nur die Masten, und teilweise sind bereits die Ausleger montiert. Der Bahnhof Turnerstraße ist noch im Umbau.

Anmerkungen

1. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bremen-Farge folgt ein Vorsignalwiederholer. Dieser steht nicht auf der Vorbildstrecke. Er wurde lediglich auf der Loksims-Strecke aufgestellt, weil das folgende Hauptsignal ansonsten zu spät sichtbar ist.

Der 500er Magnet vor dem Bahnhof Klinikum konnte nicht eingebaut werden, weil das Loksims Programm einen Fehler in der PZB90 V1.6 hat. Der Magnet konnte nicht mit der Vorbildgeschwindigkeit überfahren werden.

- 2. Es ist ratsam, dass sich jeder, der diese signaltechnisch anspruchsvolle Strecke befährt, sich das Kapitel über die PZB in der offiziellen Loksims-Doku intensiv durchliest. Man kann damit unnötige Zwangsbremungen vermeiden!**

Der Bahnhof Klinikum ist der kritische Punkt der Strecke.

Nachdem am Bahnhof gehalten wurde, und die Fahrt in Richtung Vegesack fortgesetzt wird, auf maximal 40 Km/h beschleunigen.

Erst nach ca. 200 Metern nachdem die Weichenverbindung passiert wurde, erlischt der 1000er Leuchtmelder. Erst jetzt betätigt der Triebfahrzeugführer Indusi-Frei und beschleunigt auf 80 Km/h.

3. Die Lirex-Continental Triebfahrzeuge der NordWestBahn haben normal eine Leistungsaufnahme von 600 A. Für die FVE-Strecke wurde die Leistungsaufnahme auf 450 A beschränkt. Der Grund liegt darin, das Reisen in den Fahrzeugen für die Reisenden angenehmer zu gestalten. Es empfiehlt sich daher beim Loksims-Triebfahrzeug der Baureihe 440 die Fahrstufen langsamer hoch zuschalten.

Allgemein

Die Gesamtbauzeit betrug 1 Jahr.

Ich wünsche Allen viel Spaß beim Befahren dieser 10,4 Km langen Strecke.

Martin Finken

© **Martin Finken, Dezember 2011**