

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 zwei Teilen.

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

- Schweden, Die Inlandsbahn Kristinehamn – Mora – Östersund – Gällivare

VORAB

Mit frischem Rentenbescheid auf meinem Schreibtisch entschlossen wir uns im Herbst 2019 eine ausgedehnte Nordlandreise zu machen. Erster Gedanke war, ein Wohnmobil zu mieten. Allerdings sind Mietpreise von 175,00 € pro Tag nichts für eine 65-Tage-Reise. Wir haben also ein Womo gekauft und wenn wir es nach unserer Reise wieder verkauft hätten, wäre der Wertverlust deutlich geringer gewesen, als uns eine Miete gekostet hätte.

Als das Womo im März 2020 ausgeliefert wurde, war gerade die Corona-Pandemie ausgebrochen und wir bekamen nur auf Umwegen unser Nummernschild, da so gut wie alle Behörden ihre Pforten geschlossen hielten.

Kurz gesagt, die Reise musste verschoben werden. Zunächst auf 2021 und dann auf 2022.

Schon Anfang des Jahres hatten wir den Zeitraum vom 4. Juli bis 6. September geblockt und Jochen beantragte zusätzlich zu seinem Jahresurlaub einen Monat unbezahlten Urlaub.

DIE ROUTE

Ich hatte die Route sorgfältig geplant, um möglichst viele Orte und Regionen zu besuchen, wo es für mich und für Jochen interessantes zu sehen und zu entdecken gab.

Um auf möglichst kurzem Weg nach Schweden zu kommen, wählten wir die Fähre von Grenaa nach Halmstad. In Schweden entlang der „Inlandsbanan“ über Mora und Östersund bis Kåbdalis. Dann nach Luleå und Haparanda, entlang der Grenze Schweden/Finnland bis Kolari. Von dort in nordöstlicher Richtung über Inari und Neiden in das norwegische Grenzgebiet zu Russland.

Unsere entferntesten Ziele waren „Grenze Jakobselv“, das Dreiländereck Norwegen, Finnland, Russland und die kleine Gemeinde Berlevåg an der Barentsee.

In Norwegen sollte es so nah wie möglich an der Küste entlang bis Bergen gehen. Dann durch das Binnenland nach Rjukan und zum Telemark-Kanal, bevor es in Kristiansand wieder auf die Fähre nach Hirtshals ging.

Am Montag, den 04. September kamen wir pünktlich um 18.10 Uhr mit der Fähre in Halmstadt an. Direkt an einem Hafenbecken fanden wir einen Stellplatz für unser WoMo und die erste Übernachtung auf unserer Reise.



Am nächsten Morgen haben wir Halmstad mit Kurs Nord verlassen und einen Zwischenstopp in Jönköping und Huskvarna gemacht. In Huskvarna gibt es ein sehr interessantes Museum der gleichnamigen Firma. Es ist erstaunlich, was diese Firma in ihrer 150jährigen Firmengeschichte so alles produziert hat.

Am späten Nachmittag erreichten wir unser Tagesziel Karlsborg, eine Festungsstadt am Vätternsee, wo der Götakanal aus dem See in westliche Richtung führt. Auf dem dortigen Womo-Platz wurden wir gleich von einer Entenfamilie empfangen, die sehr anhänglich war.

Karlsborg verfügte bereits seit 1876 über einen Anschluss an das schwedische Eisenbahnnetz. Die Stichstrecke zweigte in Skövde von der Hauptstrecke Stockholm – Göteborg ab und endete in Karlsborg. 1937 wurde die Strecke sogar elektrifiziert.

1968 wies das Kursbuch noch zehn Zugpaare an Werktagen, sowie sechs an Sonn- und Feiertagen aus. Später verlor die Strecke an Bedeutung. 1986 endete der Personen-, 1993 der Güterverkehr. Die offizielle Stilllegung erfolgte 2010. Das Bahnhofsgebäude in Karlsborg steht etwas einsam auf dem recht großen aber gleislosen Bahnhofsgelände und dient heute als Grillrestaurant.



Der Götakanal ist eigentlich eine eigene Geschichte aber wir haben die Gelegenheit genutzt und die Schleuse Forsvik besucht, die den höchsten Punkt und in etwa die Mitte des Kanals darstellt.





Der Schleusenwärter ist gleichzeitig auch Brückenwärter.

Wir nahmen nun die „26“ am Ostufer des Vänern entlang bis Kristinehamn. Mein Plan war es, in Schweden der Inlandsbahn nach Norden zu folgen, die Jochen und ich 1991 ganz spontan bereist hatten, nachdem bekannt geworden war, dass die Abschnitte Mora – Östersund und Östersund – Gällivare für den Personenverkehr stillgelegt werden sollte.



Zum Glück hatten die Proteste der Bevölkerung und der anliegenden Kommunen Erfolg. Die einzigartige über 1.000 km lange Strecke durch die wilde Natur Schwedens ist mit einem Zug pro Richtung (Güterverkehr ausgenommen) in der Hauptsaison erhalten geblieben. Nur der südliche Abschnitt zwischen Kristinehamn und Mora war damals schon weitgehend stillgelegt und ist es heute noch.

Kristinehamn ist der südliche Anfangs- oder Endpunkt der Inlandsbahn und liegt an der Hauptstrecke Stockholm – Charlottenberg – (Oslo). Das BW Kristinehamn ist allen Fans von Dieselloks als „Nohab-Paradies“ bekannt. Es waren aber auch andere Baureihen und E-Loks vorhanden.

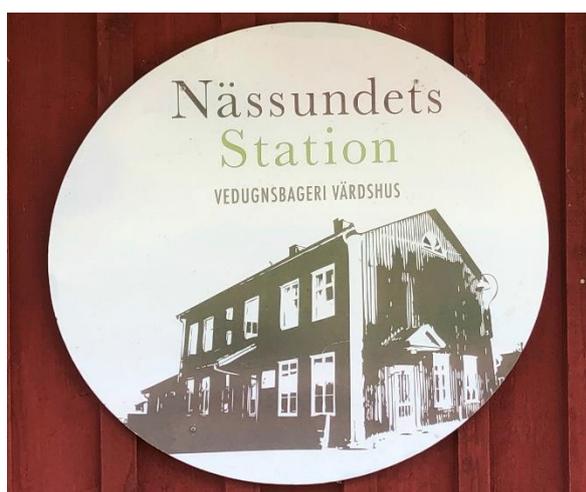




Der Bahnhof Kristinehamn hat zwei Bahnsteige und vier Bahnsteiggleise zu bieten.



Bei der Weiterfahrt in Richtung Mora kamen wir am ehemaligen Bahnhof Nässundet vorbei. Hier gibt es für den Abschnitt Kristinehamn – Filipstad noch Güterverkehr. Das Bahnhofsgebäude befindet sich weitgehend im Originalzustand.



Wenn man von der Straßenseite durch die Eingangstür in den ehemaligen Warteraum schaut, sieht man den ehemaligen Fahrkartenschalter und einige museale Erinnerungstücke. Auf der Gleisseite ist die ehemalige mechanische Stellwerksanlage mit Winden für Weichen und Signale, zwar ohne Funktion aber immerhin erhalten geblieben.



Filipstad ist bekannt durch die Firma WASA (Marktführer von Knäckebrot), die inzwischen vom italienischen Konzern „Barilla“ übernommen wurde.



Die riesigen Werks-
hallen stehen dem
ehemaligen Bahn-
hofsgebäude auf
der anderen Gleis-
seite gegenüber.

Den Gleisen ist
anzusehen, dass
hier regelmäßiger
Güterverkehr statt-
findet. Das Bahn-
hofsgebäude
scheint ungenutzt
zu sein. Innen ist die
Nutzung als
Bahnhof noch zu
erkennen.



Vor 20 Jahren endete der Personenverkehr am Bahnhof Filipstad. Man fragt sich was hier in all den Jahren passiert sein könnte.



So präsentiert sich das offenbar ungenutzte Bahnhofsgebäude von der Straßenseite.



Im nördlichen Bahnhofsteil waren Flachwagen abgestellt. Im südlichen Teil befanden sich Schiebewandwagen, die vermutlich mit den WASA-Werken in Verbindung stehen.

Noch nicht offiziell stillgelegt aber seit 2012 ohne jeglichen Verkehr präsentiert sich der ehemalige Bahnhof Persberg, dessen Empfangsgebäude privat genutzt und mit unserem Womo nicht erreicht werden konnte. Am nördlichen Bahnhofsende befindet sich ein Prellbock vor dem stillgelegten Streckenteil. Am südlichen Bahnhofsende befindet sich eine ehemalige dreistöckige Lokstation, in der eine Tiefbaufirma eingezogen ist.



25 Kilometer weiter erreichten wir Lesjöfors und den Hinweis zu einem Industriemuseum. Hier hatte der Stahlkonzern Lesjöfors AB bis zu seiner Insolvenz 1985 einen Gleisanschluss. Der Stahlkonzern war einst bedeutender Arbeitgeber in dieser Region und das kleine Museum, zu dem auch der erhalten gebliebene Gleisanschluss gehört, erinnert daran. Inzwischen hat sich dort eine Firma angesiedelt, die sich auf die Fertigung von Fahrzeugfedern spezialisiert hat.



Das Bahnhofsgebäude in Lesjöfors ist top restauriert. Gerade eine Woche vor unserem Besuch hatte eine Belgierin dieses Cafe und Gästehaus übernommen. Die Außenterrasse befindet sich auf dem Bahnsteig. Die Gleise sind noch vollständig vorhanden aber so eingewachsen, dass man genau hinsehen muss, um sie zu finden.



Nach weiteren 33 Kilometern erreichten wir den Ort Sågen und fanden den ehemaligen Bahnhof an einer schmalen Seitenstraße.





Auch hier gibt es Gästezimmer und Bewirtung. Allerdings kann man hier auch Fahrrad-Draisinen mieten und auf dem stillgelegten Streckengleis damit fahren. Die Trasse wird offensichtlich regelmäßig freigeschnitten.





Nach weiteren 30 Kilometern kamen wir in Vansbro an, wo die Inlandsbahn die Västerdalbahn von Borlänge nach Malung (bis 1972 bis Sälen und Särna) kreuzt.

Als Eisenbahnknotenpunkt verfügt Vansbro über ein prächtiges Bahnhofsgebäude, welches frisch renoviert von der Kommune als Verwaltungsgebäude genutzt wird.





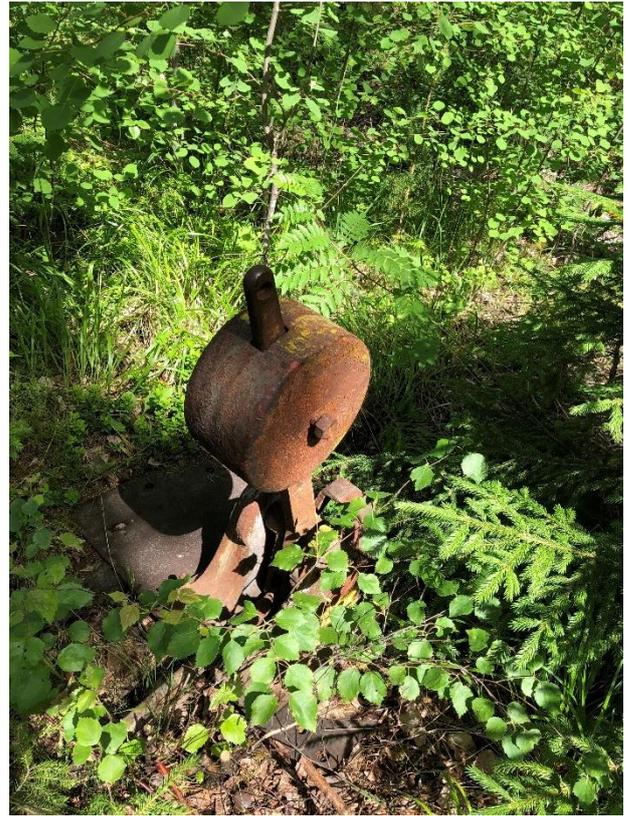
Im Dezember 2011 endete auch auf der Västerdalbahn der Personenverkehr. In Vansbro hielt sich der Güterverkehr hauptsächlich in Form von Holztransporten zu hier ansässigen Sägewerken.

Der Streckenteil nach Malung war von 2010 bis 2014 ohne jeglichen Verkehr. Inzwischen gibt es wieder Holzverladung und Güterverkehr bis Malung. Es gibt sogar Bestrebungen, die Strecke in Richtung Sälen zu reaktivieren.



Die hier stillgelegte Inlandsbahn verläuft weiter nach Norden und ist mal mehr und mal weniger zugewachsen.

In Brintbodarne fanden wir in Wald versteckt den einstigen Abzweighbahnhof nach Malung. Diese Zweigbahn existierte von 1892 bis 4. September 1934. Danach wurde diese Strecke von der neu gebauten Trasse von Vansbro nach Malung ersetzt. Von der Zeit als Abzweighbahnhof zeugen noch heute die Reste einer Drehscheibe und ein ziemlich eingewachsener Wasserturm. Das Bahnhofsgebäude ist in Privatbesitz und wurde gerade (vermutlich als Sommerhaus) renoviert.



Bei näherer Betrachtung ist dieser Rest der Drehscheibe noch gut erhalten. Reste eines Lokschuppens waren leider nicht zu entdecken.



Nun kamen wir zum interessanteren Teil der Inlandsbahn, nämlich dem, auf dem noch gefahren wird.



Bevor wir den eigentlichen Bahnhof Mora erreichten, der etwas außerhalb östlich des Stadtzentrums liegt, kamen wir zum Haltepunkt Morastrand. Seit einigen Jahren hat man einige Zugfahrten bis und ab Morastrand verlängert, da dieser Haltepunkt zentral zwischen dem Stadtzentrum und dem Strand des Siljan-Sees mit einem Bootshafen liegt.

Direkt südöstlich des Haltepunkts zweigt von dem nicht mehr befahrenen Streckenteil der Inlandsbahn die Älvdalsbanan nach Blyberg ab, die bis 1989 bis Älvdalen reichte und seit 1954 nur noch dem Güterverkehr dient.

Da auch der Triebwagen der Inlandsbahn bis und ab Morastrand verkehrt und es gerade Mittag war, warteten wir die Ankunft der Inlandsbahn von Östersund ab.



Der Triebwagen blieb bis zu seiner planmäßigen Rückfahrt ca. eine Stunde an diesem Bahnsteig stehen. In Blickrichtung rechts vom Triebwagen befindet sich ein großes Lokal mit Außenterrasse, in dem ein reichhaltiges Lunch-Bufferet angeboten wurde. Hier haben nicht nur wir, sondern auch das Zugpersonal und einige Fahrgäste genüsslich zu Mittag gegessen.

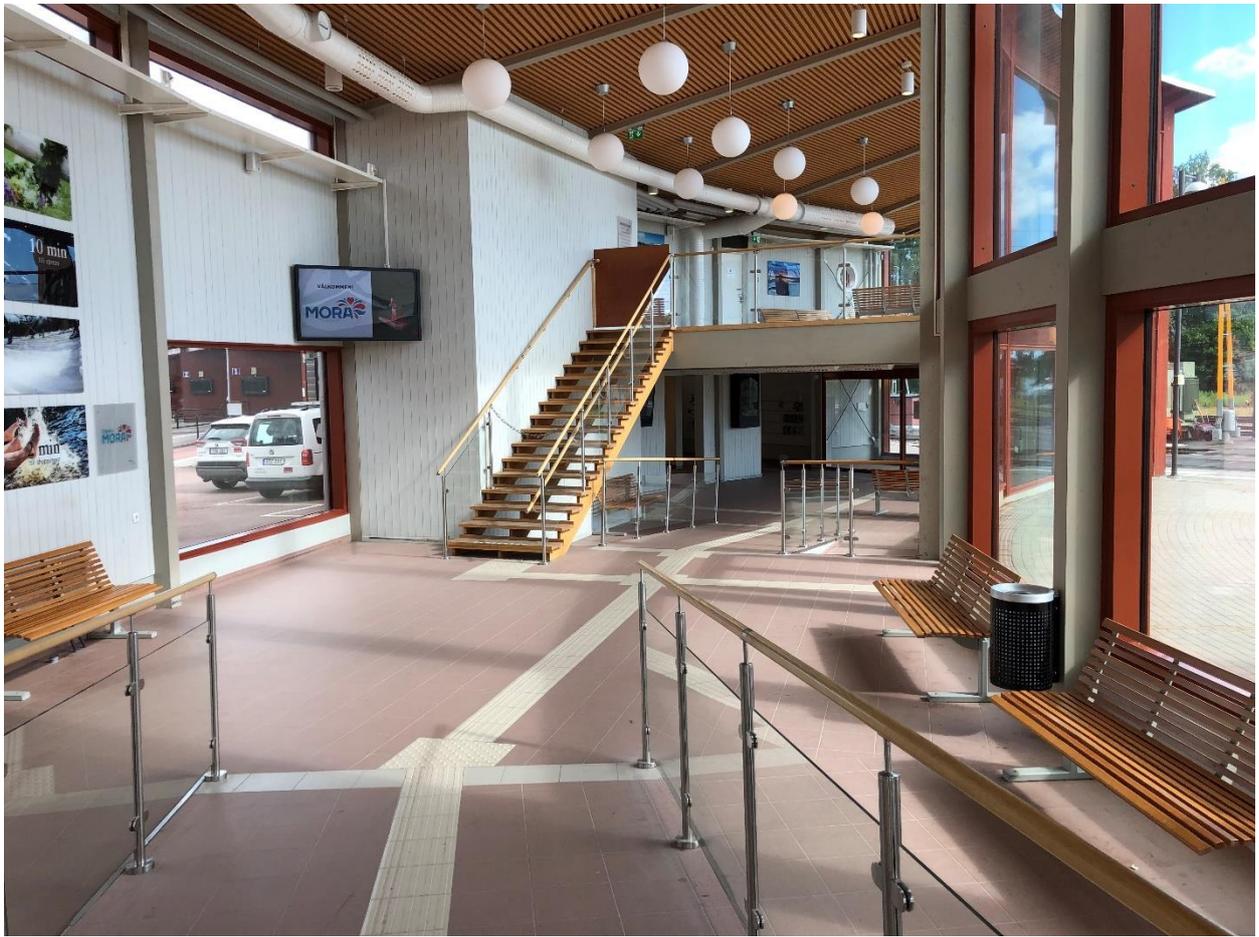
Eigentlich wollten wir auch mit der Inlandsbahn fahren. Östersund – Mora und zurück und Östersund – Sorsele und zurück hatte ich ins Auge gefasst. Da wir aber nicht lange genug im Voraus den Reisetag bestimmen konnten, waren die Fahrten nun leider schon ausgebucht und ohne Reservierung wollten wir die recht langen Fahrten nicht riskieren.

In Våmhus, nördlich von Mora und westlich von Orsa fanden wir einen schönen Campingplatz am Orsasjön für die nächste Übernachtung.



Das ursprüngliche Bahnhofsgebäude in Mora ist sehr gepflegt. Auch die Bahnsteige sind in einem fast neuen Zustand. An Gleis 1 steht abfahrbereit der IC 39 nach Stockholm C.

Auf der Straßenseite wird noch kräftig gebaut. Links neben dem alten Bahnhofsgebäude sieht man das neue, sehr moderne Empfangsgebäude des Bahnhofs mit Wartebereich und Serviceeinrichtungen.



So sieht es im Inneren des neuen Empfangsgebäudes von Mora aus.



In den letzten Jahren habe ich in der Fachpresse mehrfach gelesen, dass zwischen Mora und Orsa (15 km) ein ÖPNV-Angebot auf der Schiene geplant sei. Es sind dazu schon Lint-Triebwagen getestet worden. Allerdings gibt es noch keine Konkreten Anzeichen für eine Umsetzung der Pläne und es verkehrt weiterhin nur jeweils ein Zugpaar

mit den bewährten Y1 Triebwagen wie vor 31 Jahren, als Ich mit Jochen kurz vor der geplanten Einstellung des Personenverkehrs auf der Inlandsbahn unterwegs war.



Das Bahnhofsgebäude von Orsa (rechts) beherbergt jetzt ein Restaurant im Erdgeschoss und Zimmer (Bed and Breakfast) im Obergeschoss. Links steht das repräsentative Bahnhofshotel.



Am nördlichen Bahnhofsende, wo die Strecke von Orsa nach Bollnäs abzweigt, befindet sich die Lokstation mit einem fünfständigen Lokschiuppen, der über eine funktionstüchtige Drehscheibe angebunden ist. Welche Fahrzeuge der Verein *Orsa Jernvägsförening* hier untergestellt hat, konnte ich leider nicht feststellen, denn das Gebäude war von allen Seiten verschlossen.



Emådalen
 Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wuchs das Dorf Emådalen infolge der grossen Abholungen, der Viehhaltungen und des Bauens der Binnenlandbahn. Das Dorf hatte damals sowohl eine Schule als auch ein Geschäft. Dieser Turm wurde benutzt um Wasser in die Dampfloks, welche die Bahn verkehrten, zu füllen.

Nördlich von Orsa wird die Landschaft ursprünglicher. Die Inlandsbahn kreuzt die E 45, die wir scherzhaft Verlängerung der A 45 (Sauerlandlinie) genannt haben, insgesamt 17 mal.

Hier in Emådalen, 25 km nördlich von Orsa kommt man an einem sehr gut erhaltenen Wasserturm, der einst die Dampflokomotiven mit Wasser versorgt hat, vorbei.

Da die Zeit gerade günstig war, konnte ich den südwärts fahrenden Triebwagen bei Kreuzen der E 45 ablichten.





Nach weiteren 25 km fanden wir etwas abseits der E 45 den Bahnhof Älvho einsam im Wald. Auf dem Ausweichgleis war ein Arbeitsfahrzeug abgestellt.



Drei Gleise hat der Bahnhof Älvho. Das linke ist ein Ladegleis mit Seitenrampe. Das Holzpodest ganz links ist der Bahnsteig für den Triebwagen.



Das kleine Bahnhofsgebäude ist Aufenthaltsraum mit Übernachtungsmöglichkeit für Betriebs- und Unterhaltungspersonal der Inlandsbahn.



Das „Stellwerk“ von Älvho befindet sich an der Außenwand eines Containers neben dem Bahnhofsgebäude. Hier kann der Zugführer eines eingefahrenen Zuges mit einem Betriebsschlüssel eine Zugkreuzung oder eine Überholung (vergleichbar mit den Regeln des vereinfachten Nebenbahndienstes in Deutschland) durchführen. Statt Trapeztafeln gibt es hier elektrische Licht-Einfahrtsignale. In Grundstellung ist der Bahnhof durchgeschaltet, es zeigen beide Einfahrtsignale GRÜN.



Dort, wo die Inlandsbahn nicht parallel zur E 45 verläuft, ist sie nur über schmale, meist unbefestigte Straßen und Wege zu erreichen. So ist es auch in Vassjön, wo nur noch ein Stationsschild und ein als Sommerhaus genutztes ehemaliges Gebäude daran erinnert, dass hier mal eine Haltestelle war.



Das ehemalige Stationsgebäude war leider nicht besser einsehbar.



Sehr positiv überrascht waren wir in der nächsten kleinen Ansiedlung Lillhamra, wo sich offensichtlich jemand sehr liebevoll um den Haltepunkt, der einmal ein Bahnhof war, kümmert.



Der Blumenschmuck, das kleine Wartehäuschen mit Teppich und Ofen hat uns doch sehr beeindruckt.



Hier hätten wir gerne den nächsten Zug abgewartet aber bei der vorherrschenden Zugfolge wäre das ein längerer Aufenthalt geworden.



Ganz aufgelassen und nicht sehr gepflegt ist der ehemalige Bahnhof Tandsjöborg.



Hier wird noch planmäßig gehalten und es gibt noch ein Ladegleis mit Seitenrampe.



Fågelsjö ist ein ferngesteuerter Kreuzungsbahnhof mit elektrischen Ein- und Ausfahrtsignalen. Er ist im Grundzustand auf dem durchgehenden Hauptgleis durchgeschaltet.

Wir konnten nicht alle Stationen der Inlandsbahn aufsuchen. Manche sind mit einem Womo nur schwer zu erreichen. Bei anderen hätte es unseren Zeitplan durcheinander gebracht. Daher war unser nächstes Ziel Sveg, eine kleine Stadt mit ca. 2.500 Einwohnern, von wo bis 1966 eine 70 km lange Stichbahn nach Hede abzweigte.



Sveg ist einer von den drei ständig besetzten Bahnhöfen der Inlandsbahn. Er verfügt über umfangreiche Gleisanlagen. Güterverkehr findet auf Anschlussgleisen z.B. am Flughafen statt. Wir trafen hier den Nordfahrer am Nachmittag.



Das „Stellwerk“ des Bahnhofs Sveg befindet sich an der Außenwand neben dem Eingang zu den Diensträumen.

Ebenfalls im Bahnhofsgebäude befindet sich ein zweckmäßig eingerichteter und beheizter Warteraum, der auch den Busreisenden zur Verfügung steht.



Es ist erstaunlich, dass bei der Inlandsbahn die meist sehr umfangreichen Gleisanlagen nicht dem Bedarf entsprechend zurückgebaut worden sind, wie das in Deutschland üblich war und ist. In Sveg, wo neun Gleise nebeneinander liegen, auf denen kein einziges Fahrzeug abgestellt ist, kommt einem der einzelne Triebwagen sehr verloren vor.



Gleich neben der Bahnlinie nach Östersund befindet sich der Flugplatz Sveg, von dem man zweimal an Werktagen mit einem 19-Sitzer von und nach Stockholm fliegen kann.



und gleich daneben befindet sich ein Anschlussgleis, auf dem ziemlich lange Züge mit Holz beladen werden.

In Sveg sind wir für ein Teilstück von der Inlandsbahn abgewichen, um ins schwedische Gebirge entlang der norwegischen Grenze vorzudringen. Dazu sind wir der Trasse der ehemaligen Hedebahn gefolgt. Leider haben wir von der alten Trasse nichts mehr finden können. Auch nach 70 Kilometern, wo die Bahn damals endete, konnten wir keinen ehemaligen Bahnhof finden.

Über Schwedens höchstgelegenen Pass bei Mittådalen, der nur im Sommer geöffnet ist, sind wir in Röjan wieder zur Inlandsbahn zurückgekehrt.



Der Bahnhof Röjan ist sehr aufgeräumt und gepflegt. Er ist in den letzten Jahren zu einem ferngesteuerten Kreuzungsbahnhof mit Ein- und Ausfahrtsignalen ausgebaut worden und hat eine Bedeutung für den Wintersport in dieser Region.





Auf einer schmalen Steinsand-Straße mitten im Wald, wo sich kleine Ferienhäuschen verstecken, taucht ein Bahnübergang auf. Bei näherem Hinsehen entdecken wir einen Haltepunkt, an dem gemäß Fahrplan um 8.49 südwärts und um 17.41 Uhr nordwärts gehalten wird.





Wenn man Natur und Ruhe mag, ist man in dieser Gegend gut aufgehoben. Man findet in direkter Nähe Bäche, Flüsse und Seen, idyllische Wanderwege und eben auch einen Eisenbahn-Haltepunkt.

Wir fädeln uns wieder auf der E 45 ein und erreichen den Ort Åsarna. Hier hat man (vermutlich 2016) einen neuen Haltepunkt „Åsarna Södra“ 300 Meter südlich des Bahnhofs, der seitdem „Åsarna Central“ genannt wird, eingerichtet. Abends um 18.00 Uhr hält der nordfahrende Triebwagen hier für 70 Minuten. In dieser Zeit können die Passagiere gleich nebenan ins Skicenter gehen und z. B. zu Abend essen.



Der inzwischen „Åsarna Central“ genannte Bahnhof hat faktisch keine Funktion mehr. Wer hier ein- oder aussteigen will, muss den 300 m entfernten Hp Å.-Södra nutzen.



Man sieht dem Bahnhof an, dass sich niemand um ihn kümmert. Das Gebäude ist sehr ungepflegt, die Nebengleise sind eingewachsen und wenn man durch die Fenster schaut, sieht man nur Unrat.



Obwohl Svenstavik nur knapp 1.000 Einwohner hat, wirkt es wie eine kleine Stadt.

Da der Bahnhof am Rand des Ortes liegt, hat man 600 Meter näher am Zentrum einen Bahnsteig am Busbahnhof errichtet, auf dem sich ein kleines Reisezentrum mit Warteraum befindet.



Obwohl der „alte“ Bahnhof nun auch nicht mehr zum Ein- und Aussteigen genutzt wird, hat er aber noch betriebliche und verkehrliche Bedeutung.



Der Bahnhof ist ferngesteuerter Kreuzungsbahnhof mit Ein- und Ausfahrtsignalen und es sind Schiebewandwagen im Ladegleis. Es sieht so aus, als würde das Empfangsgebäude für eine gewerbliche Nutzung renoviert.



Es folgt der Haltepunkt und frühere Bahnhof Hackås.



Auch hier hat man einen dieser verglasten Unterstände aufgestellt und es ist sehr erfreulich, dass die Einrichtungen an den Haltepunkten und Bahnhöfen nicht verdreckt oder mit Farbe beschmiert sind, wie das in Deutschland fast schon üblich ist.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Hackås ist top saniert, ein echter Hingucker.



9 Kilometer weiter erreichen wir den Bahnhof Fåker.





Das zweite Gleis in Håker ist offensichtlich kein Kreuzungs- sondern ein Abstellgleis, auf dem außer einem Skl eine Gruppe von 15 Schiebewandwagen abgestellt waren.





Nicht leicht zu finden war der ehemalige Bahnhof und heutige Haltepunkt Tandsbyn. Das einzig schicke ist hier der gläserne Unterstand. Ansonsten ist das Umfeld alles andere als einladend. Das ehemalige Empfangsgebäude ist in Privatbesitz.



In Brunflo mündet die Inlandsbahn in die elektrifizierte Hauptbahn, die von Stockholm über Gävle und Östersund nach Storlien an der norwegischen Grenze führt.



Der Bahnhof Brunflo ist nur noch ein Schatten seiner selbst. In dem großen Gleisfeld ist nur noch das durchgehende Hauptgleis erkennbar und nur daran gibt es einen kurzen Bahnsteig. Im ehemaligen Stationsgebäude gibt es Pizza.





Das ehemalige Stellwerk des Bahnhofs Brunflo wird von einem Verein als Eisenbahnmuseum betrieben.

Es ist an Wochenenden für Besucher geöffnet. Leider waren wir an einem Dienstag dort.

Mit der Ankunft in Östersund haben wir nun auch den mittleren Teil der Inlandsbahn bereist und freuen uns auf den längsten und nördlichsten Teil dieser wunderbaren Eisenbahnstrecke.



Auf Gleis 1 wartet ein Norrtåg auf seine Abfahrt nach Sundsvall.



In Lit übernachteten wir auf einem Campingplatz gleich neben dieser dreiteiligen Stahlbrücke über den Indalsälven und konnten den Nordfahrer pünktlich um 8.30 Uhr aufnehmen.





Im Bahnhof Lit fällt sofort dieser Portalkran auf und man fragt sich, was hier wohl auf Güterwagen verladen oder entladen wurde.



Dieses Stellpult am Bahnhofsgebäude ist Betriebsart „Vereinfachter Nebenbahndienst“



Das durchgehende Hauptgleis in Lit ist Gleis 3. Der Bahnsteig ist in etwa so groß wie drei nebeneinander gelegte Europaletten.



Abgelegen und einsam, der Haltepunkt Häggenås, der sogar einmal ein Bahnhof war.



Ganz ähnlich die nächste Station Norderåsen, wo aber auch schon der Haltepunkt offiziell aufgehoben ist.



Dieser Name war Jochen und mir von unserer ersten Reise mit der Inlandsbahn 1991 in Erinnerung geblieben, weil er für unsere Ohren so ungewöhnlich war. Also mussten wir unbedingt dahin, obwohl der Ort sehr abgelegen und unspektakulär ist. 50 Kilometer sind wir über eine Schotterpiste gefahren und wir haben den ehemaligen Bahnhof gefunden, der inzwischen auch kein Haltepunkt mehr ist.

Man kann heute noch erkennen, dass dort einmal mehr los gewesen ist. Es existiert noch ein Ladegleis an einer Seitenrampe, wo früher Holz verladen worden ist. Auf zwei alten Fotos ist zu sehen, dass damals Gleise demontiert worden waren, deren Reste 1991 abtransportiert wurden.

Im Fahrplan von 2019 war Munkflohögen noch als Bedarfshalt eingetragen. Ein Mini-Bahnsteig aus Holz, das Stationsschild und die runde Haltescheibe existieren noch. Es sieht auch nicht so aus, als sei das Ladegleis in den vergangenen 31 Jahren nicht mehr genutzt worden. Wir fanden leider niemanden, den wir hätten fragen können.

Jetzt und einst – ein Zeitvergleich über 31 Jahre: oben Juli 2022, unten Juni 1991.



Bei besserem Wetter hätten wir das Gelände besser erforscht aber wir sind dann über Raftsjöhöiden und Sikåskälen nach Sikås zum Bahnhof Jämtlands -Sikås gefahren, wo bis 1. Juli 1983 eine kurze Stichstrecke nach Hammerdal abzweigte.







Der Bahnhof Jämtlands-Sikås verfügt über 5 Gleise. Gleis 3 ist das durchgehende Hauptgleis. Gleis 2 benutzen früher einmal die Züge von und nach Hammerdal. Von der einstigen Stichbahn gibt es nur noch einen Rest, als Gleisanschluss an einer Holzverarbeitenden Firma endet.

Noch auf dem Bahnhofsgelände befindet sich ein Landhandel. Das ist ein Geschäft für den im ländlichen Bereich üblichen Grundbedarf an Lebensmitteln und allem, was man sonst noch zum Leben auf dem Land braucht (Zaunpfähle, Angelausrüstung, Ersatzpaddel, Melkfett und Wagenschmiere, um nur ein paar wenige Beispiele zu nennen). Spräche man die Landessprache, könnte man dort viel erfahren.



Als nächstes nahmen wir uns den Bahnhof Ulriksfors vor. Hier zweigt die inzwischen nicht mehr befahrene knapp 5 km lange Stichstrecke nach Strömsund ab.



Auf den fünf Gleisen des Bahnhofs stand wie verloren diese Einheit aus zwei kurzgekuppelten Holzwagen abgestellt.



Am Bahnhofsende voraus zweigt die Stichstrecke nach Strömsund nach links ab. Ulriksfors hat nur ca. 150 Einwohner. Der Bahnhof hatte seine Bedeutung hauptsächlich als Abzweigbahnhof für den Ast in die 3.600 Einwohnerstadt Strömsund. Ein Gewerbegebiet in der Nähe des Streckenabzweigs war mit einem Gleisanschluss erschlossen, der aber auch nicht mehr genutzt wird.



Kurz nach dem Abzweig von der Inlandsbahn sieht die Strecke nach Strömsund so aus. Dort, wo das ins Gras eingewachsene Gleis eine Rechtskurve macht, befindet sich die Anschlussweiche zum Industriegebiet Ulriksfors.

Obwohl der Personenverkehr bereits 1982 eingestellt worden war. Gab es ab 2013 wieder Personen-Saisonverkehr von und nach Strömsund. Wann dieser und wann der Güterverkehr beendet wurde, konnte ich bisher nicht in Erfahrung bringen. Vermutlich ist die Strecke nach Strömsund zwar ohne Verkehr aber noch nicht offiziell stillgelegt.

Unten: Das Bahnhofsgebäude von Strömsund im Sommer 2022





Im Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen befindet sich ein Baustoffhandel. Die Gleisanlagen sind vollständig erhalten. In Richtung Ulriksfors sind noch zwei Gleisanschlüsse vorhanden.



In Lövberga ist der Haltepunkt noch sichtbar. Im Fahrplan existiert er seit 2019 nicht mehr. Es existiert ein Nebengleis, welches in eine blechverkleidete Halle mündet. Leider hat diese Halle keine Fenster. Weiß jemand was sich darin verbirgt?



Das Bahnhofsgebäude von Lövberga und das Nebengebäude befindet sich in gutem Zustand und wird privat genutzt.





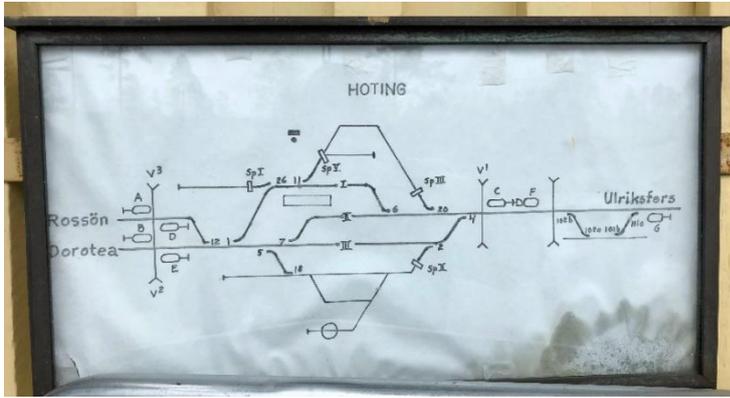
Der vor wenigen Jahren eingerichtete Haltepunkt „Hoting-Camping“ hat sich offensichtlich nicht bewährt. Im Fahrplan nach 2019 taucht er nicht mehr auf und vor Ort erinnert nur noch das Stationschild daran. Gleich links im Rücken des Fotografen steht übrigens ein Automuseum mit vielen top-restaurierten historischen Autos.



Wir kommen nun nach Hoting, einem Ort mit ca. 650 Einwohnern und einem Bahnhof der zu den drei ständig besetzten der Inlandsbahn gehört. Hier zweigt die Strecke nach Forsmo ab, auf der seit 1985 nur noch Güterverkehr stattfindet.



Im Westen des Bahnhofs gab es früher eine Lokstation.



Schematischer Gleisplan und die Stellwerkstechnik am Bahnhof Hoting.

Von hier aus wird auch der Bahnhof Ulriksfors fernüberwacht.



Nicht modern aber es scheint zu funktionieren.



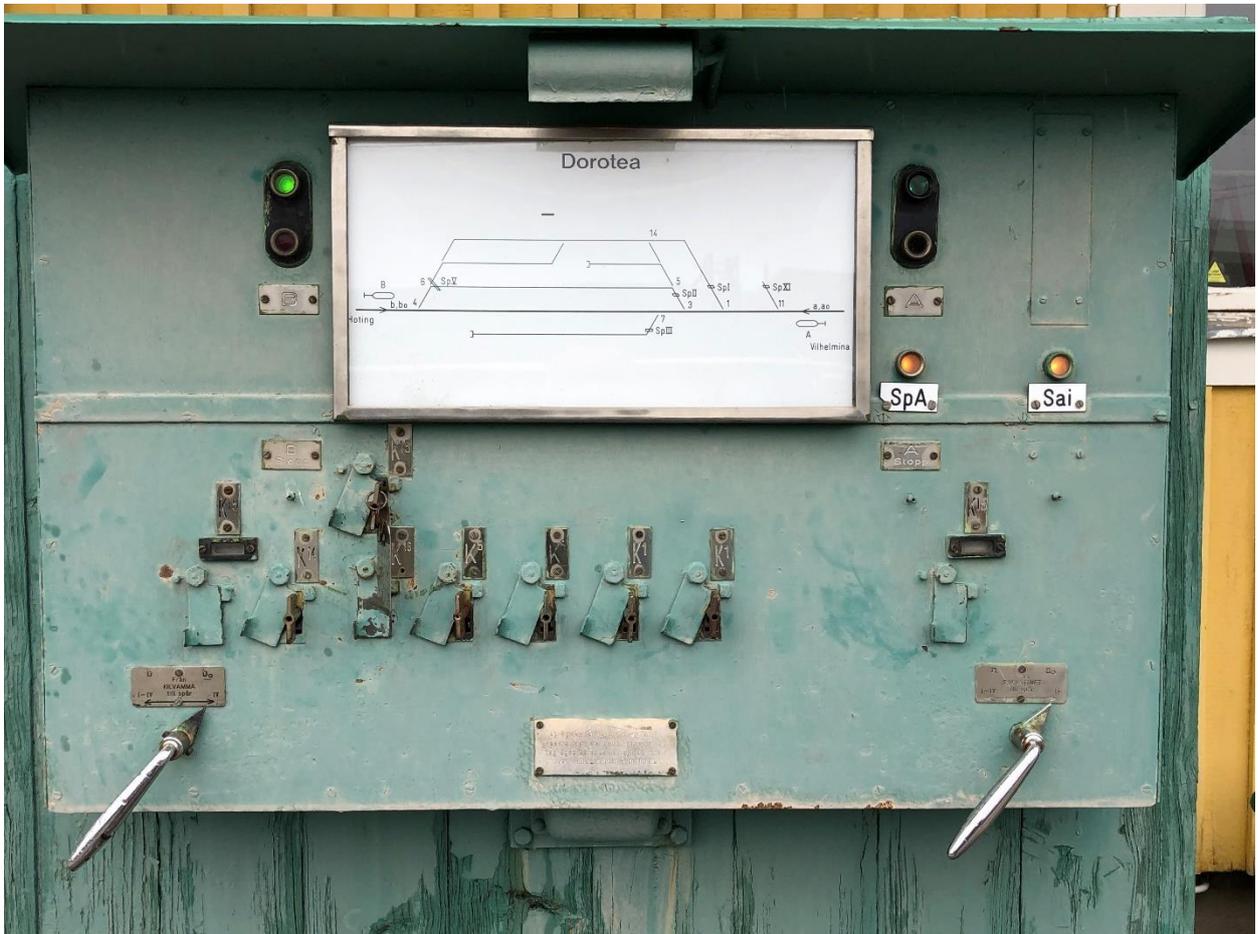
Durch das Schalterfenster der ehemaligen Fahrkartenausgabe kann man vom Warteraum aus in den Dienstraum der Inlandsbahn sehen.



Das Bahnhofsgebäude in Dorothea.



Die ehemalige Fahrkartenausgabe beherbergt heute die örtliche Tourismuszentrale. Die Weihnachtsbeleuchtung im Juli und der Fahrplan von 2019 im Jahr 2022, das passt irgendwie nicht zusammen. Ansonsten sieht aber alles ganz aufgeräumt aus. Die Schweden nehmen halt manche Dinge nicht so genau.



Allemansrätt – Allemansvett

Var som helst med tillstånd och utan begränsning för att njuta av naturen. Detta är en grundläggande rättighet för alla i Sverige. Du har rätt att gå, cykla, åka skidor eller åka båt i naturen. Du har rätt att slå lägg och slå bål i naturen. Du har rätt att slå lägg och slå bål i naturen. Du har rätt att slå lägg och slå bål i naturen.

Wissenwertes über das schwedische Recht zum Gemeingebrauch

NICHT FÜRNICHT ZEITEN
 Gemeingebrauch ist ein grundlegendes Recht für alle in Schweden. Du hast das Recht, in der Natur zu gehen, zu radeln, zu skifahren oder zu booten. Du hast das Recht, in der Natur zu gehen, zu radeln, zu skifahren oder zu booten. Du hast das Recht, in der Natur zu gehen, zu radeln, zu skifahren oder zu booten.

This is the right of public access in Sweden

The right of public access allows you to enjoy the Swedish nature. You have the right to walk, cycle, ski or boat in the Swedish nature. You have the right to walk, cycle, ski or boat in the Swedish nature. You have the right to walk, cycle, ski or boat in the Swedish nature.

Dorothea ist übrigens ein Ort mit ca. 1.500 Einwohnern.



Auf unseren Weg Richtung Norden kamen wir als nächstes zum Bahnhof Meselefors.

Außer dem durchgehenden Hauptgleis gibt es ein Umfahrgleis, auf dem eine Motordraisine abgestellt war und ein ehemaliges Ladegleis. Beide sind mit Gleissperren gesichert (alles manuell).

Das Bahnhofsgebäude ist unbewohnt und verfällt zu einer Ruine.

Man hat hier ein sogenanntes „Lostplacefeeling“, weil weit und breit keine Anzeichen von Zivilisation erkennbar sind und man sich kaum vorstellen kann, dass hier Menschen ein- und aussteigen.

Laut Fahrplan hält der Triebwagen hier um 11.13 nordwärts und um 17.33 Uhr südwärts.





Wenn ein Eisenbahnfan und Naturliebhaber ein Sommerhaus mit Gleisanschluss sucht, wäre der Bahnhof Meselefors eine echte Herausforderung, wobei eine handwerkliche Begabung von Vorteil wäre.

Kurz vor Erreichen des 3.500 Einwohnerortes Vilhelmina schauten wir uns den kleinen Flughafen Südlappland an, von dem aus man zweimal täglich mit einer Focker 50 nach Stockholm fliegen kann und wo ich 1988 schon einmal selbst gelandet war.



Das Bahnhofsgebäude wirkt ein wenig „abgeliebt“. Die obere Etage scheint bewohnt zu sein. Der Warteraum ist inzwischen im ehemaligen Güterschuppen untergebracht, den man, gleich neben dem Busbahnhof, zum Teil zu einer ansprechenden „Vänthall“ ausgebaut hat.





Der unscheinbare Imbisswagen rechts in der Mitte öffnet für den Südfahrer gegen 17.30 Uhr. Die Passagiere haben dann 30 Min. Aufenthalt und können sich dort einen Imbiss kaufen. Kaum ist der letzte Passagier eingestiegen, schließt der Wagen wieder.





Wie fast überall bei der Inlandsbahn, ist der Bahnhof Vilhelmina so groß dimensioniert, dass der Triebwagen ziemlich verloren wirkt. Als wir vor 31 Jahren hier aus dem Zug schauten, war der Bahnhof personell besetzt und es fand noch sichtbar Güterverkehr statt.





Abfahrt des Südfahrers aus dem Bahnhof Vilhelmina nach Östersund um kurz vor 18 Uhr am 14. Juli 2022. Neben dem einzigen befahrenen Gleis macht sich eine üppige Vegetation breit. Darunter verborgen befindet sich auch der Gleisanschluss des örtlichen Industriegebietes. Der Bahnübergang mit Blinklicht und Halbschranken, vor dem wir hier mit dem Womo auf die Vorbeifahrt des Triebwagens warteten, ließ sich nicht einschalten. So musste hier nochmals angehalten und der Überweg von einem Zugbegleiter manuell gesichert werden.

Rund drei Kilometer nördlich Vilhelmina, kurz vor dem ebenfalls nicht mehr genutzten Gleisanschluss Timmer (Holzverladung), befindet sich „Bergmans Fisk och Vilt“. Ein rustikales Geschäft mit Restaurant für Fisch- und Wildgerichte. Die gleich nebenan verlaufende Inlandsbahn hat hier einen Haltepunkt „Vilhelmina-Norra“ nur zu dem Zweck eingerichtet, dass der Nordfahrer mittags von 11.38 bis 12.17 Uhr hier hält und die Passagiere zu Mittag essen können.



Wie ich durch meine Recherchen erfahren habe, gab es vom nahegelegenen Lövliden ab 1921 eine 6,9 km lange Stichstrecke nach Holmsele hamn, die aber schon 1928 den Personen- und 1933 den Gesamtverkehr verlor. Ob es davon noch irgendwelche Spuren gibt, konnten wir bei dieser Reise nicht in Erfahrung bringen.



Die Inlandsbahn verläuft nun parallel zur E 45 und beinahe zufällig fanden wir den ehemaligen Bahnhof Vinlidsberg, der einmal für die Holzverladung große Bedeutung hatte. Man findet die Gleise für die Holzverladung rostig neben einer riesigen Freifläche und auf der anderen Seite des Streckengleises einen noch intakten Gleisanschluss für die Entladung von Flüssiggas.





Bevor wir nach Storuman kamen, machten wir einen kurzen Abstecher nach Stensele an der Zweigbahn, die von Storuman über Lycksele nach Hällnäs führt.



Im dortigen ehemaligen Bahnhofsgebäude ist eine Schreinerei untergebracht.

Die Schienenköpfe deuten darauf hin, dass hier regelmäßig Verkehr stattfindet.



Außer dem Streckengleis gibt es keine weiteren Gleise mehr in Stenselen.

Kurz vor dem Bahnhof Storuman befindet sich an der Zweigstrecke nach Hällnäs ein Gleisanschluss mit großer dreigleisiger Holzverladung. Im Vorbeifahren konnte ich einen Holzzug sehen, der von einer Großdiesellok abgeholt wurde.



Storuman ist der nördlichste ständig besetzte Bahnhof der Inlandsbahn. Hier zweigt die nur noch im Güterverkehr befahrene Strecke nach Hällnäs ab.



Im eigentlichen Bahnhofsgebäude ist ein Geschäft eingezogen. Die Diensträume der Inlandsbahn befinden sich in einem Nebengebäude links daneben.



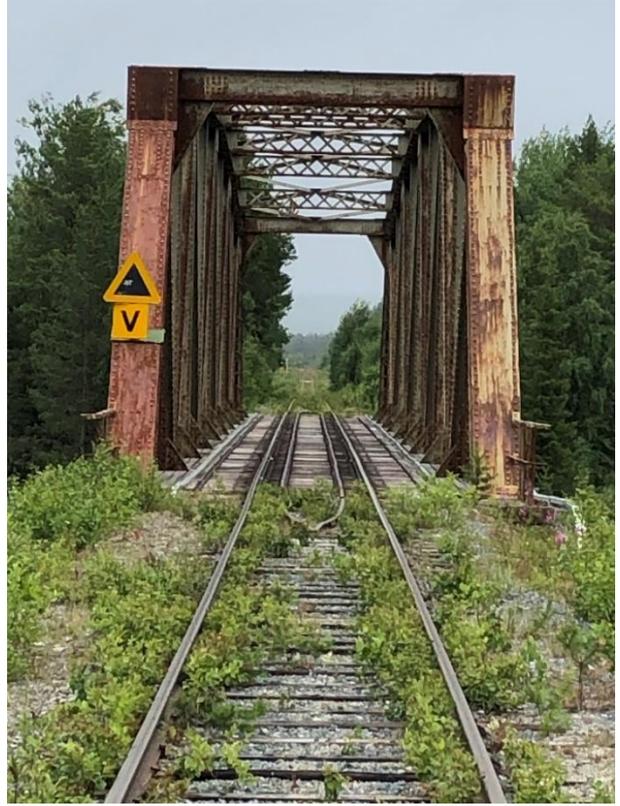
Auch hier wieder viele Gleise, lange Gleise aber alles leer. Nur am südlichen Ende der Bahnhofsanlagen standen sechs historische Personenzugwagen der „Orsa Järnvägsforenning (OJF)“, die für gelegentliche Sonderfahrten genutzt werden.



Links: Die abgestellten Personenwagen neben der ehemaligen Güterabfertigung.

Rechts: Das Verbindungsgleis zwischen Bahnhof und dem ehemaligen BW, dessen Anlagen heute von INFRA-Nord für die Unterhaltung der Strecken genutzt werden.





Die Inlandsbahn verläuft weiter in der Nähe der E 45 durch eine abwechslungsreiche Landschaft. Die Brücken machen trotz durchscheinendem Rost einen sehr robusten Eindruck.



Lomselenäs verfügt über ein langes Nebengleis aber es gibt keine Signale.



Neben einem hölzernen Schuppen sind neue Schwellen aufgestapelt. In dieser Gegend werden in Kürze die Gleise erneuert.



Oben: Schienenkopf Hauptgleis – Unten: Schienenkopf Nebengleis.





Der Bahnhof Blattnicksele hat schon bessere Zeiten erlebt. Der Triebwagen hält gemäß Fahrplan um 14.04 nord- und um 14.50 südwärts. Die Kreuzung in Sorsele ist nicht weit entfernt.



Auf dem Bahnsteig fand ich zum ersten Mal einen funktionsfähigen Streckenfernsprecher. Wenig entfernt das nicht mehr funktionsfähige „Stellwerk“.



Rechts neben dem Bahnhofsgebäude versteckt sich hinter Birken ein Wasserturm, der, obwohl lange nicht mehr genutzt, einen baulich guten Eindruck macht. Vielleicht kümmert sich der Besitzer des ehemaligen Bahnhofsgebäudes, der dort eine Werkstatt bestrebt, auch um den Turm.

Wir kommen nun nach Sorsele, dem Bahnhof der Inlandsbahn wo in der Saison die Kreuzung des Nordfahrers mit dem Südfahrer stattfindet. Das passiert dann täglich zwischen 14.12 und 14.41 Uhr.

Da der Bahnhof direkt an der E 45 liegt, erkennt man ihn sofort, wenn man nach Sorsele kommt.



Das Bahnhofsgebäude von der Gleisseite aufgenommen. Im angebauten ehemaligen Güterschuppen befindet sich das Inlandsbahnmuseum.



Zugkreuzung in Sorsele. Links der Südfahrer, rechts der Nordfahrer.



Das Inlandsbahnmuseum wird in Verbindung mit einem Kiosk betrieben. Man kann einfach durchgehen. Es kostet keinen Eintritt. Ich kann es sehr empfehlen.



Unter anderem in Buresjön stehen Formsignale als ehemalige Einfahrtsignale. Ich konnte nicht ausfindig machen von wo aus sie gestellt wurden und ob sie heute noch eine Funktion haben außer eventuell dem Denkmalschutz zu dienen.



Der Bahnhof Slågnes wirkt abgeräumt aufgeräumt.



Im Nebengleis standen diese Rungenwagen, mit denen neue Schwellen angeliefert worden waren. Ein weiteres Indiz, dass hier Gleiserneuerungen bevorstehen.



Drei Gleise und sonst nichts. Das müsste der ehemalige Bahnhof Avaviken gewesen sein. Es gab kein Schild, kein Gebäude oder sonst einen Hinweis.



Ob die rote Halle im Hintergrund mit der Bahn in Zusammenhang steht oder stand?



In Arvidsjaur erreichten wir noch den Nordfahrer, der in Sorsele vor uns abgefahren war. Er hat dort von 16.08 bis 17.03 Uhr einen planmäßigen Aufenthalt. Vor 31 Jahren endete der Nordfahrer hier. Man musste übernachten und am nächsten Morgen weiter.



In Arvidsjaur stehen historische Waggons der „Arvidsjaur Järnvägsförening“, mit denen gelegentlich Dampfsonderzüge gefahren werden.



Außerdem stehen dort fünf Rangierlokomotiven aufgereiht. Der Lokschuppen des ehemaligen Betriebswerkes wird von INFRANORD für Fahrzeuge der Streckenunterhaltung genutzt.



Für die Inlandsbahn ist Arvidsjaur ein Kopfbahnhof. Die Strecken von Östersund und von Gällivare münden im Nordwesten in den Bahnhof. Nach Südosten verläuft hingegen die Strecke nach Jörn, die seit 1990 keinen durchgehenden Verkehr mehr aufweist. Die Zukunftsvisionen für diese Strecke sind ziemlich kompliziert, daher sollte man abwarten und hoffen, dass diese Verbindung auch für einen Umleiterverkehr zwischen Nord- und Südschweden eine Option bekommt.

Die Südöstliche Bahnhofsausfahrt sieht im Sommer 2022 so aus.



Es regnete, als wir in Moskosele ankamen. Unterwegs haben wir in Akkavare und Auktsjaure schon Formsignale gesehen. Dass es aber in Moskosele welche gibt, die noch offiziell bei Bedarf in Funktion sind, ist unter Kennern bekannt. Leider war der Bahnhof unbesetzt, was auch für das Cafe und Museum im Bahnhofsgelände zutraf.

Wir waren schon gegen 10 Uhr da und wollten den Südfahrer um 11.18 Uhr abwarten. Ich nutzte die Zeit, um den Bahnhof trotz Regen etwas näher zu erkunden. Auf der vorherigen Seite sind unter dem Bahnhofsgebäude das Einfahrtsignal aus Richtung Arvidsjaur und ein funktionsfähiger Wasserkran zu sehen, der sicher bei den Dampfsonderfahrten der Arvidsjaur Järnvägsforening genutzt wird.



Wie bei der Inlandsbahn üblich, stehen die Signalbedienungen außen vor dem Bahnhofsgebäude. Ich habe gelesen, dass die mechanische Signalanlage im Jahr 2010 zuletzt gewartet wurde. Offenbar will man sie als letzte seiner Art bei der Inlandsbahn museal erhalten, was ich sehr zu schätzen weiß. Ideal wäre es, wenn sie zumindest an festgelegten Tagen von einem Mitarbeiter bedient würden.

Etwas versteckt im Wald fand ich eines der Spannwerke. Das auf dem Foto oben rechts ist zum Straffen des Zugseils für das Einfahrtsignal aus Richtung Jokkmokk zuständig. Eine solche Holzverkleidung um das Spannwerk hatte ich noch nicht gesehen aber sie



schützt die Umlenkrollen im Winter vor Schnee und Eis.

Da die Bahnhöfe mit älterer Signaltechnik nur mit handgestellten Weichen ausgestattet sind, ist ein Schienenfahrrad sehr nützlich, denn die Einfahrweichen sind ganz schön weit draußen. Das Bahnhofsahrrad hier in Moskosel war in recht gutem Zustand. Flickzeug braucht man bei den Rädern zum Glück nicht.



Mit leichter Verspätung kam der Südfahrer gut besetzt in Moskosel an. Ein- oder ausgestiegen ist an diesem Tag niemand.



Um nahe an der Strecke zu bleiben, mussten wir unsere Fahrt auf einer unbefestigten Nebenstrecke fortsetzen. Was so aussieht wie Asphalt ist in Wirklichkeit festgefahrener Steinsplitt.

Diese Straße führte uns zu einer von zwei Brücken, die von Straße und Schiene gemeinsam genutzt werden. Wir kennen das in Deutschland von der Schleibrücke in Lindaunis.

Die Brücke führt über den Piteälven, einen breiten, schnell fließenden Fluss.

Damit sich Autos und Zug nicht zu nahekommen, gibt es eine Blinklichtanlage und Halbschranken.



Auf der östlichen Seite der Brücke liegt der Haltepunkt „Piteälsbron“



Man muss schon genau hinschauen, wenn man abgelegene Bahnhöfe an der Inlandsbahn nicht verpassen will.



Varjiträsk ist ein solcher. Er steht noch als Haltepunkt auf dem Fahrplan und es gibt noch ein Nebengleis zu einer Kopframpe. Das Gebäude ist offensichtlich bewohnt.



Die Abstände der Bahnhöfe im hohen Norden recht groß. 20 Kilometer mit einem unbeschränkten Bahnübergang legten wir zurück bis wir den Bahnhof Tellejåkk erreichten, der inzwischen aber auch nicht mehr als Haltepunkt genutzt wird.



Es deutete vieles darauf hin, dass dieses ehemalige Bahnhofsgebäude als Sommerhaus genutzt wird. Als wir dort waren, war niemand zuhause.



Hier gibt es sogar noch ein Nebengleis.



In Kåbdalis hat man das Bahnhofsgebäude offensichtlich inklusive altem Bahnsteig an einen privaten Nutzer verkauft. Deshalb gibt es auf der anderen Gleisseite einen neuen Bahnsteig aus verzinktem Stahl. Schräg gegenüber steht ein winziges Betriebsgebäude mit dem „Stellwerk“.





Südlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes gibt es noch ein Kreuzungs- und Überholungsgleis. An der Rundscheibe auf dem alten Bahnsteig hängt ein Streckenfernsprecher in einem unscheinbaren schwarzen Kasten.



Hinter dem kleinen Betriebsgebäude steht etwas versteckt ein Gedenkstein zum Bau der Inlandsbahn. Dann gibt es noch einen Brunnen, dessen Wasser sehr gut sein soll. Wir haben uns erinnert, dass wir 1991 bei einem Zwischenstopp mit allen anderen Passagieren einen Becher bekamen, um dieses Wasser genießen zu können.



Kåbdalis ist ein Wintersportort. Hotels, Pensionen und Ferienhäuser deuten eindeutig darauf hin. Gleich neben dem Bahnhof sind Mitte Juli noch erhebliche Schneereste zu sehen.

Hier endet nun meine Dokumentation über die Inlandsbahn im Sommer 2022. Wir sind hier nach Luleå abgebogen um das dortige Eisenbahnmuseum zu besuchen und um anschließend die alte und neue Haparandabahn zu erforschen.

Den nördlichsten Teil der Inlandsbahn über Jokkmokk nach Gällivare hebe ich mir ebenso wie die nicht beschriebenen Bahnhöfe und Haltepunkte für die nächste Reise auf.

Wir werden auf jeden Fall wiederkommen. Schweden ist ein wunderschönes Land und die Inlandsbahn hat einen einzigartigen Charakter.

Vielleicht treffe ich mal einen Insider, denn ich hätte viele Fragen zum Betrieb der Strecke, über den Verkehr in Vergangenheit und Gegenwart, der nicht in veröffentlichten Fahrplänen steht.

Wer sich ebenfalls für die Inlandsbahn 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.

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