

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](#)
- [Norwegen, Die Erzbahn nach Kirkenes](#)
- [Norwegen, Die Nordlandsbahn Bodø – Mo i Rana – \(Trondheim\)](#)
- [Norwegen, Die Meråkerbanen \(Trondheim\) – Hell – Storlien](#)

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

Die Meråkerbahn

(Trondheim) – Hell – Storlien



Trondheim Zentralbahnhof. Der neue und der alte Bahnhofsteil in annähernd gleichen Dimensionen.

Wir kamen wieder mit der Fähre. Von Rørvika über Trolle nach Trondheim. Einen relativ zentral gelegenen Womo-Platz fanden wir am Hafen, sehr nahe der Station Lademoen an der einzigen S-Bahn ähnlich betriebenen Bahnstrecke in Trondheim.



Gleich hinter unserem Womo lag ein ehemaliges Verbindungsgleis zum Hafen, auf dem zahlreiche Holztransportwagen abgestellt waren.

Am nächsten Tag wollten wir die Meråkerbahn nach Storlien bereisen, die in Hell von der Nordlandsbahn nach Osten abzweigt und die mittlere Verbindung zwischen Norwegen und Schweden darstellt.



Inzwischen gibt es drei tägliche Zugpaare von Trondheim nach Storlien und zurück. Zwei davon haben in Storlien Anschluss in Richtung Östersund – Sundsvall. Durchgehende Zugverbindungen gibt es schon viele Jahre nicht mehr.



Den Personenverkehr betreibt SJ Norge AS mit diesen Triebwagen. Da die Gegend entlang dieser Strecke ab Hell sehr dünn besiedelt ist, reicht die Kapazität in jedem Fall aus. Mit Fördermitteln der EU wird die Strecke derzeit ausgebaut und aufgewertet. Nachdem Die Achslast auf 22,5 to. erhöht und die Trassenführung

optimiert wurde, steht im Augenblick die Elektrifizierung zwischen der Grenze zu Schweden und Hell an.



Am Bedarfshalt Gudå wurde kräftig gebaut. Hier soll wohl wieder ein Kreuzungs- und Überholungsbahnhof entstehen.

Leider konnte mir niemand genauere Auskunft über den Güterverkehr auf dieser Strecke geben. Wenn, dann ist er bescheiden. Das wird sich aber hoffentlich nach der Elektrifizierung ändern.



Der erste Halt nach Hell ist der ehemalige Bahnhof Hegra. Hegra ist ein kleiner Ort in der Kommune Stjordal.

Wenig später folgt die Station, die der Bahn ihren Namen gegeben hat. Meråker, eine selbstständige Kommune mit etwas über 2.000 Einwohnern, deren Bahnstation auch nur noch ein Haltepunkt ist. Das Bahnhofsgebäude ist noch sehr gut erhalten.



Der letzte Bahnhof vor der Grenze zu Schweden ist Kopperå und der einzige noch mit Personal besetzte Bahnhof auf dem norwegischen Teil östlich von Hell. Hier gibt es auch ein Kreuzungs- und Überholgleis.



Das Bahnhofsgebäude in Kopperå ist klein, sieht aber aus wie frisch renoviert.



Vier Kilometer vor Storlien, direkt hinter der Grenze zu Schweden passiert der Zug eine neu gebaute Brücke. Das muss die Brücke sein, die einen Hang ersetzt, der abzurutschen drohte und weshalb die Bahn von 2013 bis 2015 unterbrochen war. Am Anfang der Brücke beginnt wie aus dem Nichts eine Oberleitung. Die Schweden haben also den Fahrdrabt der schon lange bis Storlien elektrifizierte Strecke bis zur Grenze verlängert und nun ist es an den Norwegern, ihre Hausaufgaben zu machen.





Ankunft um 14.27 Uhr an Gleis 3. Kein Anschluss, gähnende Leere. Außer uns und der Zugführerin verlassen zwei Personen den Triebwagen. Der Bahnhof ist toll hergerichtet, wirkt aber ziemlich überdimensioniert





Die Halle und der Warteraum im Bahnhofsgebäude sind sehr großzügig, sauber und zweckmäßig gestaltet. Allerdings ist hier alles menschenleer. Vielleicht ist im Winter mehr los. Immerhin ist unser Zug von Meereshöhe auf 601 Meter über NN geklettert und es riecht irgendwie alles nach Wintersport.



Auf der Rückfahrt gelang noch ein Foto vom Bahnhof Hell, dem eigentlichen Ausgangspunkt der Maråkerbahn, bevor es auf dem unteren Abschnitt der Nordlandsbahn zurück nach Trondheim geht.



Dort wo die Maråkerbahn auf die Nordlandsbahn trifft, sieht man den Flughafen von Trondheim. Es ist der drittgrößte Flughafen Norwegens und hat seit 1994 die Bahnstation „Trondheim Lufthavn Værnes“.

Nun ging es weiter an der Küste entlang, wo in Åndalsnes das nächste Eisenbahn-erlebnis auf uns wartete.

Alle Fotos, Pläne und Übersichten unterliegen, wenn nicht anders angegeben, dem Urheberrecht von Christoph Marschner.

Wer sich ebenfalls für die Meråkerbanen 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.