

VON RODENÄS ZUR BARENTSEE UND ZURÜCK

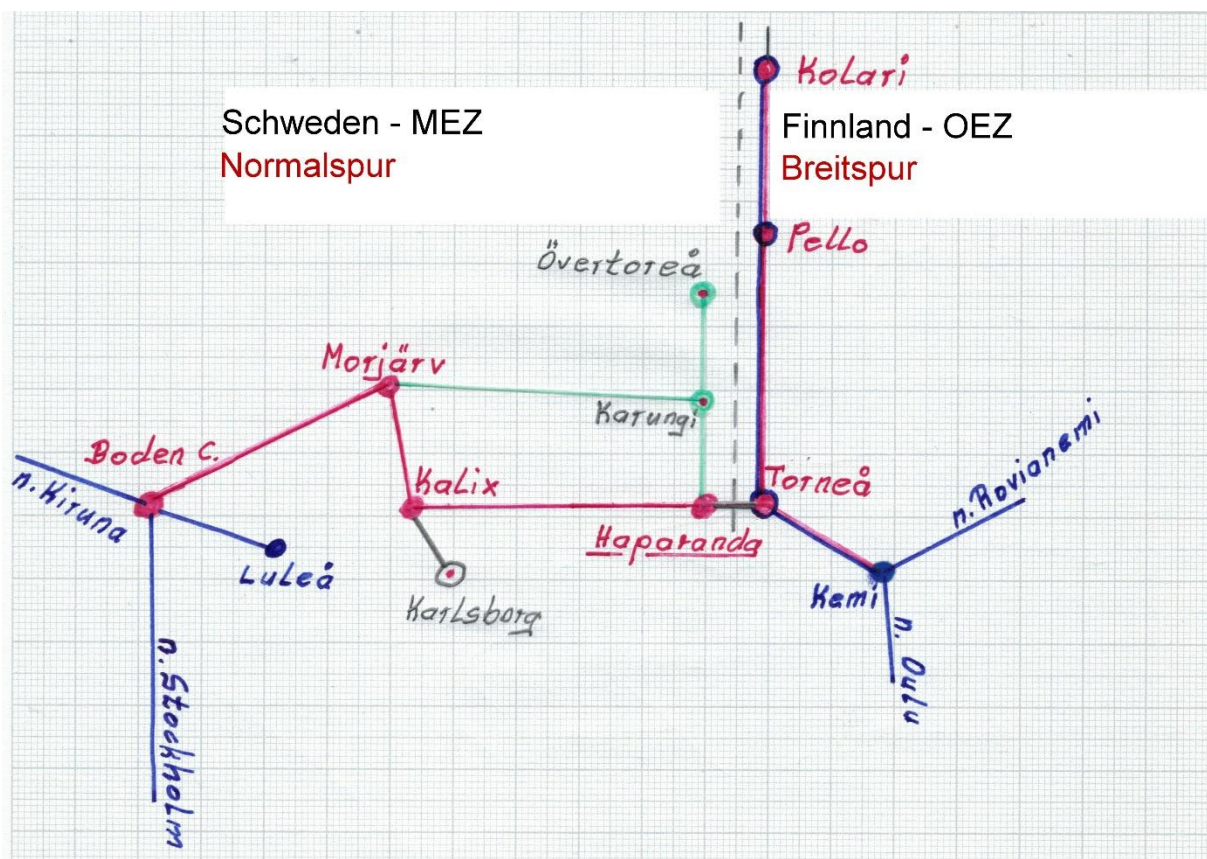
Ein Reisebericht über eine neunwöchige Tour mit dem Wohnmobil durch Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen von Christoph Marschner und Jochen Seeger im Sommer des Jahres 2022 in mehreren Teilen.

Teil 1, Interessensgebiet von Christoph: Eisenbahnen – Gegenwart und Geschichte

- [Schweden, Die Inlandsbahn Kristinehamn – Mora – Östersund – Gällivare](#)
- [Schweden und Finnland, Die Haparandabahn und die Kolaribahn](#)

VORAB: INFORMATIONEN ÜBER DIE REISE INSGESAMT FINDET IHR IM VORSPANN DER DOKUMENTATION ÜBER DIE INLANDSBAHN

Schematische Übersicht der alten und neuen Haparandabahn in Schweden mit Mitteleuropäischer Zeit und der Kolaribahn in Finnland mit Osteuropäischer Zeit



Hoch im Norden, wo die Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen beginnt oder endet, findet sich ein interessantes Kapitel Eisenbahngeschichte, welches mich schon so lange fasziniert, wie ich mich mit Eisenbahnen beschäftige, also mehr als 50 Jahre.

Damals gab es noch Personenverkehr von Boden C. nach Haparanda auf der alten Haparandabahn über Karungi, wo eine Stichbahn nach Övertorneå abzweigte.

Am 17. August 1992 wurde zwischen Boden C. und Haparanda der Personenverkehr eingestellt. Es verblieb ein bescheidener Güterverkehr. 20 Jahre später dann die große Überraschung. Mit maßgeblicher EU-Förderung wurde die Haparandabahn teils grundsaniert, teils neu trassiert und elektrifiziert. Der auf der alten Trasse grundsanierte Abschnitt bis Kalix ist seither für bis zu 200 km/h und der Neubauteil von Kalix bis Haparanda für bis zu 250 km/h zugelassen.

Eine enorme Investition für eine Strecke, auf der in den folgenden knapp zehn Jahren nur ein bis zwei Güterzugpaare pro Tag verkehrten. Immerhin kamen Pläne zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs langsam voran. Ab April 2021 verkehren nun wieder drei tägliche Personenzugpaare zwischen Boden C. und Haparanda. Auf finnischer Seite ist man noch nicht so weit. Zwar plant man die Elektrifizierung des Abschnitts Oulu – Kemi – Tornio – Haparanda, um die Anbindung an den Hafen von Narvik für den Güterverkehr zu verbessern aber vielleicht gibt man auch dem Personenverkehr wieder eine Chance.

Nach unserem Besuch im Eisenbahnmuseum in bei Luleå erreichten wir die Haparandabahn in Morjärv, wo die alte, nun stillgelegte Trasse beginnt.



Der einst beschauliche Bahnhof Morjärv liegt nun an einer Schnellfahrstrecke. Rechts das durchgehende Hauptgleis, links daneben ein nicht elektrifiziertes, mit Gleissperren gesichertes Nebengleis und in der Bildmitte erkennbar, ein kurzes Abstellgleis. Der stillgelegte Streckenteil über Karungi nach Haparande ist nicht mehr an die neue Strecke angeschlossen. Das Bahnhofsgebäude befindet sich in einem sehr guten Zustand aber es steht leer. Wenn man hineinschaut könnte man meinen, die Diensträume wären gestern noch in Betrieb gewesen.



Blick durch das Fenster in den ehemaligen Dienstraum.



Wenige Kilometer östlich sehen wir eine sehr gepflegt aussehende Brücke, die über den Kalixälven führt.

Das Streckengleis ist noch vollständig vorhanden. Allerdings ist die Vegetation im Vormarsch und beginnt den alten Schienenweg zu überdecken.



Der nächste Kreuzungsbahnhof war Vitvattnet. Hier gab es nach der Einstellung des Gesamtverkehrs einen Draisinenverleih. Bei unserem Besuch in 2022 war davon aber nichts mehr zu sehen. Offensichtlich ist der Aufwand, die Vegetation regelmäßig zurückzuschneiden zu groß.

An der noch vorhandenen Stellwerkstechnik kann man erkennen, dass Vitvattnät ein signalisierter Kreuzungs- und Überholungsbahnhof gewesen ist.



Auch die Brücke über den Sangisälven scheint für die Ewigkeit gebaut zu sein.



An einer Hofzufahrt waren die rostigen Schienen mit Splitt überschüttet. Auch das deutet darauf hin, dass hier keine Draisinen mehr fahren.

Wir näherten uns nun dem Ort Karungi, wo bis 1986 die 47 km lange Stichstrecke von und nach Övertorneå einmündete.

Das Bahnhofsgebäude ist leer und in baufälligem Zustand. Die Stellwerkseinrichtung ist ebenso vorhanden, wie das gesamte Gleisfeld mit sieben nebeneinander liegenden Gleisen. Für drei Gleise gab es Fahrstraßen für Ein- und Ausfahrten. In alten Kursbüchern ersichtlich, kam es auch täglich vor, dass sich drei Personenzüge im Bahnhof befanden.





Hier könnte ein Eisenbahnfreund eine tolle Gartenbahn im Maßstab 1:1 mit Bahnhofsgebäude als Wohnhaus betreiben.



Der Bahnhof Karungi ist im Jahr 2022 schon zehn Jahre ohne jeglichen Verkehr. Davor gab es zehn Jahre lang nur sehr spärlichen Güterverkehr und weitere zwölf Jahre vorher hatte er die Funktion als Abzweigungsbahnhof nach Övertorneå verloren. Dass er dennoch mit so umfangreicher Gleisanlage und dem leider desolaten Empfangsgebäude und Güterschuppen vollständig vorhanden ist, verwunderte uns sehr.



Ein kurzer Blick nach Övertorneå. Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist recht groß und wird heute als Seniorenresidenz genutzt.



Als Endpunkt der Strecke verfügte Övertorneå über einen Lokschuppen und eine 15 Meter Drehscheibe. Der Lokschuppen wird heute zur Abstellung der Überlandbusse nach Pajala und Haparanda genutzt.

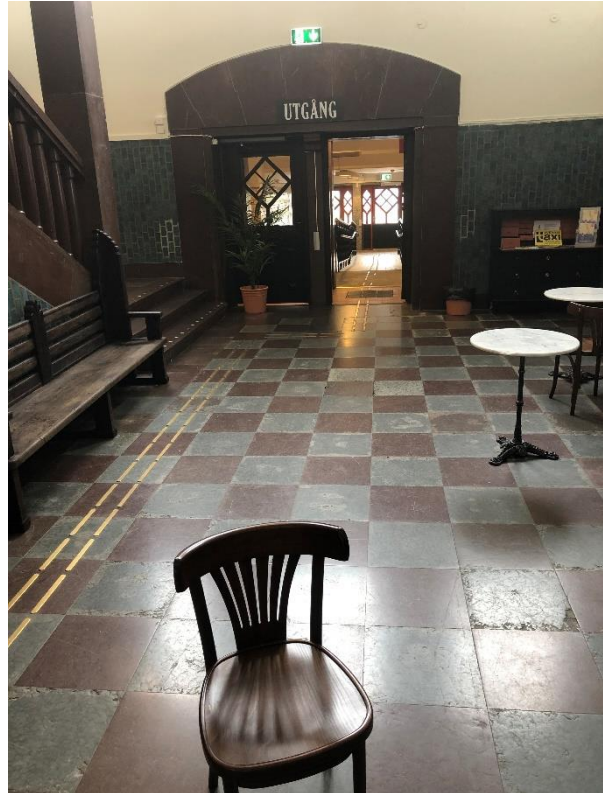


Das Bahnhofsgebäude in Haparanda hat mich ebenfalls überrascht. Es präsentiert sich so, als hätte es seit 1992, als es noch Personenverkehr gab, auf die Wiederaufnahme des Personenverkehrs im April 2021 gewartet. Der Haupteingang und die ehemalige Schalterhalle befinden sich unten. Warteräume und Bahnsteig(e) sind eine Etage höher angeordnet.



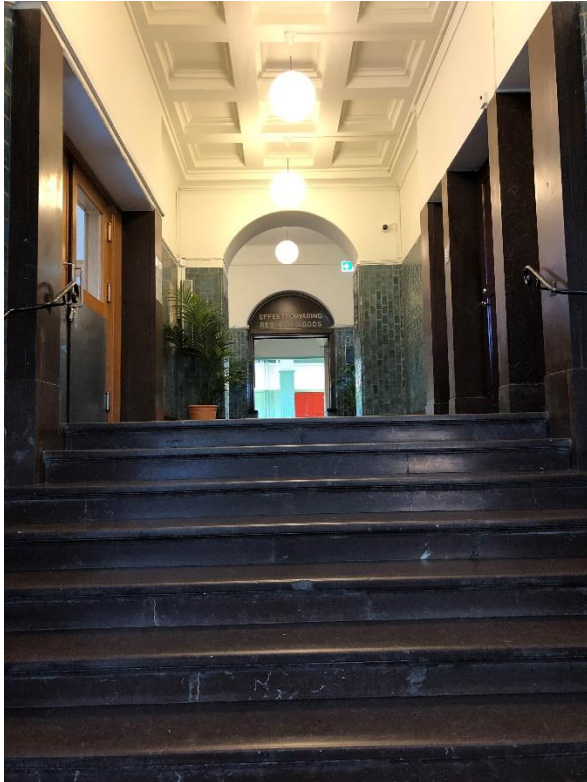


Der Haupteingang ist barrierefrei hergerichtet. Die Schalterhalle ist im Originalzustand renoviert und man fühlt sich sehr angenehm in frühere Zeiten versetzt. Die ehemalige Fahrkartenausgabe ist auch noch vorhanden, beherbergt jetzt aber eine zugängliche Küche.



Ein gastronomisches Angebot gibt es (noch) nicht aber man kann das Ambiente mit einem selbst mitgebrachten Kaffee oder Tee genießen.

Bei drei täglichen Abfahrten ist der Publikumsverkehr sehr überschaubar. Sollte es in Zukunft wieder Personenzüge nach Finnland geben, wäre alles bereit.



Über eine Treppe gelangt man in die nächste Etage mit weiteren Warteräumen, der ehemaligen Gepäckabfertigung und den Zugängen der Bahnsteige.



Hier der Zugang zum neuen Bahnsteig auf der Südseite, wo die Züge von und nach Boden ankommen und abfahren. Gegenüber auf der Nordseite gibt es das gleiche für Züge nach Finnland auf der Breitspur, ist aber leider seit 1988 nicht mehr in Betrieb.



Der Nachmittagszug von Haparanda nach Luleå über Boden C. steht abfahrbereit am neuen Bahnsteig auf der Südseite (Normalspur 1.435 mm).

Tidtabell

Gäller till 12 december 2022*

HAPARANDA ▶ KALIX ▶ BODEN ▶ LULEÅ

Haparanda–Kalix–Boden–Luleå

● = tågbyte

	Måndag–Fredag			Lördag			Söndag		
Haparanda	05:54	07:34	14:28	07:29	10:49	15:24	09:30	13:07	17:54
Kalix Västra	06:16	07:55	14:50	07:51	11:11	15:46	09:52	13:29	18:16
Boden central	07:19	08:58	15:53	08:54 ●	12:14	16:49 ●	10:57 ●	14:32	19:19
Boden central	07:24	08:58	15:53	09:09	12:14	16:55	11:11	14:34	19:19
Sunderbyns sjukhus	07:43	09:12	16:08	09:23	12:29	17:15	11:27	14:49	19:42
Notviken	07:50	09:19	16:15	09:30	12:36	17:23	11:37	14:57	19:55
Luleå	07:55	09:24	16:20	09:35	12:41	17:27	11:42	15:02	20:00

Luleå–Boden–Kalix–Haparanda

● = tågbyte

	Måndag–Fredag			Lördag			Söndag		
Luleå	05:29	11:24	16:36	08:35	13:19	16:28	10:31	15:52	21:35
Notviken	05:33	11:28	16:40	08:39	13:23	16:32	10:35	15:56	21:39
Sunderbyns sjukhus	05:40	11:35	16:53	08:46	13:30	16:39	10:43	16:03	21:46
Boden central	05:54	11:49	17:09	08:59 ●	13:44	16:55 ●	10:56 ●	16:17	21:59
Boden central	05:54	11:49	17:09	09:15	13:44	17:07	11:19	16:17	21:59
Kalix Västra	07:03	12:54	18:13	10:17	14:53	18:09	12:21	17:21	23:04
Haparanda	07:24	13:16	18:35	10:39	15:14	18:31	12:43	17:43	23:25

Der aktuelle Fahrplan der Haparandabahn weist täglich drei Zugpaare aus, die werktags, samstags und an Sonntagen in unterschiedlicher Zeitlage verkehren.

Wir nahmen montags den Zug um 14.28 Uhr, um nach Boden und anschließend wieder zurück zu fahren. Leider endete die Fahrt bereits in Kalix. Die Strecke nach Boden war wegen eines Unfalls gesperrt und der Zug wartete dort bis zur planmäßigen Rückfahrt ab Kalix um 18.13 Uhr.



Unser NorrTåg bei seinem unfreiwillig langen Aufenthalt am neu gebauten Bahnsteig in Kalix Västra.



Blick nach Westen vom Ende des neuen Bahnsteigs auf den normalspurigen Bahnhofsteil. Der breitspurige Teil befindet sich rechts der Ladestraße.

Einen Gleisplan von Haparanda aus der Zeit um 1980 findet Ihr hier: [GLP Haparanda](#)



So sieht es aus, wenn ein Normalspur- und ein Breitspurgleis über eine gemeinsame Brücke geführt wird. Links Breitspur, rechts Normalspur.

Mit zwei verschiedenen Spurweiten geht es also über eine gemeinsame Brücke, die über den Torneälv von Haparanda nach Tornio in Finnland führt.





Oben: Links und Rechts des westlichen Brückenkopfs waren zur Verteidigung der Brücke diese bunkerähnlichen Bauwerke errichtet worden.

Links: Einer der sechs Brückenbogen kann um 90° gedreht werden, um Schiffen eine Durchfahrt zu ermöglichen. Dazu dienen das Brückenwärterhaus und die beiden Stützpfeiler links davon.

An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass die Brücke auch zwei Zeitzonen verbindet. Auf finnischer Seite gilt die Osteuropäische Zeit, auf schwedischer Seite die Mitteleuropäische Zeit.



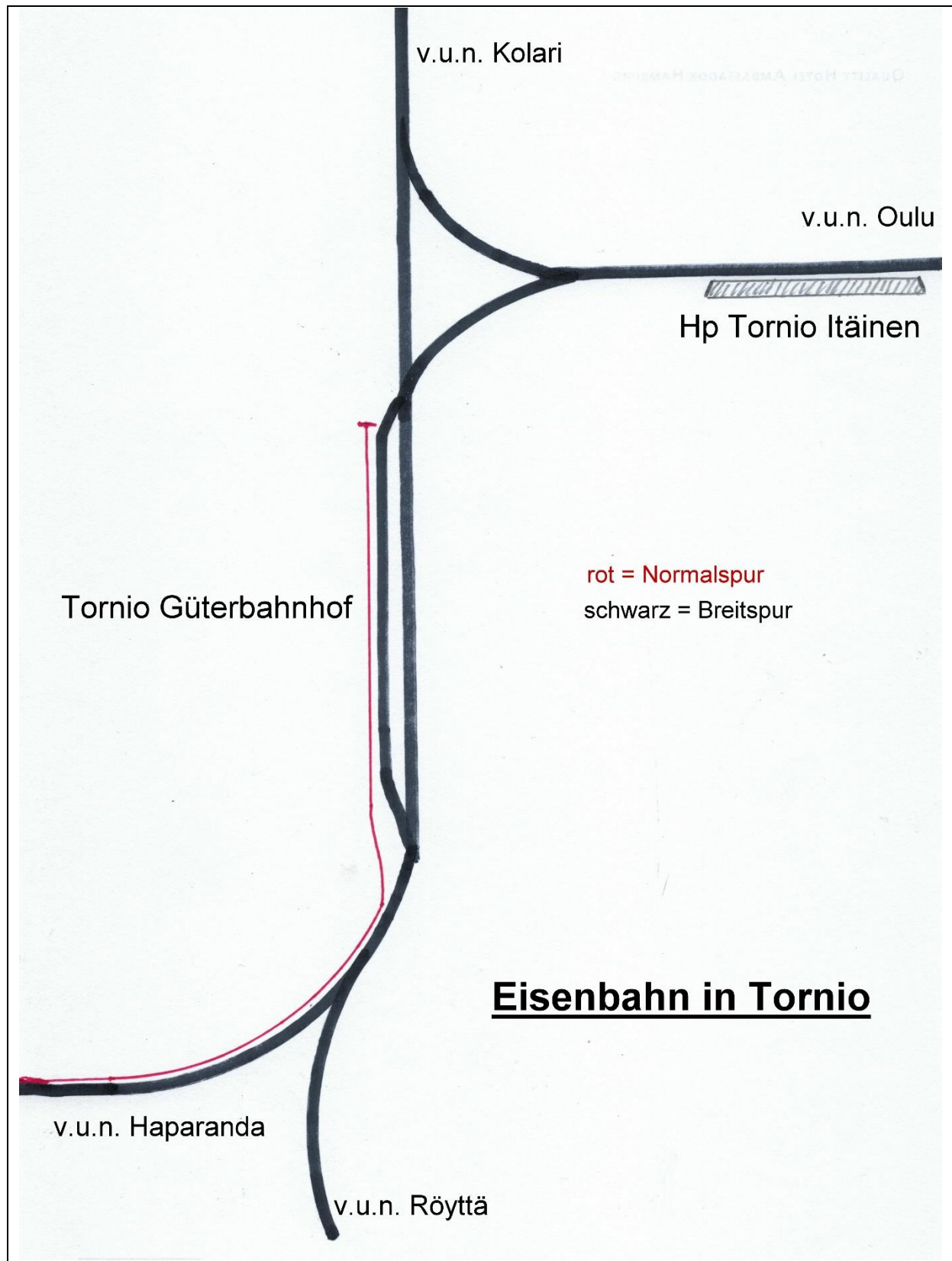
Blick auf die Schienenköpfe. Oben Schiene des Breitspurgleises, unten Schiene des Normalspurgleises. Welche Spur mehr Verkehr hat, überlasse ich dem Betrachter.

Die Kolaribahn

In Tornio hatten wir leider keine Gelegenheit, die Bahnanlagen genauer zu inspizieren. Wo bis 1988 die Personenzüge hielten, lag der alte Bahnhof, der heute nur noch dem Güterverkehr dient. Hier endet bzw. beginnt auch das Normalspurgleis nach Haparanda.

Das einzige Tornio noch bedienende Personenzugpaar ist der Nachtzug von Helsinki nach Kolari, der außer Sitzwagen, Liegewagen und Schlafwagen auch Autotransportwagen führt. Eine Autoverladung besteht aber nur in Kolari.

Nördlich des Güterbahnhofs, wo die Strecke nach Kolari weiter nach Norden verläuft und die Strecke Oulu (Helsinki) nach Osten abzweigt, besteht ein Gleisdreieck. Der Nachtzug von Helsinki biegt hier direkt nach Kolari ab und hält kurz vor dem Gleisdreieck an einem extra dafür angelegten Haltepunkt Tornio-Itäinen. Ein primitiver längerer Bahnsteig mit nichts außer einer Bank und ein paar Bahnsteigleuchten. Der alte bzw. der Güterbahnhof wird von dem einzigen Personenzug nicht mehr berührt.



Im Güterbahnhof von Tornio findet die Umladung von Gütern zwischen den beiden Spurweiten bei Containerwagen und Tankwagen statt. Geschlossene und offene Güterwagen werden in Haparanda umgeladen, wo auch eine direkte Umspurung von Güterwagen (z. B. bei Ganzzügen) stattfinden kann.

Der Abzweig im Süden nach Röyttä diente schon immer nur dem Güterverkehr. In Röyttä befindet sich der Hafen von Tornio.



Etwa 60 km nördlich von Tornio liegt an freier Strecke der Haltepunkt Ylitornio schräg gegenüber von Övertorneå auf schwedischer Seite.



Diese überdachte Sitzbank ist der komplette Service für das einzige hier haltende Nachtzugpaar.



Nach weiteren 56 km und nach Überqueren des Polarkreises erreicht man den Bahnhof Pello. Für den Personenverkehr gibt es auch nur eine überdachte Sitzbank. Allerdings gibt es hier Nebengleise für eine umfangreiche Holzverladung.





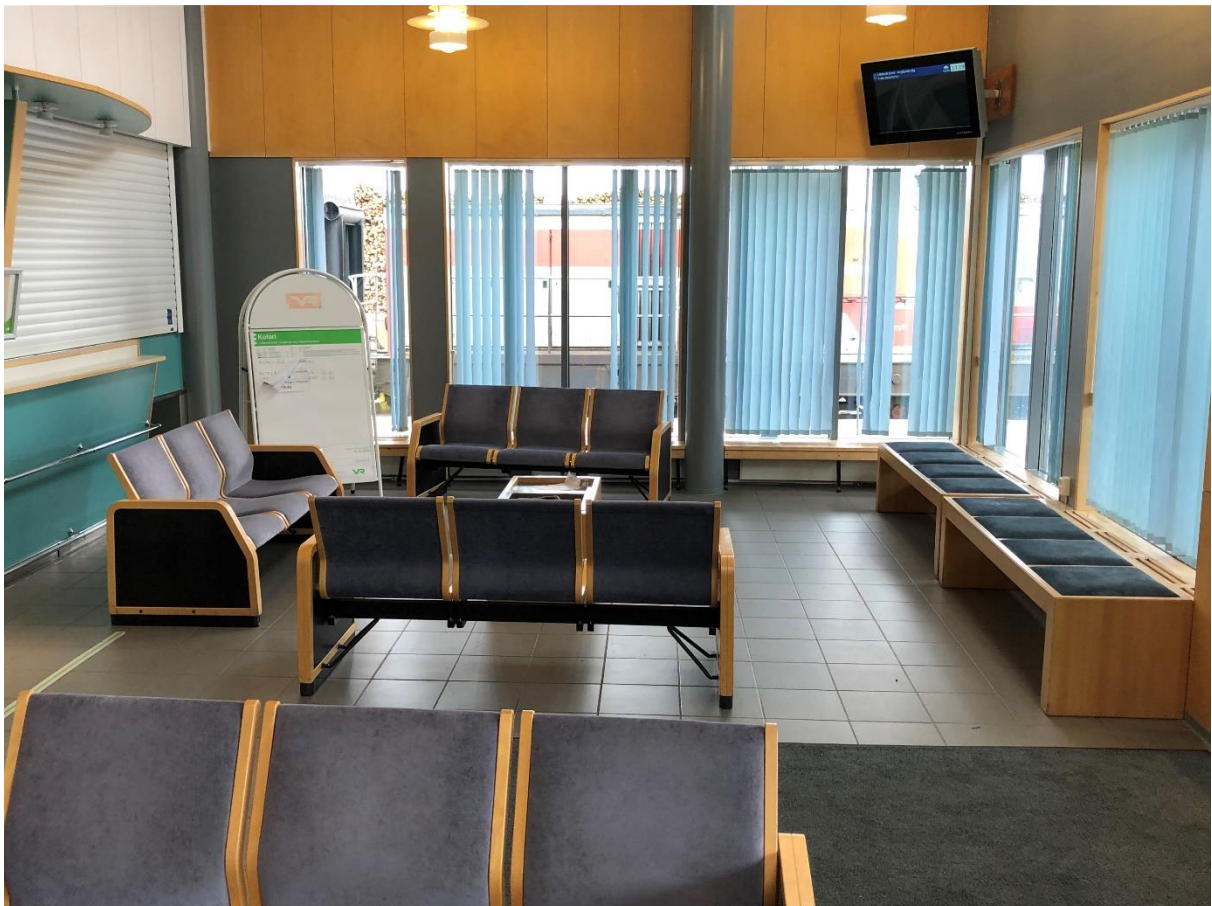
56 km von Pello ist der nördlichste in Betrieb befindliche Bahnhof Finnlands erreicht. Hier findet der Reisende im Gegensatz zu den drei vorherigen Stationen einen modernen und fürstlich ausgestatteten Bahnhof vor.



Als wir am frühen Nachmittag ankamen, stand der Nachtzug mit zwei Loks der Baureihe Dr 16 abgestellt am Bahnsteig. Das Restaurant im Bahnhof war geschlossen und kein Mensch in Sicht. Die Holzverladung ist auch hier das dominierende Element. Die 18 km lange Fortsetzung der Strecke nach Rautuvaara mit einem Abzweig nach Ätäsjoki diente bis Januar 2005 dem Güterverkehr und ist seitdem ohne Verkehr. Das Gleis ist noch vorhanden. Pläne, die Strecke für den Wintersport zu reaktivieren oder zur Abfuhr von Eisenerz bis nach Pajala auf schwedischer zu verlängern, haben sich offensichtlich zerschlagen. Am nördlichen Bahnhofsende befindet sich die Autoverladung, denn der Nachtzug nach Helsinki nimmt auch Autos mit.



Der Nachtzug nach Helsinki wart geduldig auf seine Abfahrt am frühen Abend.



Der Warteraum ist modern eingerichtet und rund um die Uhr geöffnet.



Der Zug besteht aus modernen Doppelstockwagen mit Zugrestaurant und



... vielen Schlaf- und Liegewagen.



Am Zugschluss laufen dann noch geschlossene und halbgeschlossene zweistöckige Autotransportwagen, die über Kopf zur Beladung bereitstanden.



Blick in die obere Etage der geschlossenen Autotransportwagen.



Für etwas höhere Autos gibt es die halboffenen Transportwagen.



Am nördlichen Bahnhofsende mündet der planmäßig nicht mehr befahrene Streckenabschnitt von Rautuvaara bzw. Ätäsjoki.





An der Kolaribahn liegt Holz in riesigen Mengen zur Verladung bereit.



Die Kolaribahn ist die einzige nicht elektrifizierte Strecke im finnischen Eisenbahnnetz, auf der ein lokbespannter Personenzug fährt. Deshalb sind die Dr 16, die man eher im Güterzug- und Rangierdienst vermutet, hier als Zugloks eingesetzt.



Die Gemeinde Kolari ist größer als Luxemburg und hat knapp 4.000 Einwohner.



Alle Fotos, Pläne und Übersichten unterliegen dem Urheberrecht von Christoph Marschner.

Wer sich ebenfalls für die Haparandabahn und/oder die Kolaribahn interessiert, wer zu meinen Ausführungen Korrekturen und/oder Ergänzungen liefern kann oder sich mit mir austauschen möchte, der möge sich bitte per E-Mail

christoph-m@gmx.de

mit mir in Verbindung setzen. Herzlichen Dank für Euer Interesse.