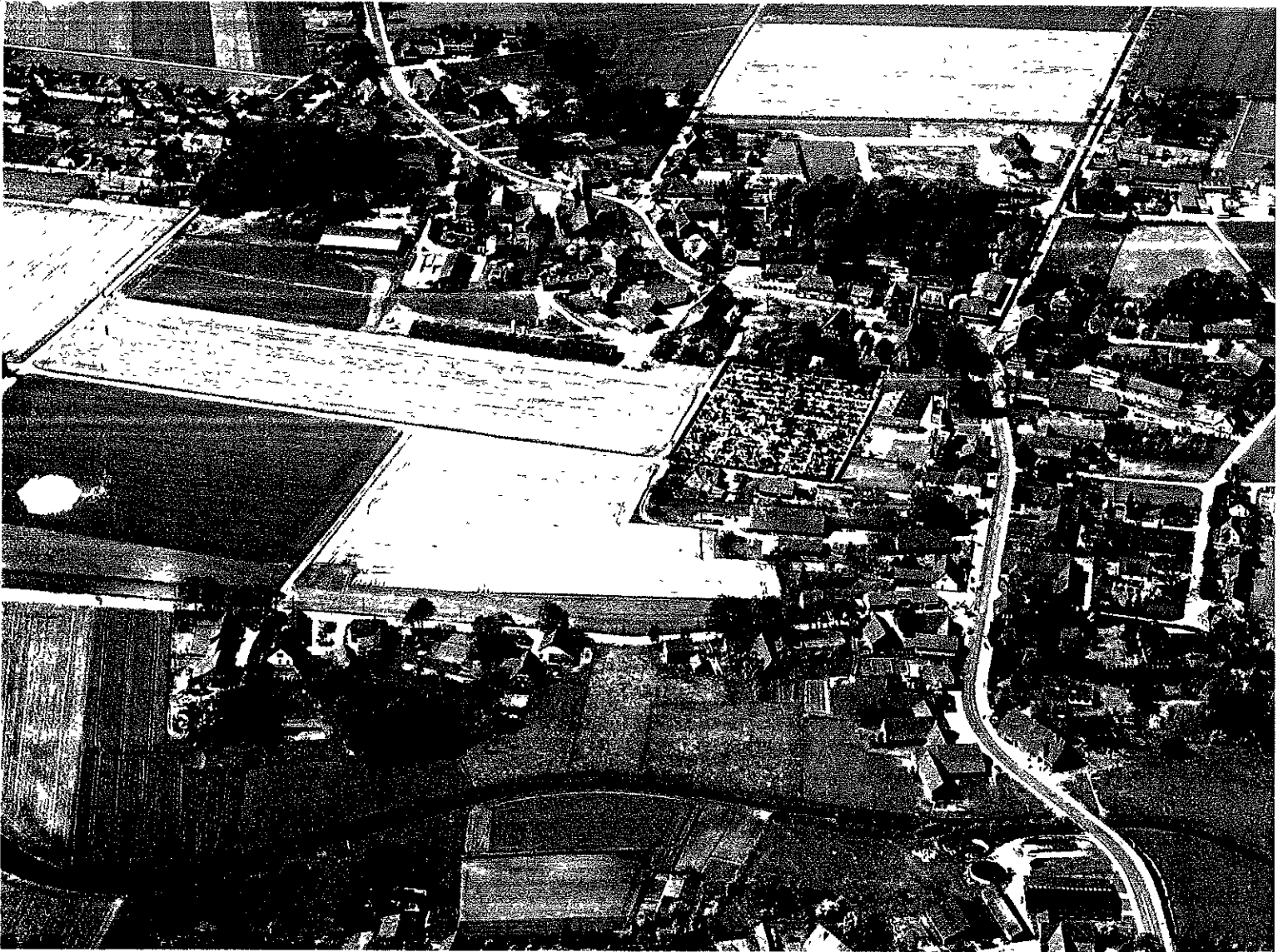


Varrel

seit Urzeiten besiedelt



mit den Dörfern:

Dörrieloh, Brümmerloh, Renzel, Hustedt und Schäkeln

Die Eisenbahn in Varrel

Von Alfons Beckmann

Im Bewusstsein vieler Varreler Bürger wird kaum noch präsent sein, dass die Eisenbahn auch in der Geschichte des Ortes Varrel im zwanzigsten Jahrhundert eine bedeutende Rolle gespielt hat. Der letzte Zug ist längst abgefahren und was von den Bahnanlagen noch geblieben ist, holt sich die Natur mehr und mehr zurück. Fast hundert Jahre lang, von 1900 bis 1995, wurde hier ein in seinem Umfang zwar bescheidener, aber für die Menschen im Raum Varrel dennoch wichtiger Eisenbahnbetrieb abgewickelt.

Die Bestrebungen zum Bau einer nordsüdlich verlaufenden Eisenbahnlinie aus dem Raum Bremen durch die Region Sulingen in den ostwestfälischen Raum reichen weit ins 19. Jahrhundert zurück. Nach dem Beginn des Eisenbahnzeitalters in Deutschland im Jahre 1835 nahm das Eisenbahnwesen einen rasanten Aufschwung. Es entstanden zahlreiche Initiativen zum Bau von Eisenbahnstrecken, getragen durch Menschen, die von den Vorteilen des neuen Verkehrsmittels überzeugt waren und die positiven Wirkungen der Eisenbahn auch für ihre Region zur Geltung bringen wollten. Bis Ende 1840 waren 457 km Eisenbahnstrecken entstanden. Im Jahre 1850 waren die einzelnen Strecken schon weitgehend zu einem Netz mit einer Gesamtlänge von rund 5800 km zusammengewachsen.

Zu jener Zeit wurden auch die ersten Eisenbahnlinien gebaut, die für das Gebiet im Städtedreieck Bremen - Hannover - Osnabrück, in dem ja bekanntlich auch Varrel liegt, von Bedeutung waren. Den Anfang machte am 15. Oktober 1847 die 176 km lange Verbindung Hamm - Bielefeld - Herford - Löhne - Minden - Wunstorf - Hannover. Rund zwei Monate nach Aufnahme des Zugbetriebes zwischen Hamm und Hannover eröffnete die Hannoversche Staatsbahn am 12. Dezember 1847 die 100 km lange Eisenbahnverbindung Wunstorf - Nienburg - Verden - Bremen.

Die großen Städte Hannover und Bremen waren nun an das stetig wachsende Eisenbahnnetz angeschlossen. Erst etwa sieben Jahre später erreichte der Schienenstrang auch Osnabrück. Am 21. November 1855 wurde der Zugbetrieb zwischen Löhne (an der Strecke Hannover - Hamm gelegen) und dem 47 km entfernten Osnabrück aufgenommen.

Die Eisenbahnverbindung zwischen Osnabrück und Bremen entstand erst viele Jahre später. Im Sommer des Jahres 1873 konnten hier die ersten Züge der Coln-Mindener Eisenbahn fahren, die diese Strecke betrieb. Zunächst wurde am 15. Mai 1873 der Zugverkehr auf dem etwa 116 km langen Abschnitt zwischen Osnabrück und Hemelingen aufgenommen. Am 16. August 1873 folgten dann die restlichen 6 km bis Bremen.

Die Gebiete im näheren Umfeld der Eisenbahnstrecken Osnabrück - Bremen, Bremen - Hannover und Hannover - Löhne - Osnabrück profitierten von den Vorteilen und Wirkungen des Eisenbahnwesens. Die Eisenbahn hatte sich im 19. Jahrhundert sehr bald zum schnellsten und preiswertesten Verkehrsmittel entwickelt. Sie war den anderen Verkehrsmitteln besonders hinsichtlich der Geschwindigkeit, Sicherheit und auch Bequemlichkeit überlegen. Durch die Eisenbahn konnten Gütertransporte in großen Mengen auch über lange Entfernungen günstiger und wirtschaftlicher abgewickelt werden. Das Reisen mit der Eisenbahn war angenehmer und kostengünstiger. Die Eisenbahn eröffnete den durch sie berührten Landstrichen neue Entwicklungsmöglichkeiten. Die Entfernungen des Sulinger Landes von den genannten Eisenbahnstrecken waren aber noch zu groß, um die positiven Wirkungen des Verkehrsmittels Eisenbahn wirklich zur Geltung zu bringen. Besonders im Bereich der Güterbeförderung waren die Verhältnisse nicht zufriedenstellend.

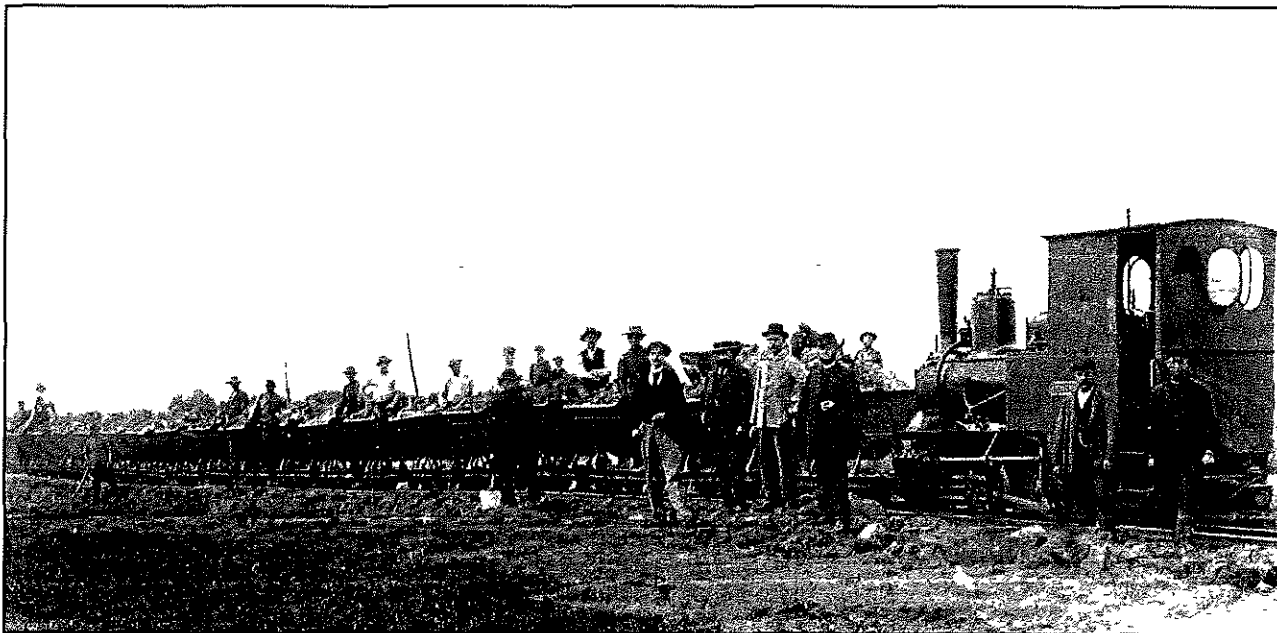
Vor Beginn des Eisenbahnzeitalters zwischen Bünde und Bassum mussten die Güter auf vielfach schlechten Straßen und Wegen mit Pferdefuhrwerken befördert werden, wobei Entfernungen von 20 - 30 km und mehr bis zu den für den Güterumschlag bedeutenden Bahnhöfen an den bestehenden Hauptbahnen (z.B. Twistringen oder Nienburg) zurückzulegen waren.

Bei der damals herrschenden Situation verwundert es nicht, dass die *„Denkschrift betreffend den Bau einer Eisenbahn Herford - Lübbecke oder Löhne - Lübbecke über Rahden und Sulingen zum Anschluss an die Bremen - Osnabrücker Bahn in Twistringen, Bassum oder Syke. Verfasst durch die vom Kreistage zum Zweck der Förderung des Eisenbahnbaues im Kreise Sulingen erwählte Commission“* aus dem Jahre 1887 die Notwendigkeit der Erschließung des Kreises Sulingen durch eine Eisenbahnlinie geradezu ausschließlich mit der erheblichen Bedeutung für den Güterverkehr in der Region begründet.

In der Denkschrift werden Angaben über den zu erwarteten Umfang des Güterverkehrs auf der erstrebten Eisenbahnlinie durch den Kreis Sulingen gemacht und nach Güterarten und künftigen Eisenbahnstationen aufgeschlüsselt. Allein für Varrel ergab sich ein geschätztes Aufkommen von 922 Wagenladungen á 10 t im Jahr, die sich auf die Bereiche „Kolonial“ - und Handelswaren (36), Kohlen und Eisen (126), Baumaterialien (135), künstliche Düngemittel und Kalk für landwirtschaftliche Zwecke (246), Vieh (130) sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse und Torf (249) verteilten. Der größte Teil des Verkehrsumfangs entfiel nach den Einschätzungen der Autoren auf den Empfang der Waren. Zum Versand kommen würden vor allem Vieh und landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Der Realitätsgehalt der Ausführungen soll hier nicht weiter hinterfragt werden. Man mag auch darüber spekulieren, ob die Argumente in der Denkschrift bei den Verantwortlichen die Entscheidung zu Gunsten des Bahnbaus gefördert haben. Es bleibt jedenfalls festzustellen, dass der Bau der Eisenbahnstrecke Bünde - Rahden - Sulingen - Bassum mit preußischem Gesetz vom 3. Juli 1893 (Abschnitt Rahden - Sulingen) bzw. vom 3. Juni 1896 (Abschnitt Sulingen - Bassum) endgültig beschlossen wurde.

Die Bauarbeiten begannen 1897 zwischen Bünde und Rahden. Am 01. Oktober 1899 konnte auf diesem Teilstück der Zugbetrieb aufgenommen werden. Ein Jahr später war die Linie bis Sulingen fertig gestellt. Die Eröffnung des über Varrel (Han) führenden Streckenabschnitts Rahden - Sulingen erfolgte am 29. September 1900 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung. Damit hatte nun auch Varrel einen Anschluss an die weite Welt der Eisenbahnen erhalten. Zunächst allerdings nur in südliche Richtung. Denn noch endete der Schienenstrang im nur wenige Kilometer entfernten Sulingen. Die Arbeiten an dem restlichen Streckenstück bis Bassum wurden jedoch zügig weitergeführt, so dass am 01. August 1901 auch der noch fehlende Abschnitt Sulingen - Bassum dem Verkehr übergeben werden konnte. Damit war die gesamte Nebenbahnstrecke Bünde - Rahden - Sulingen - Bassum mit einer Länge von rund 87 km in Betrieb. Nach den damals gültigen Bestimmungen für Nebenbahnen lag die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Züge bei 40 km/h. Dieser Wert erscheint aus heutiger Sicht eher bescheiden. Wir leben schließlich in einer Zeit, in der Hochgeschwindigkeitszüge auf manchen Strecken mit 300 km / h durch die Landschaft brausen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bedeutete ein solches Tempo gegenüber der Fahrt mit Pferdefuhrwerken und Postkutschen einen erheblichen Fortschritt.



Gastarbeiter aus Polen und Schlesien beim Verlegen der Bahngleise 1901

Schon wenige Jahre nach Beginn des Zugbetriebes konnten durch bauliche und betriebliche Maßnahmen die Voraussetzungen für eine maßvolle Erhöhung der zugelassenen Geschwindigkeiten geschaffen werden. Ab Sommer 1906 durften die Personenzüge mit 50 km/h Grundgeschwindigkeit fahren. Daran änderte sich über viele Jahrzehnte hinweg nichts. In der Zeit nach 1950 stieg die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 60 km/h. Erst im Jahre 1970 erfolgte die Erhöhung auf 80 km/h.

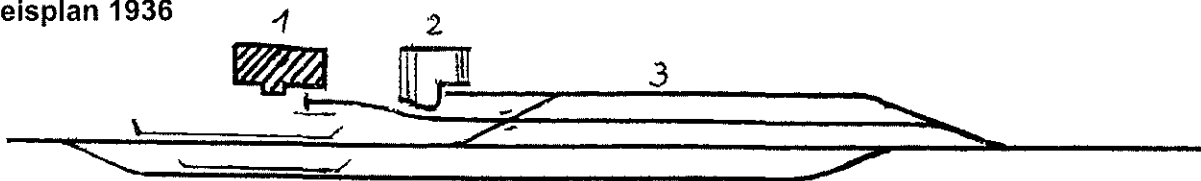
Bahnanlagen

Der Varreler Bahnhof entstand weit außerhalb des Ortes. Entsprechend der eher lokalen Bedeutung einer Nebenbahnstation wurden einfache Anlagen für den Personen- und Güterverkehr geschaffen. Das als Empfangsgebäude mit Güterschuppen gestaltete Bahnhofsgebäude war in der typischen Bauweise vieler Unterwegsstationen an der Strecke Bünde - Bassum ausgeführt worden. Es besaß auf der Gleisseite einen Vorbau, in dem die nötigen technischen Einrichtungen zur Bedienung von Weichen und Signalen untergebracht waren. Ein Dienstwohngebäude und ein Lagerschuppen ergänzten die baulichen Anlagen. Neben den Gebäuden für den Bahnbetrieb entstand auch die typische „Bahnhofswirtschaft“.

Im Jahre 1900 war Varrel in den amtlichen Unterlagen der Eisenbahn als „Haltestelle für den Personen und Güterverkehr“ eingestuft.

Die Station Varrel (Han) lag im Streckenkilometer 55,94 in einer Höhe von 37 m über dem Meeresspiegel. Der folgende Gleisplan zeigt Gestaltung und Umfang der Gleisanlagen im Jahre 1936. Zu jener Zeit war Varrel ein Bahnhof der Rangklasse IV. Es handelte sich dabei um die niedrigste Stufe. Die Einstufung in Rangklassen erfolgte nach der Bedeutung eines Bahnhofs im Eisenbahnbetrieb. Damit im Zusammenhang stand u.a. auch die Höhe der Bezahlung des Dienststellenleiters (Bahnhofsvorstehers).

Gleisplan 1936



Richtung Rahden

Richtung Sulingen

1 = Empfangsgebäude mit Güterschuppen

2 = Laderampe

3 = Ladestraße

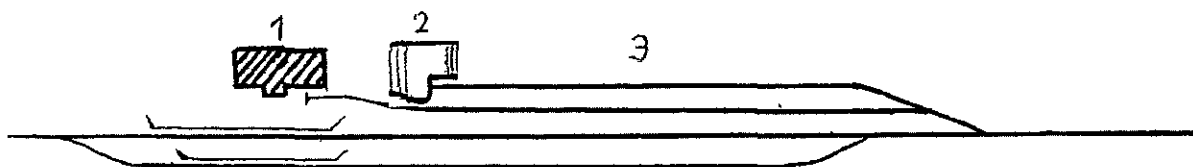
Aus der Zeichnung geht hervor, dass es außer dem durchgehenden Hauptgleis auch ein Überholungs- und Kreuzungsgleis (Ausweichgleis) mit einer Länge von 560 m gab. Somit konnten sich in Varrel (Han) Züge begegnen und ausweichen. An beiden Gleisen gab es Bahnsteige mit einer Länge von 138 m (Hauptbahnsteig am Bahnhofsgebäude) bzw. 105 m (Zwischenbahnsteig). Die beiden übrigen Gleise dienten vor allem dem Güterverkehr. Eines führte bis zum Güterschuppen, das andere diente als Ladegleis und führte bis zu einer kurzen Kopf- und Seitenrampe, die für manche Güter benötigt wurde. An der „Ladestraße“ wurden in der Regel die Güterwagen zur Be- oder Entladung bereitgestellt.

Insgesamt lagen im Varreler Bahnhof damals sieben Weichen. Am Streckengleis aus Richtung Sulingen und Rahden stand jeweils ein Einfahrtsignal. Über viele Jahre hinweg änderte sich nichts an den Varreler Bahnanlagen.

Nach 1950 wurde die Verbindung zwischen dem Ladegleis und dem Hauptgleis ausgebaut. Damit entfielen drei Weichen, wodurch sich der finanzielle Aufwand für die Unterhaltung der Gleisanlagen verringerte. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit stellte man im Hauptgleis und im Ausweichgleis so genannte Ausfahrtsignale für die Ausfahrt der Züge in Richtung Sulingen und Rahden auf.

Der Gleisplan aus dem Jahre 1970 zeigt den veränderten Zustand

Gleisplan 1970



Richtung Rahden

Richtung Sulingen

1 = Empfangsgebäude mit Güterschuppen

2 = Laderampe

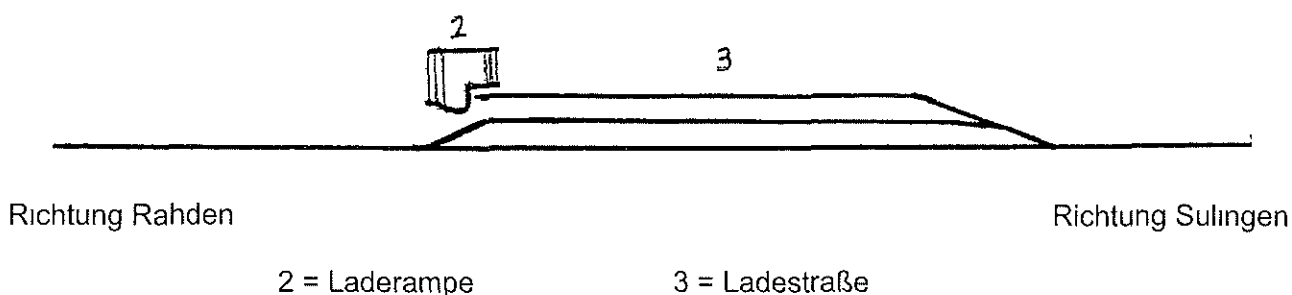
3 = Ladestraße

Zur Konzentration der Verwaltung und zur Verringerung der Kosten wurden kleinere Bahnhöfe schon frühzeitig als selbstständige Dienststellen aufgelöst und anderen Bahnhöfen unterstellt. Auch die Station Varrel (Han) gehörte dazu. Nachdem sie einige Jahre dem Bahnhof Ströhen-Wagenfeld unterstellt war, wurde sie am 01. Mai 1975 dem Bahnhof Sulingen angegliedert.

Bis zum Herbst 1981 fungierte Varrel (Han) noch als „Zugmeldestelle“, die mit einem Fahrdienstleiter besetzt war. Im Rahmen der fortschreitenden Rationalisierung des Bahnbetriebes besonders auf Nebenbahnen kam es zu einer erheblichen Reduzierung der Gleisanlagen. Der Reisezugverkehr in Varrel (Han) war schon 1975 eingestellt worden und der Güterverkehr entwickelte sich ebenfalls rückläufig. Um Kosten zu sparen wurde das Personal (der Fahrdienstleiter) abgezogen

Im Rahmen der Umgestaltung der Gleisanlagen wurde das Ausweichgleis abgebaut. Ebenso entfielen alle Signale Varrel (Han) galt nun als „Ausweichanschlussstelle“. Die verbliebenen drei Weichen mussten von Hand umgestellt werden, so dass weitergehende technische Einrichtungen zu ihrer Bedienung nicht mehr nötig waren.

Gleisplan 1982



Der Bahnhof Varrel (Han) war nun weitgehend verwaist und wurde lediglich noch vormittags von einem so genannten Übergabezug aus Richtung Sulingen - Barenburg angesteuert, falls Güterwagen zugestellt oder abgeholt werden mussten

In der Zeit vor den oben beschriebenen einschneidenden Veränderungen gestaltete sich der Betriebsalltag bis in den November 1981 hinein noch einigermaßen abwechslungsreich. Die Dienstzeiten für den Fahrdienstleiter lagen montags bis freitags zwischen 07.30 Uhr und 10.00 Uhr sowie 13.20 Uhr und 18.35 Uhr. In dieser Zeit waren planmäßig 8 - 9 Züge in das Zugmeldebuch einzutragen. Im Sommerfahrplan 1981 machte ein Güterzug aus (Sulingen) Barenburg den Anfang, der morgens gegen 8.00 Uhr die für Varrel (Han) bestimmten Güterwagen brachte und dann mit den eventuell abzuholenden Wagen wieder nach Barenburg fuhr. Für 8.43 Uhr war die Durchfahrt des Eilzuges von Hamm nach Bremerhaven vorgesehen, gefolgt von dem Gegenzug (Eilzug von Wilhelmshaven nach Paderborn) um 9.01 Uhr. Um 9.36 Uhr sollte planmäßig ein Güterzug von Maschen (bei Hamburg) nach Nürnberg den Varreler Bahnhof durchfahren.

Die nächsten Zugbewegungen gab es erst wieder am Nachmittag. Bei Bedarf erschien gegen 14.30 Uhr noch einmal ein Güterzug aus Richtung Barenburg, um Wagen zuzustellen oder abzuholen. Als nächster Zug war im Fahrplan für 17.08 Uhr der Eilzug von Paderborn nach Wilhelmshaven vorgesehen. Eine halbe Stunde später (Durchfahrtszeit: 17.39 Uhr) folgte ihm der Güterzug aus Nürnberg auf seinem Weg zum Rangierbahnhof Maschen. In der Regel konnte sich der Fahrdienstleiter nun schon auf seinen Feierabend freuen, denn der Eilzug von Cuxhaven nach Altenbeken, der um 18.11 Uhr durch Varrel (Han) fahren sollte, war die letzte planmäßige Zugbewegung des Tages.

Für samstags waren nur zwei Züge in den Fahrplanen verzeichnet. Es handelte sich um die schon erwähnten Güterzüge von Maschen nach Nürnberg bzw. umgekehrt., wobei der Zug in Richtung Norden aber deutlich früher verkehrte (Durchfahrt Varrel 14.39 Uhr)

Nach Umgestaltung der Bahnanlagen in Varrel (Han) wurde das Bahnhofsgebäude mit den Stellwerkseinrichtungen nicht mehr benötigt und 1982 abgerissen. In diesem Zusammenhang bleibt zu erwähnen, dass ein Teil des Gebäudes, nämlich der Güterschuppen, schon in den siebziger Jahren von der Bildfläche verschwand, nachdem das Dach durch einen Herbststurm erheblich beschädigt worden war und ein Bedarf für diesen Gebäudeteil nicht mehr bestand. Das verbliebene Gebäude wurde kaum noch unterhalten und machte in den letzten Jahren vor seinem Abriss einen heruntergekommenen Eindruck

Nachdem seit 1994 keine Reisezüge mehr im Abschnitt Rahden Bassum verkehrten und wenig später auch der zuletzt nur noch spärliche Güterverkehr in Varrel (Han) beendet wurde, hatte die Natur seitdem reichlich Gelegenheit, das Gebiet des ehemaligen Varreler Bahnhofs nach und nach zurückzuerobern.

Personenverkehr

Der Bau der Eisenbahnstrecke Bünde - Rahden Sulingen Bassum brachte für die Bevölkerung in Varrel eine erhebliche Verbesserung der Reisemöglichkeiten. In der Zeit vor 1900 waren Reisen über größere Entfernungen häufig umständlich und unbequem. Außerdem war man sehr lange unterwegs. Um die Verhältnisse zu veranschaulichen, werfen wir einmal einen Blick in das Jahr 1880. Der Ort Varrel, der nach der Zählung vom 1. 12. 1880 934 Einwohner hatte, lag damals abseits des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Von Sulingen aus gab es Postkutschenverbindungen nach Twistringen und nach Nienburg. Für die 18 km lange Verbindung Sulingen - Twistringen war eine Fahrzeit von 2 Stunden

und 5 Minuten vorgesehen. In Twistringen bestand Anschluss an die Eisenbahnstrecke Osnabrück Bremen. Die Fahrt von Sulingen in das 29 km entfernte Nienburg dauerte 3 Stunden und 25 Minuten. In Nienburg konnte man in die Reisezüge der Strecke Bremen Hannover umsteigen. Die schnellste Reiseverbindung zwischen Sulingen und Bremen über Twistringen dauerte 3 Stunden und 40 Minuten (bis Twistringen mit der Postkutsche, ab Twistringen mit der Eisenbahn). Für eine Reise von Sulingen in die Provinzhauptstadt Hannover war man im günstigsten Fall 5 Stunden und 30 Minuten unterwegs (bis Nienburg mit der Postkutsche, ab Nienburg mit der Eisenbahn). Um die genannten Reisemöglichkeiten nutzen zu können, mussten die Bewohner Varrels erst einmal die Entfernung bis Sulingen zurücklegen, was die Reisedauer noch deutlich verlängerte.

Der Anschluss Varrels an das Eisenbahnnetz brachte eine spürbare Verbesserung im Reiseverkehr. Man konnte sich nun zum Varreler Bahnhof begeben, dort in einen Zug einsteigen und beispielsweise mit einmaligem Umsteigen in Bassum die Großstadt Bremen erreichen. Dadurch war die Reise nicht nur wesentlich bequemer sondern auch erheblich schneller. Dies sei am Beispiel des Sommerfahrplans 1905 verdeutlicht. Es gab täglich vier Reisemöglichkeiten nach Bremen und zurück. Bei den schnellsten Verbindungen lag die Reisezeit unter zwei Stunden (1 h 57 min bzw. 1 h 55 min in der Gegenrichtung).



Inspektionsfahrt zur Bahnbaustelle 1901, Kutscher Ferdinand mit dem Ingenieur Heinrich Steinhaus und Willi Hartje

Reiseverbindungen Varrel - Bremen und zurück										Sommer 1905	
Varrel	ab	05.34	09 19	15.31	19.35	Bremen	ab	06.32	10.07	16 48	20.13
Bassum	an	06.35	10.25	16.31	20.41	Bassum	an	07 22	10.56	17 37	21.02
Bassum	ab	06.43	11.45	16.37	21.18	Bassum	ab	07 27	11.12	17 45	21.22
Bremen	an	07.43	12.30	17.28	22 07	Varrel	an	08.27	12.12	18.47	22.20
schnellste Verbindung.			1 h 57 min			schnellste Verbindung:			1 h 55 min		

Seit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke durch das Sulinger Land verkehrten täglich vier Personenzüge je Fahrtrichtung. Diese Zahl veränderte sich bis kurz vor dem Ersten Weltkrieg nicht. Im Jahre 1914 gab es fünf Zugpaare. Als Folge der Kriegseignisse im Ersten Weltkrieg sank die Zahl der Personenzüge im Jahre 1917 auf nur noch drei je Richtung. Bei diesem Angebot blieb es bis Ende der zwanziger Jahre. Von 1929 an verkehrten bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges wieder vier Personenzugpaare. Die auf Nebenbahnen verkehrenden Personenzüge führten bis Ende der zwanziger Jahre des Zwanzigsten Jahrhunderts in der Regel die 2. 3. und 4. Wagenklasse. Die 3. und 4. Klasse verfügte lediglich über Sitzbänke aus Holzlatten. Die Abschaffung der 4. Klasse im Jahre 1928 änderte am Reisekomfort kaum etwas. Holzbänke in den Reisezugwagen der Personenzüge gehörten bis weit

nach dem Zweiten Weltkrieg zum alltäglichen Bild auf den Nebenstrecken, Sie überdauerten auch die Abschaffung der 3. Wagenklasse im Jahre 1956. Welche Reisemöglichkeiten es ab Varrel vor dem Zweiten Weltkrieg gab, sei an den Fahrplänen von 1901, 1914 und 1939 verdeutlicht.

Bahnhof Varrel (Han)		Personenverkehr		Fahrplan 1901	
		Abfahrt		(gültig ab 01.08.1901)	
von		Zeit	Zug	nach	
Rahden	04.50	05.33	900	Bassum	06.35
Bassum	07.30	08.35	903	Bünde	12.03
Bunde	08.20	10.18	902	Bassum	11.20
Bassum	12.05	13.09	905	Bünde	16.00
Bünde	13.15	15.23	904	Bassum	16.25
Bassum	16.44	17.52	907	Bünde	20.51
Bünde	17.56	19.56	906	Bassum	21.02
Bassum	21.59	23.02	909	Rahden	23.44

Bahnhof Varrel (Han)		Personenverkehr		Fahrplan 1914	
		Abfahrt		(gültig ab 02.06.1914)	
von		Zeit	Zug	nach	
Rahden	04.47	05.27	900	Bassum	06.29
Bassum	07.29	08.31	905	Herford	11.11
Herford	06.16	09.05	902	Bassum	10.20
Bassum	11.00	12.06	907	Herford	14.29
Herford	09.45	12.53	904	Bassum	13.53
Bassum	14.31	15.28	917	Herford	18.14
Herford	13.15	15.28	906	Bassum	16.28
Bassum	17.47	18.55	911	Herford	22.04
Herford	17.10	19.51	908	Bassum	20.56
Bassum	21.27	22.30	913	Rahden	23.10 - Lübbecke 23.46

Ein Blick in die Bahnhofsstatistik der Reichsbahndirektion Münster für den Bahnhof Varrel (Han) zwischen 1930 und 1940 lässt den Umfang des Personenverkehrs zu jener Zeit deutlich werden. Im Jahre 1930 wurden rund 13 400 Fahrkarten verkauft. In den folgenden Jahren lagen die Verkaufsergebnisse etwa zwischen 6 900 und 8 000. In den Kriegszeiten nach 1939 stieg die Zahl der verkauften Fahrkarten an. Sie betrug im Jahre 1940 rund 12 100.

Im Gepäckverkehr wurden in der Zeit nach 1930 in Varrel im Versand und Empfang jährlich jeweils etwa 2 Tonnen Reisegepäck bewegt. Die Zahl der abgefertigten Sendungen lag im Versand zwischen 41 (1931) und 106 (1940) sowie im Empfang zwischen 60 (1933) und 120 (1940).

Der Transport von Expressgut wurde statistisch dem Personenverkehr zugerechnet, denn die eiligen Expressgut-Sendungen, die meistens nur ein geringes Gewicht aufwiesen, wurden in den Personenzügen befördert. Das Expressgutaufkommen für Varrel lag im Zeitraum 1930-1940 im Versand zwischen 1 bis 9 Tonnen bei 102 bis 271 Sendungen. Im Empfang war ein größeres Aufkommen zu verzeichnen, welches sich zwischen 5 bis 9 Tonnen und 359 bis 583 Sendungen bewegte.

Nach wie vor ging es auf den Nebenbahnen eher gemächlich zu. Und so verwundert es nicht, dass sich die Fortschritte hinsichtlich einer Verkürzung der Reisezeiten in Grenzen hielten. Die Personenzüge waren zwischen Bünde und Bassum weiterhin mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h unterwegs. Man war aber immerhin im Jahre 1939 zwischen Varrel und Bremen gegenüber der Reisezeit im Jahre 1905 mit der günstigsten Zugverbindung (1 h 33 min) um etwa 20 Minuten schneller.

Bahnhof Varrel (Han)		Personenverkehr		Fahrplan 1939	
		Abfahrt		(gültig ab 15.05.1939)	
von		Zeit	Zug	nach	
Bassum	06.57	07.50	1508	Herford	10.32
Herford	06.13	08.31	1503	Bassum	09.38
Rahden	10.45 *	11.38	9231	Bassum	13.59
Bassum	11.09	11.58	1512	Herford	13.55
Bassum	14.29	15.21	1518	Herford	17.27
Herford	13.25	15.50	1511	Bassum	16.44
Bassum	17.37	18.33	1498	Herford	20.52
Herford	18.44	20.48	1517	Bassum	21.35
* Anschlusszug von Herford 08.46 - Bünde 09.08				Alle Züge 2 / 3 Klasse	

Reiseverbindungen Varrel - Bremen und zurück										Sommer 1939	
Varrel	ab	08.31	11.38	15.50	20.48	Bremen	ab	06.07	10.18	13.35	16.42
Bassum	an	09.38	13.59	16.44	21.35	Bassum	an	06.51	11.04	14.19	17.26
Bassum	ab	10.24	14.19	16.49	21.39	Bassum	ab	06.57	11.09	14.29	17.37
Bremen	an	11.05	15.04	17.39	22.21	Varrel	an	07.50	11.57	15.21	18.33
schnellste Verbindung:			1 h 33 min			schnellste Verbindung			1 h 39 min		

Die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges beeinflussten auch den Eisenbahnverkehr in zunehmendem Maße. Wenn die Kriegsschäden in den ländlichen Gebieten auch nicht ein solches Ausmaß wie in den städtischen Ballungsräumen erreichten, so war dennoch nach dem Ende der Kriegshandlungen im Mai 1945 auch auf der Strecke Bünde - Rahden - Sulingen - Bassum an einen geordneten Eisenbahnbetrieb nicht zu denken. Ein durchgehender Zugverkehr zwischen Bünde und Bassum war nicht mehr möglich, denn Anfang April 1945 war die Eisenbahnbrücke über den Mittellandkanal gesprengt worden.

Nach dem Sieg der Alliierten wurde umgehend mit der Beseitigung der Kriegsschäden begonnen, doch wirkte sich dies auf die zivile Nutzung der Eisenbahn zunächst nicht in größerem Maße aus. Das gesamte Eisenbahnwesen stand unter der Kontrolle der alliierten Streitkräfte und diente anfangs fast ausschließlich militärischen Bedürfnissen. Die zivilen Reisewünsche der Bevölkerung hatte dahinter zurückzustehen. Der Personenverkehr im Raum Sulingen wurde daher zunächst nur in sehr bescheidenem Umfang wieder aufgenommen. In dem ab 15. November 1945 gültigen Fahrplan war nur ein Zugpaar zwischen Gestringen und Bassum enthalten. Es handelte sich um einen werktags verkehrenden Guterzug mit Personenbeförderung, der planmäßig um 9.00 Uhr in Gestringen startete, in Varrel (Han) von 10.45 Uhr bis 10.57 Uhr Station machte und Bassum um 12.43 Uhr erreichte. Der Gegenzug begann seine Fahrt um 14.00 Uhr in Bassum, hatte in Varrel (Han) einen Aufenthalt von 15.57 Uhr bis 16.07 Uhr und traf planmäßig um 17.47 in Gestringen ein.

Nach der Reparatur der Brücke über den Mittellandkanal war ab Frühjahr 1946 wieder durchgehender Zugbetrieb zwischen Bünde und Bassum möglich. Im Herbst 1946 fuhren in Varrel an Werktagen schon wieder drei Personenzüge je Fahrtrichtung, davon ein Zugpaar allerdings nur auf besondere Anordnung. Um 1950 hatten sich die Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb weitgehend normalisiert. Zwischen 1951 und 1964 verkehrten an Werktagen 5 Züge und an Sonntagen 4 Züge in Richtung Rahden - Bünde. In Richtung Sulingen - Bassum fuhren an Werktagen 5 (ab 1956: 6) Züge und an Sonntagen 4 - 5 Züge.

Bahnhof Varrel (Han)		Personenverkehr		Fahrplan 1949
Abfahrt			(gültig ab 15.05.1949)	
von	Zeit	Zug	nach	
Rahden 04 50	05 27	3501	Bassum 06.19 - Bremen Hbf 07.02°	
Sulingen 06.28	06.45	3508 ♦	Bünde 08.24 - Herford 09.05 - Bielefeld Hbf 09.28 **	
Herford 07.13	09 42	3507	Bassum 10.42 - Bremen Hbf 11.40	
Bremen Hbf 08.30 - Bassum 09 24	10.16	3514	Bünde 11.59 - Herford 12.51	
Detmold 10.20 - Herford 11 15	13.19	3511 W	Bassum 14.13	
Bremen Hbf 13.47 - Bassum 14.47	15.41	3520	Bünde 17.29 - Herford 17 59 - Bielefeld Hbf 18.20	
Herford 13.48	16.55	3515	Bassum 18.12	
Bassum 17.45	18.44	3526 W	Rahden 19 19	
Bielefeld 16.52 - Herford 17 13	19.58	3517 ♦	Bassum 20.56	
Bassum 20.28	21.24	3530	Rahden 21.59 - Bünde 23.05 *	
* ab Rahden nur auf besondere Anordnung		♦ verkehrt nur auf besondere Anordnung		
° S an: 07.16		** ab Strohen (Han) täglich		
alle Züge Klasse 3				

Zusätzlich zu den Personenzügen wurden ab 1949 zwei Eilzüge je Richtung über die Strecke Bünde - Rahden - Sulingen - Bassum geführt. Ein Eilzugpaar verband die Hansestadt Bremen mit der Metropole Frankfurt. Es wies den für diese Verbindung ungewöhnlichen Laufweg von Bremen über Bassum - Sulingen - Rahden - Bünde - Herford - Bielefeld - Paderborn - Brilon - Korbach - Marburg - Gießen auf. Die Züge liefen morgens in Richtung Frankfurt /M und am späten Nachmittag in Richtung Bremen. Das zweite Eilzugpaar verkehrte viele Jahre lang zwischen Cuxhaven und Altenbeken. Den Bahnhof Varrel (Han) durchfuhren alle Eilzüge ohne planmäßigen Halt.

Ab Ende der fünfziger Jahre waren vor den Eilzügen für einige Zeit große Schnellzugdampflokomotiven der Baureihe 03 eingesetzt. Für den Einsatz auf Nebenbahnen wurden einige Maschinen dieses Typs eigens mit einer Druckluftglocke ausgerüstet. Damit sollten sie an den vielen unbeschränkten Bahnübergängen auf sich aufmerksam machen können. Für Lokomotiven dieser Größenordnung, die ja in der Regel auf Hauptbahnen verkehrten, war eine solche Einrichtung im Allgemeinen nicht üblich. Zwischen 1976 und 1983 waren vor den Eilzügen die legendären Diesellokomotiven der Baureihe V 200 eingesetzt, die in den fünfziger und sechziger Jahren die moderne Eisenbahn auf den nicht elektrisch betriebenen Strecken im Fernschnellzug- und Schnellzugdienst repräsentierten.

Die Personenzüge wurden bis in die fünfziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts hinein ausschließlich von Dampflokomotiven gezogen. Zwischen Bünde und Bassum kamen hauptsächlich die kleinen Maschinen der Baureihe 24 zum Einsatz, die für Einsätze auf Nebenbahnen entwickelt worden waren.

Ab 1953 wurden im Personenverkehr in unserer Gegend Schienenbusse eingesetzt. Der Einsatz dieser Fahrzeuge führte nicht nur zu einer Beschleunigung des Reisezugverkehrs. Die Schienenbusse boten mit ihren gepolsterten Sitzen auch einen höheren Fahrkomfort gegenüber den dampflokbetriebenen Zügen, bei denen auch in den fünfziger Jahren auf den Nebenstrecken noch Holzsitze zu finden waren.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz der Schienenbusse wurde in Dörrieh eine Bedarfshaltestelle eingerichtet. Sie bestand lediglich aus einer einfachen Bahnsteigaufschüttung.

Die „Nebenbahnretter“, wie die roten Schienenbusse wegen ihres wirtschaftlicheren Betriebes auch genannt wurden, verdrängten die Dampflokomotiven im Personenzugdienst von dem Streckenabschnitt Rahden - Sulingen - Bassum. Dies weist auch der abgedruckte Fahrplan für den Sommer 1960 aus. Lediglich einer der aufgeführten Züge wurde noch von einer Dampflokomotive befördert.

Bahnhof Varrel (Han)		Personenverkehr		Fahrplan 1960	
		Abfahrt		(gültig ab 29.05.1960)	
von		Zeit	Zug	nach	
Rahden	04.54	05.25	T 1353 W	Bassum	06 10
Rahden	05 29	06.02	T 1353 S	Bassum	06.48
Bassum	06 36	07.20	T 1368 W	Herford	09.46
Herford	06 31	08.45	T 1367	Bassum	10.14
Bassum	09.40	10.23	T 1370	Herford	12.07 ¹⁾
Bassum	12.26	13 11	T 1376	Herford	14.58
Herford	11.25	13 12	T 1371	Bassum	13.56
Lübbecke	13.22	14 19	1373 W	Sulingen	14.32
Bassum	14 40	15 26	T 1380 S	Herford	18.02
Bassum	14.40	15.40	T 1380 W	Herford	18.02
Bielefeld	13 41 - Herford 14.14	16.22	T 1383 W	Bassum	17.38
Rahden	16 15	16.48	T 1383 S	Bassum	17 38
Bassum	18 20	19.19	T 1388	Herford	21 45.- Bielefeld 22 12
Rahden	18.47	19 20	T 1385 W	Bassum	20 44
Rahden	20.07	20.39	T 1385 S	Bassum	21 23
¹⁾ S nur bis Rahden, Anschlusszug nach Herford T = Triebwagen			Alle Züge 2. Klasse		

Die schnellste Reisemöglichkeit zwischen Varrel und Bremen lag im Jahre 1960 bei 1 h 18 min. Bei dieser Verbindung konnte man schon in Sulingen umsteigen und den Eilzug benutzen, der kurz zuvor den Varreler Bahnhof durchfahren hatte.

Reiseverbindungen Varrel - Bremen und zurück								Sommer 1960		
		W	S		W	W	S			
Varrel	ab	05.25	06.02	13 12	16 22	19 20	20.39	Varrel	ab	20.13
Bassum	an	06.10	06.48	13.56	17.38	20 44	21.23	Sulingen	an	21 02
Bassum	ab	06.25	06.54	14.05	17.49	20 57	21 29	Sulingen	ab	21 22
Bremen	an	07.12	07.50	14.48	18.50	21.57	22 11	Bremen	an	22 20
schnellste Verbindung. 1 h 18 min										
		W			W	S	W			
Bremen	ab	06.02	09.09	11.30	13.32	13.32	17.10			
Bassum	an	06.26	09.34	12.21	14.27	14.27	17.57			
Bassum	ab	06.36	09.40	12.26	14.40	14.40	18.20			
Varrel	an	07.20	10.23	13.11	15.40	15.26	19.19			
schnellste Verbindung: 1 h 14 min										

Die Entwicklung des Personenverkehrs in Varrel (Han) nach 1950 mag durch einen weiteren Blick auf die Bahnhofsstatistik verdeutlicht werden. Im Jahre 1950 wurden 12571 Fahrkarten verkauft. Mit zunehmender Motorisierung auch in den ländlichen Regionen sank die Bedeutung der Eisenbahn im Reiseverkehr. Diese Entwicklung bewirkte auch in Varrel (Han) einen stetigen Rückgang des Fahrkartenverkaufs. Für 1960 weist die Statistik noch eine Zahl von 3588 verkauften Fahrkarten aus. Der Erlös aus dem Personenverkehr lag bei rund 15800 DM

Im Gepäckverkehr wurden im Zeitraum 1950 - 1960 zwischen 94 und 43 Sendungen im Versand, sowie 71 und 32 Sendungen im Empfang abgefertigt. Der Expressgutverkehr brachte in jener Zeit ein abgefertigtes Gewicht zwischen 13 t (760 Sendungen) und 2 t (299 Sendungen) im Versand. Der Empfang lag zwischen 22 t (1487 Sendungen) und 17 t (1624 Sendungen) Als Einnahmen aus dem Expressgutverkehr waren für das Jahr 1960 insgesamt 5163 DM zu verzeichnen. Trotz der rückläufigen Fahrgastzahlen war der Umfang des Reisezugangebotes bis in die Mitte der sechziger

Jahre des 20. Jahrhunderts unverändert geblieben. Werktags fuhren 5 Züge in Richtung Rahden und 6 Züge in Richtung Bassum. An Sonn- und Feiertagen war ein Zugpaar weniger unterwegs. Zwischen 1965 und 1967 verringerte sich die Zahl der Reisezüge an Werktagen auf nur noch zwei pro Richtung. An Sonn- und Feiertagen musste der Fahrdienstleiter bis 1972 noch 3 Züge in Gestalt der roten Schienenbusse abfertigen.

Bahnhof Varrel (Han)		Personenverkehr		Fahrplan 1974	
		Abfahrt		(gültig ab 26.05.1974)	
von		Zeit	Zug	nach	
Herford	06.16 ²⁾	08.14	T 7752	Bassum	08.59
Bassum	10.07	10.42	T 7773	Herford	12.12
Herford	11.51 ³⁾	13.42	T 7758	Bassum	14.22
Bassum	14.34	15.10	T 7779 S	Rahden	15.38
Bassum	14.59	15.37	T 7783 W	Herford	17.33 ¹⁾
¹⁾ Sa nur bis Rahden; Anschlusszug nach Herford				²⁾ S nur von Rahden	
³⁾ Wa in Rahden umsteigen				alle Züge 2. Klasse	

Das Ende des Eisenbahn-Personenverkehrs kam für Varrel zum Sommer 1975. Zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1975 wurde im Abschnitt Bassum - Rahden der Personenverkehr mit Ausnahme der Eilzüge eingestellt. Die bis dahin noch zwischen Bassum und Rahden bzw. in der Gegenrichtung verkehrenden zwei Schienenbusfahrten wurden durch Straßenbusse ersetzt. Die verbliebenen zwei Eilzugpaare (ohne Halt in Varrel) fuhren nur noch an Werktagen außer samstags. Das Eilzugpaar Bremen - Frankfurt/M wurde ersetzt durch Eilzüge Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen - Bassum - Sulingen - Rahden - Herford - Altenbeken bzw. Herford - Rahden - Sulingen - Bassum - Bremen - Oldenburg. Das zweite Eilzugpaar verkehrte zwischen Detmold und Cuxhaven.

Auf allen Bahnhöfen zwischen Bassum und Rahden, also auch in Varrel, herrschte nun von Samstag nachmittag bis Montag früh Dienstruhe.

Ebenfalls ab 1. Juni 1975 gab es für Varrel weitere Einschränkungen im Bahnbetrieb. Die Abfertigungsbefugnisse für Gepäck- und Expressgutverkehr wurden aufgehoben. Das bedeutete, dass in Varrel kein Reisegepäck und Expressgut mehr aufgegeben werden oder ausgeliefert werden konnten. Der nächstgelegene Bahnhof für Reisegepäck und Expressgut war Sulingen.

Für Varrel blieb nur noch der Güterverkehr.

Varrel (Han)		Personenverkehr				Statistik			
	Personenverkehr	Gepäckverkehr				Expressgutverkehr			
	verkaufte Fahrkarten	abgefertigtes Gewicht		abgefertigte Sendungen		abgefertigtes Gewicht		abgefertigte Sendungen	
	Zahl	V	E	V	E	V	E	V	E
		Tonnen		Zahl		Tonnen		Zahl	
1930	13.388	2	2	72	88	9	7	132	493
1932	7.676	2	2	53	65	1	5	102	359
1934	6.940	2	2	52	69	2	6	157	488
1936	6.846	2	2	62	85	3	7	177	571
1938	7.547	3	2	127	82	3	6	232	488
1940	12.096	3	3	106	120	4	7	271	490
1950	12.571	2	2	84	63	13	22	760	1.487
1952	7.945	2	1	55	38	5	19	462	1.655
1954	5.794	1	1	45	41	3	19	306	1.778
1956	6.434	2	2	76	67	3	21	292	1.881
1958	4.188	1	1	51	47	3	17	258	1.624
1960	3.588	1	1	48	32	3	21	269	2.011

1962	2.930	1	1	33	32	3	19	195	1 635
1964	2 358	4	3	30	31	2	16	131	1.233
1966	1.462	1	1	16	12	2	13	113	1.086
1967	1 040	1	1	14	16	2	12	112	878
1968	1.218	1	1	10	15	2	9	134	800
1970	843			8	9	2	8	93	677
1972	1 615			7	7	1	5	77	449

Güterverkehr

Die Anbindung Varrels an das Eisenbahnnetz bot besonders für die Guterbeförderung erhebliche Verbesserungen. Die Waren konnten nun in größeren Mengen kostengünstiger und schneller transportiert werden. In Varrel wurden hauptsächlich die für ländliche und von der Landwirtschaft geprägte Gebiete typischen Güter umgeschlagen. Dies waren im Empfang vor allem künstliche Düngemittel und Brennstoffe (Kohlen) und im Versand landwirtschaftliche Erzeugnisse, darunter in größerem Umfang auch Vieh.

Ein Blick in die Bahnhofsstatistik verdeutlicht den Umfang des Güterverkehrs in Varrel (Han) im Zeitraum von 1930 bis 1940. In dieser Zeit wurden jährlich zwischen 170 t und 399 t Stückgut entladen, die sich auf 1531 bis 3778 Sendungen verteilten. Zum Versand kamen 113 t bis 256 t in 926 bis 1316 Sendungen.

Im Wagenladungsverkehr bewegte sich die Gütermenge im Empfang zwischen 3102 t und 8021 t. Verladen wurden zwischen 512 t und 1651 t. Die Zahl der abgefertigten Sendungen, die in etwa auch der Zahl der Wagen entspricht, reichte im Empfang von 245 bis 645 und im Versand von 50 bis 153.

Der Versand von lebendem Vieh hatte in Varrel bei weitem nicht die Bedeutung wie zum Beispiel im benachbarten Sulingen. Die in der Statistik angegebenen Stückzahlen konnten sich aber durchaus sehen lassen. Im Zeitraum 1930 bis 1940 wurden jährlich zwischen 380 und 857 Stück Großvieh und Pferde sowie 1949 bis 7998 Stück Jungvieh, Kleinvieh und Schweine verladen. Dabei kamen auch spezielle doppelbodige Viehwagen zum Einsatz. Die Zielbahnhöfe der Viehtransporte lagen vor allem im Ruhrgebiet und im Rheinland.

Zur Bedienung der einzelnen Bahnhöfe im Güterverkehr dienten damals die so genannten Nahgüterzüge, die in der Regel in den Rangierbahnhöfen größerer Orte begannen und an jeder Unterwegsstation hielten, um Stückgut ein- und auszuladen und Wagen abzusetzen oder in den Zug einzustellen. In Varrel (Han) verkehrten in den dreißiger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts täglich zwei Nahgüterzüge je Richtung. Sie fuhren zwischen Kirchweyhe, damals für den Güterverkehr noch ein bedeutender Bahnhof, und Rahden.

Mit zunehmender Dauer des Zweiten Weltkrieges wurde auch der Transport von Gütern mit der Eisenbahn immer schwieriger. In der Nachkriegszeit galten die Bemühungen beim Wiederaufbau des Eisenbahnwesens in hohem Maße der Verbesserung der Situation im Güterverkehr.

Um die Verhältnisse für Varrel (Han) zu dokumentieren, blicken wir erneut auf die Bahnhofsstatistik: Der Stückgutverkehr hatte sich in den späten vierziger Jahren schon wieder gut entwickelt. Im Jahre 1948 kamen in diesem Verkehrsbereich 150 t zum Versand und 263 t wurden entladen. Zu Beginn der fünfziger Jahre gab es beim Versand von Stückgut zunächst einen Rückgang. In den folgenden Jahren bis 1964 stiegen die Werte jedoch wieder und lagen lange Zeit jährlich etwa zwischen 130 t und 140 t. Der Empfang von Stückgut war insgesamt gesehen eher rückläufig. Im Jahre 1950 wurden in Varrel (Han) noch 268 t entladen. Ab Mitte der fünfziger Jahre bewegten sich die Zahlen etwa zwischen 140 t und 160 t. 1965 wurden in Varrel (Han) noch 71 t (257 Sendungen) im Versand abgefertigt, die 5456 DM an Einnahmen brachten. Der Empfang belief sich noch auf 124 t (1468 Sendungen) und Einnahmen von 10 000 DM. In der Folgezeit ging der Stückgutverkehr in Varrel (Han) drastisch zurück. Im Jahre 1969 waren nur noch 3 t (50 Sendungen, Einnahmen 199 DM) im Versand und 62 t (788 Sendungen, Einnahmen 4713 DM) im Empfang zu verzeichnen.

Die umfangreichen Spar- und Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn zur Verringerung des stetig wachsenden Defizits führten im Bereich des Stückgutverkehrs, der hohe Verluste aufwies, zu einer Konzentration auf größere Bahnhöfe, von denen aus kleinere Stationen per Lkw bedient werden sollten. Davon betroffen war auch Varrel (Han), wo der Stückgutverkehr am 31. Mai 1970 eingestellt wurde.

Bei den Wagenladungen lag das abgefertigte Gewicht im Zeitraum 1950 bis 1970 zwischen 1062 t und 2116 t (Versand) sowie zwischen 2585 t und 5114 t (Empfang).

Der Viehversand ab Varrel (Han) war in der Zeit nach 1950 großen Schwankungen unterworfen. Bis 1965 lag die Zahl der abgefertigten Sendungen zwischen 51 und 137. Im Jahre 1967 wurden noch 10 mit Vieh beladene Wagen von Varrel (Han) aus auf die Reise geschickt. In den Jahren 1968 und 1969 ist in der Statistik jeweils nur 1 Wagen verzeichnet. Damit endete der Versand von lebendem Vieh ab Varrel (Han).

Auch in der Zeit nach 1950 verkehrten werktags je zwei Nahgüterzüge in Richtung Sulingen und in Richtung Rahden, die bei Bedarf in Varrel (Han) Güterwagen zustellten oder abholten und den Stückgutverkehr abwickelten. Im Jahre 1960 beispielsweise fuhr morgens ein Zug von Rahden über Sulingen nach Nienburg und einer vom Rangierbahnhof Bremen nach Rahden. Abends verkehrten die Züge von Sulingen nach Rahden und von Rahden nach Kirchweyhe.

Ab 1962 blieb nur noch ein Güterzugpaar übrig. Der vormittägliche Zug fuhr von Kirchweyhe (Bremen) nach Rahden und abends ging es von Rahden nach Kirchweyhe (Bremen).

Im Sommer 1966 wurden diese Züge aufgegeben. Die für Varrel (Han) bestimmten Güter wurden nun zunächst aus Richtung Diepholz bis Sulingen befördert und von dort mit einer Kleinlok bis Varrel (Han) gefahren. Um die Mittagszeit kam der Zug hier an, rangierte die ankommenden (in der Regel beladenen) Güterwagen an die Ladestraße und nahm die zur Abholung bereiten (meist leeren) Wagen wieder mit nach Sulingen, von wo aus sie dann weiterbefördert wurden.

Neben dem beschriebenen Güterverkehr nach und von Varrel brachten zeitweise auch andere Züge etwas Abwechslung in den Bahnbetrieb. Von 1978 bis 1985 durchfuhren Güterzüge den Bahnhof, die häufig interessante und ungewöhnliche Sendungen transportierten. Es handelte sich dabei um ein Zugpaar, das vorrangig für Güter mit „Lademaßüberschreitung“ bestimmte war und auf seinem Weg zwischen Hamburg bzw. dem südlich der Hansestadt gelegenen Rangierbahnhof Maschen und Nürnberg dem Umweg über Kirchweyhe - Bassum - Sulingen - Rahden - Bünde - Herford - Bielefeld - Paderborn - Kassel - Gießen - Aschaffenburg - Lauda - Crailsheim - Ansbach nahm und dabei auch Nebenbahnen befuhr. Ein Grund für dieses Vorgehen lag darin begründet, dass diese Züge nur mit einer geringen Geschwindigkeit (65 km/h) fahren durften, was nicht zuletzt auch an den häufig mitgeführten Ladungen mit Überbreite oder Überlänge lag.

Bei den mit diesen Zügen beförderten Gütern handelte es sich vor allem um Erzeugnisse aus dem Bereich der Eisen- und Stahlindustrie, des Maschinenbaus und der Fahrzeugindustrie. Dazu gehörten zum Beispiel Bleche, Stahlkonstruktionen, Maschinenteile, Maschinen in Kisten oder Straßenfahrzeuge (Lkw). Die Transporte liefen hauptsächlich aus dem süddeutschen und westdeutschen Raum zu den Häfen in Bremen, Hamburg oder an der Unterweser. Häufig wurden die Güterzüge auch für militärische Güter (Militärfahrzeuge und Panzer) genutzt.

Über einen längeren Zeitraum hinweg verkehrten bei Bedarf auch besondere Militärgüterzüge über die Strecke Bünde - Rahden - Sulingen - Bassum. Sie transportierten schweres militärisches Gerät vor allem zwischen den Truppenübungsplätzen in der Lüneburger Heide und den Militärstandorten im westfälischen Raum. Diese Züge fuhren zum Teil auch nachts, wenn der reguläre Eisenbahnbetrieb in Varrel (Han) ruhte.

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Varrel (Han) nach 1970 soll hier noch ein wenig genauer betrachtet werden. Nach Einstellung des Stückgutverkehrs verblieben nur noch ganze Wagenladungen. Zum weitaus größten Teil bestanden die für Varrel (Han) bestimmten Sendungen aus Düngemitteln, die hauptsächlich von inländischen Fabriken stammten. Einen bedeutenden Anteil daran besaßen Kali-Düngemittel aus dem Raum Hildesheim. In geringem Umfang kamen die Düngemittellieferungen auch aus Belgien und Luxemburg.

Als weitere Güterart waren im Empfang Brennstoffe in Form von Kohlen (i.d.R. Braunkohlenbriketts) zu nennen. Sie wurden überwiegend von verschiedenen Fabriken des Rheinlandes nach Varrel auf die Reise geschickt.

Im Jahre 1970 erreichte das Güteraufkommen im Empfang rund 5000 t in insgesamt 234 Güterwagen. Zum Versand kamen 86 Wagen mit 1700 t. Dazu zählten vor allem erntefrische Speisekartoffeln.

Für 1975 liegen genaue Angaben über die Verteilung der ankommenden und abgehenden Wagenladungen auf die einzelnen Güterarten vor. Danach gliederten sich die 193 Wagenladungen mit dem Ziel Varrel (Han) in 144 Wagen (rund 3650 t) mit Düngemitteln, 11 Wagen (rund 260 t) mit Kohlen und 38 Wagen mit sonstigen Gütern. Von Varrel (Han) abgeschickt wurden 28 Wagenladungen. Darunter befanden sich allein 23 gedeckte Güterwagen mit 470 t Kartoffeln. Ziel der Kartoffellieferungen waren vor allem Orte im Ruhrgebiet und im bergischen Land (u.a. Dortmund, Bochum, Remscheid, Wuppertal). Eine Wagenladung umfasste in der Regel 20 t Kartoffeln in 800 Säcken. Aus den Frachtbriefen sind auch die Namen der gelieferten Kartoffelsorten zu entnehmen. Namen wie „Hansa“ oder „Grata“ sind einigen mit der Landwirtschaft vertrauten Varrelern sicherlich noch bekannt. Die Anteile der Kartoffelsorten an einer Wagenladung wurden in Doppelzentnern angegeben.

Der Umfang der jährlich zwischen Ende August und Anfang November zum Versand kommenden Kartoffellieferungen war erheblichen Schwankungen unterworfen, insgesamt gesehen aber rückläufig. Im Jahre 1990 wurden noch 4 Wagen mit Kartoffeln auf die Reise geschickt. Ein Jahr später waren es 7 Wagenladungen. 1992 verließ nur noch ein beladener Wagen den Bahnhof in Varrel (Han). Die rückläufige Entwicklung des Gütereempfangs ließ ebenfalls die sinkende Bedeutung des Eisenbahn-Güterverkehrs für den ländlichen Raum deutlich werden. Im Jahre 1980 lag das Güteraufkommen letztmalig über 100 Wagen. Von den insgesamt 118 Güterwagen, die in Varrel entladen wurden, enthielten 73 Düngemittel mit rund 1900 t. Zehn von ihnen waren mit zusammen 250 t Kohlen (überwiegend Braunkohlenbriketts) beladen. Die restlichen Lieferungen verteilten sich auf Kalk, Futtermittel, Torf und sonstige Güter.

Fünf Jahre später (1985) wurden nur noch 38 beladene Wagen nach Varrel transportiert. Ihre Ladung gliederte sich in Düngemittel (30 Wagen mit 805 t), Kohlen (7 Wagen mit 182 t) und Torf (1 Wagen mit 16 t).

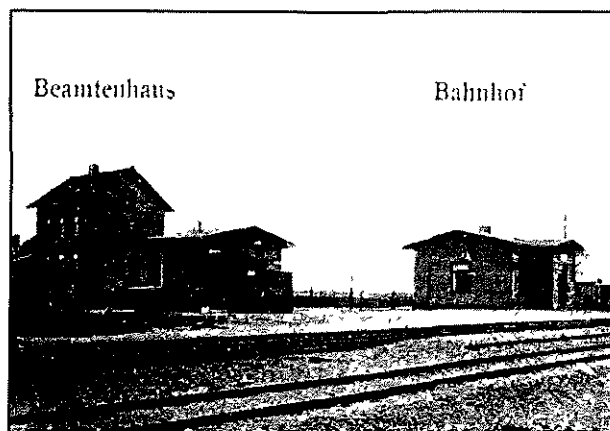
Für das Jahr 1990 weist die Statistik im Gütereempfang für Varrel (Han) noch 23 Wagenladungen auf. In 19 Güterwagen wurden rund 510 t Düngemittel geliefert. Die restlichen 4 Wagen enthielten 104 t Braunkohlenbriketts.

Das Ende des Güterverkehrs in Varrel (Han) kam 1995. Im Verlaufe des gesamten Jahres mussten nur noch 12 Wagen zugestellt werden, davon 6 mit Düngemitteln (150 t) und 6 mit Kohlen (157 t). Die letzte Lieferung erfolgte am 27. Oktober 1995. Es handelte sich um die 6 mit Düngemitteln beladenen Wagen, die ihre Fracht von Neuhaus bei Fulda nach Varrel transportiert hatten.

Damit endete die Geschichte des Eisenbahnverkehrs in Varrel (Han) nach 95 Jahren. Der Streckenabschnitt Barenburg - Rahden wurde nicht mehr planmäßig befahren und zum 30. Dezember 1997 stillgelegt.

Varrel (Han)	Güterverkehr				Versand und Empfang			
	Stückgut Gewicht		abgefertigte Sendungen		Wagenladungen Gewicht		abgefertigte Sendungen	
	Versand Tonnen	Empfang Tonnen	Versand Zahl	Empfang Zahl	Versand Tonnen	Empfang Tonnen	Versand Zahl	Empfang Zahl
1930	165	399			512	8.021	50	645
1932	133	222			1.131	3.102	96	248
1934	126	228			921	4.204	74	314
1936	133	226			649	4.162	59	296
1938	138	180			1.031	3.839	89	275
1940	256	170			1.651	3.701	123	245
1950	90	268			1.463	4.957	94	292
1952	48	255			1.643	4.532	119	287
1954	64	230			1.181	4.825	76	285
1956	107	147			1.170	2.931	74	184
1958	135	136	406	1.446	1.721	3.144	119	170
1960	136	152	450	1.623	2.062	3.641	105	189
1962	146	162	340	1.635	2.116	4.335	132	246
1964	140	143	404	1.541	2.017	5.026	115	264
1966	11	117	89	1.262	2.409	5.114	136	254
1968	4	65	52	833	1.692	4.692	86	203
1970	1	22	19	316	1.700	5.037	86	234
1972	Stückgutverkehr 01. Juni 1970 eingestellt.				475	5.902	25	241

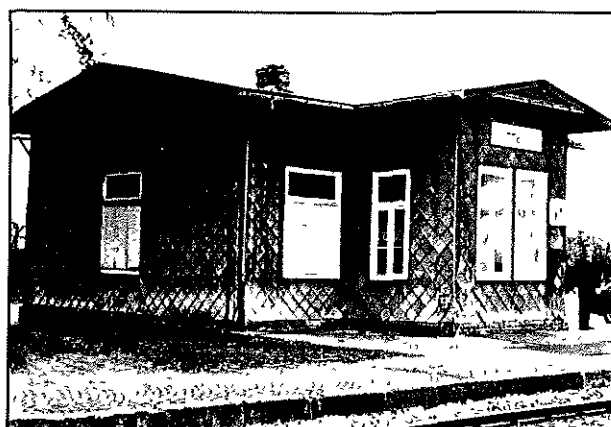
	Tierverkehr Großvieh und Pferde		Jungvieh, Schweine		Kleinvieh		abgefertigte Sendungen	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	Stück		Stück		Stück		Zahl	
1930	689	40			6.810	125	336	28
1932	606	15	2.331	-	4.430	31	291	8
1934	682	12	2.421	9	3.920	7	303	8
1936	737	34	1.537	-	3.672	-	315	14
1938	370	11	310	-	1.639	-	124	3
1940	419	30	1.421	-	5.669	10	266	16
1950	157	7	873	2	424	-	101	2
1952	84	1	746	-	812	-	87	1
1954	22	1	955	-	1.084	-	61	-
1956	16	-	1.986	-	353	-	71	-
1958	58	-	2.706	-	295	-	101	-
1960							85	-
1962							61	-
1964							120	1
1966							11	-
1968							1	-
1970							-	-



Das ehemalige Beamtenhaus der Reichsbahn

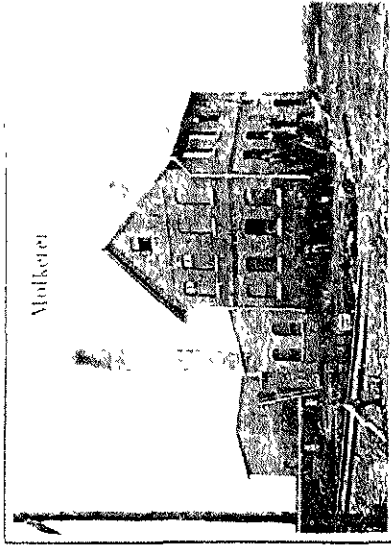


Am ehemaligen eingleisigen Bahnsteig 1970

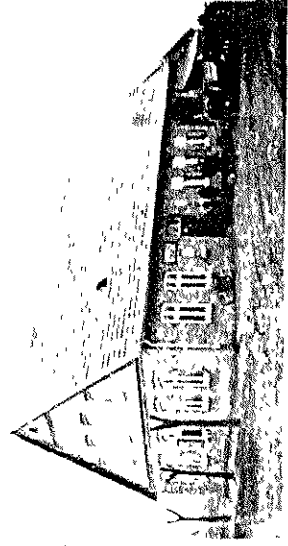


Bahnhof Varrel - das Empfangsgebäude von der Gleisseite. Am Stellwerksraumvorbau Fdl Haberecht

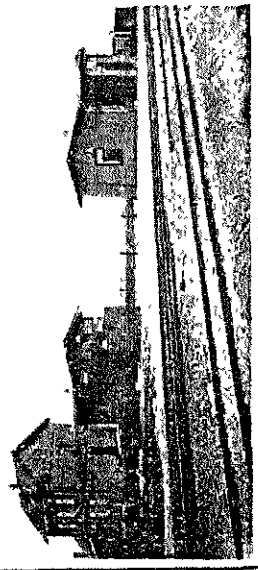
Molkerei



Großhaus zur Bildung von W. Meiß



Beamtenthals



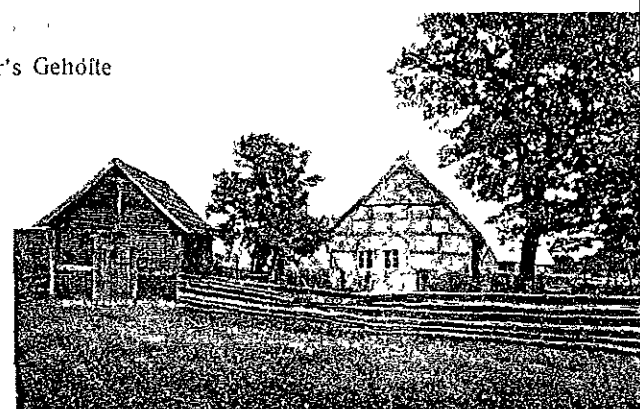
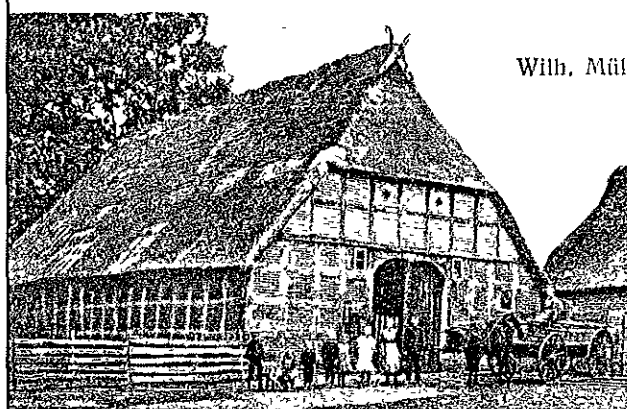
Bahnhof

Groß vom Bahnhof Vörrer
in Dänemark





Straßenzug Hohestr

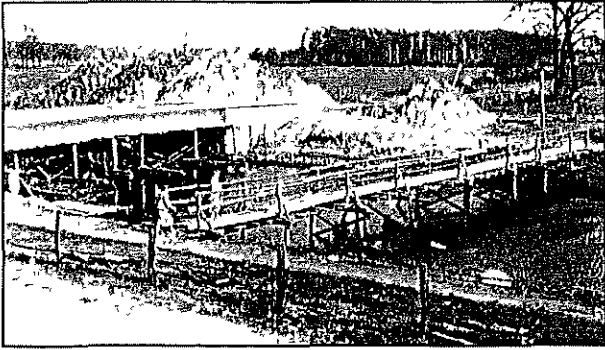


VARREL i. Hannover

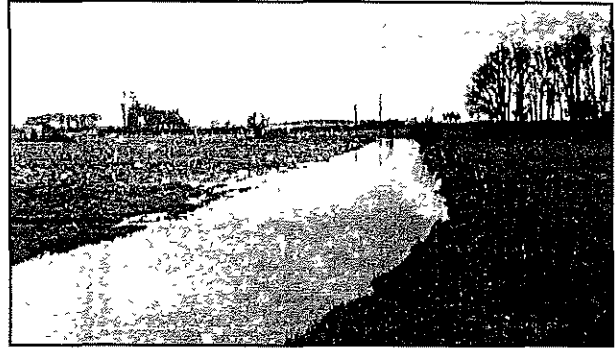
Hof und Gasthaus Müller, Am Bahnhof 30

o. l. Bahnhofsgebäude

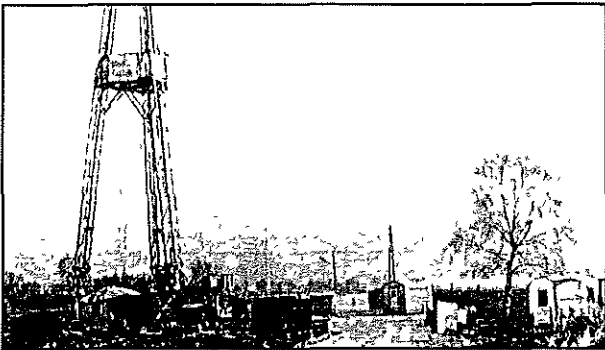
Häuseransichten



23.4.1963 (Ostern) Neubau der Auebrücke



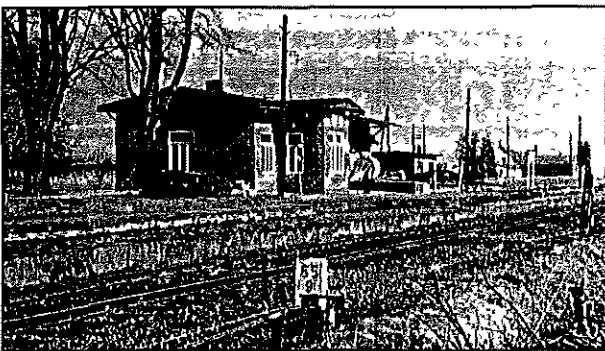
3.4.1961 Die Flöte führt Hochwasser



21.4.1962 Bohrturm bei Kapitten Führen



Ostern 1971 Ortseingang in Richtung Bahnhof



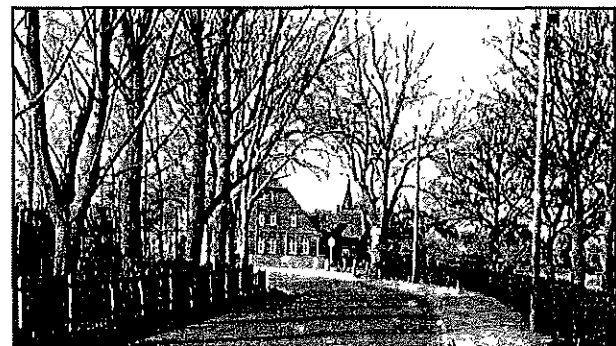
7.4.1969 Bahnhof Varrel/Hann eingleisige Nebenstrecke, Betrieb eingestellt



Ostern 1971 Krämer Kick, 1971 wegen Straßenbau abgerissen, links Gaststätte Lindenhof Hartje



Ostern 1971 Blick auf Gashaus Henke



3.4.1961 Flöthe mit Blick auf Oberdamm