

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)**

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



Die Nordlandsbahn

Wir kamen mit der Fähre von den Lofoten nach Bodø und übernachteten mit dem Womo am Hafen. Am nächsten Morgen nach dem Frühstück wollte ich mal kurz zum Bahnhof. Das Bahnhofsgebäude ist nichts zum Schönfinden, ein Zweckbau der 1960er Jahre eben, denn der letzte Abschnitt der Nordlandsbahn von Fauske bis Bodø wurde erst am 7. Juni 1962 in Betrieb genommen.



In der Bahnhofshalle fiel mein Blick sofort auf den Bildschirm mit dem Zugangebot, welches hier oben im dünn besiedelten Norwegen nicht sehr üppig ausfällt.

Åpningstider

Mandag–fredag kl. 06.00–24.00
Lørdag kl. 07.00–24.00
Søndag kl. 08.30–21.15

BANE NOR



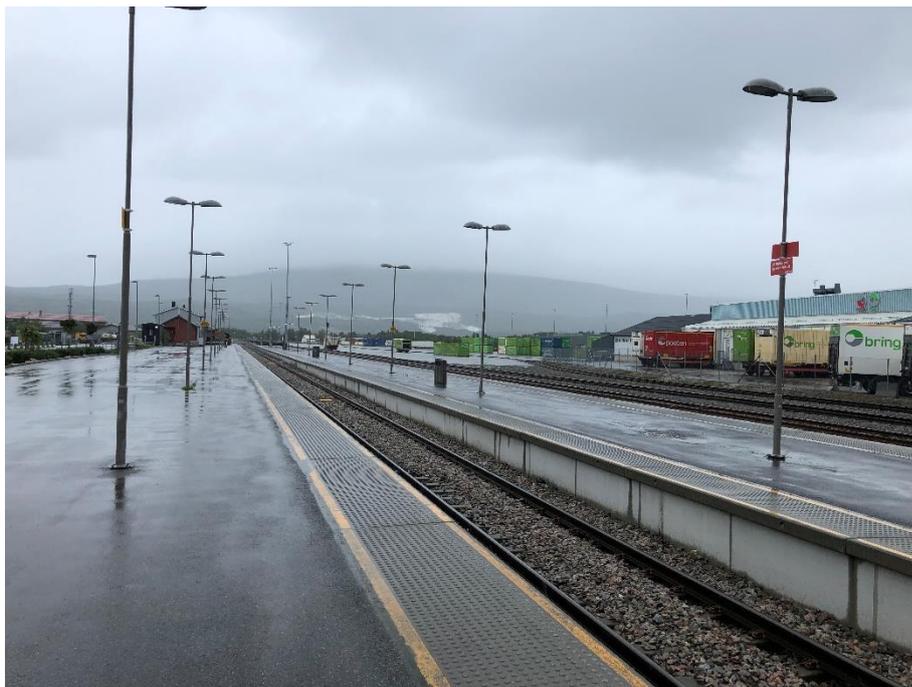
Auf und am Bahnsteig bewegte sich nichts. Der Tagzug auf Spor 2 war zwar in Lauerstellung aber noch nicht bereitgestellt.



Zwei moderne Reisezugwagen befinden sich auf einem Abstellgleis und dahinter wartet ein Triebwagen für den Regionalverkehr auf seinen nächsten Einsatz.

Das Wetter war regnerisch und wir beschlossen entgegen unserer ursprünglichen Planung nicht der Westküste zu folgen, sondern über Fauske und der E 6 folgend das Saltfjell bis Mo I Rana zu überqueren. Ganz ehrlich gesagt, hatten wir die engen

Nebenstrecken ein bisschen satt und mir als Eisenbahnfreund kam die Route ganz gelegen.



In Fauske erkennt man das Bahnhofsgebäude erst als solches, wenn man näherkommt.

Da der Tagzug nach Trondheim schon vorbei war, gab es auf den Bahnsteigen nichts interessantes zu sehen.

Das Bahnrestaurant ist sehr zu empfehlen.



Avganger Departures		Spør Track	14:19
16:12	Bodø	1	via Valnesfjord - Mørkved
16:59	Bodø	1	via Valnesfjord - Mørkved
17:00	Rognan	2	
18:28	Mosjøen	1	via Rognan - Røklund - Mo i Rana
Ankomst Arrivals			
15:55	Bodø	1	
16:52	Trondheim	1	via Trondheim Lufthavn
16:57	Bodø	2	

! Nordlandsbanen - Fra mandag 15. august kl. 01:53 til mandag 19. september kl. 11:31 utfører vi planlagt arbeid på sporet mellom Majavatn og Mosjøen. Se SJ Nords nettside/app for mer informasjon.

Bei besserem Wetter hätte ich mich gern mal umgesehen, ob man noch etwas von der Polarbahn erkennen kann, deren Bau von Fauske gen Norden zum Ende des 2. Weltkriegs eingestellt wurde. Vielleicht kann jemand etwas dazu sagen?



Rognan ist der Hauptort der Kommune Saltdal und ist mit 2.600 Einwohnern schon ein bedeutender Ort. An diesem Bahnhof enden und beginnen drei Zugpaare im

Regionalverkehr von und nach Bodø. Außer einem Kreuzungs- und Überholungsgleis gibt es einen Gleisanschluss zu einem Kabelwerk gegenüber der südlichen Bahnhofsausfahrt,

Zusätzlich zum Warteraum im Bahnhofsgebäude gibt es ein überdachtes und windgeschütztes Wartehäuschen mit zwei Bänken auf dem Bahnsteig.



Von Rognan gen Süden beginnt es zu steigen. Den Bahnhof Røkland haben wir wegen heftigen Regens ausgelassen.





Die Vegetation in Lønsdal ist schon nahe an der Baumgrenze



Noch acht Kilometer steigt die Strecke auf ihren höchsten Punkt (680 m). Dann, nach weiteren 13 km überquert sie den Polarkreis.



Zwanzig Kilometer nach dem Scheitelpunkt erreichen wir auf einer schmalen Nebenstraße den einsam gelegenen Bahnhof Bolna, an dem Personenzüge nicht mehr halten, der aber für Kreuzungen bei Bedarf betrieblich besetzt wird. Das Bahnhofsgebäude ist in einem tadellosen Zustand. Das Obergeschoss über den Diensträumen scheint unbewohnt zu sein.





Die Strecke fällt nun mit 15 Promille, überquert den Rauflellfossen und erreicht den Bahnhof Dunderland auf 127 m über NN.



In Dunderland kreuzt planmäßig der Tagzug Bodø - Trondheim mit dem Gegenzug Trondheim - Bodø. Außerdem kreuzen hier auch Güterzüge. Dem Bahnhofsgebäude schräg gegenüber befindet sich eine Dreigleisige Winterdiensthalle, denn von hier aus werden die Schneepflüge und Fräsen gegen Eis und Schnee auf dem Saltfjell eingesetzt.



Avgang/Departures Dunderland

Time	Station	Direction	Train No.	Type	Operator	Notes
00						
01						
02						
03						
04						
05						
06						
07						
08	08:20h	Bude	1	SN	Dunderland (08:20h) - Lamsdal (08:55h) - Bakkedal (09:20h) - Rogstad (09:55h) - Fauske (10:54h) - Vakkedal (10:52h) - Østegga (10:51h) - 483	Tvedestrand (10:20h) - Hæverfjord (10:27h) - Bude 10:35
08:20h	Bude	1	SN	Dunderland (08:20h) - Lamsdal (08:55h) - Bakkedal (09:20h) - Rogstad (09:55h) - Fauske (10:54h) - Vakkedal (10:52h) - Østegga (10:51h) - 472	Hæverfjord (10:20h) - Hæverfjord (10:20h) - Bude 10:54	
09	09:40h	Mojnes	1	SN	Dunderland (09:40h) - Skarung (10:07h) - Møi Rana (10:35h) - Bjørka (10:40h) - Skarung (11:00h) - Mojnes (11:20h) - 479	
10						
11						
12						
13						
14						
15	15:07	Tvedestrand 1	1	SN	Dunderland (15:07h) - Møi Rana (15:40h) - Bjørka (16:04h) - Skarung (16:25h) - Mojnes (16:53h) - Tvedestrand (17:57h) - 472	Skarung (17:00h) - Lamsdal (17:00h) - Rogstad (18:00h) - Østegga (19:14h) - Skarung (19:47h) - Tvedestrand (19:46h) - Skarung (19:46h) - Lamsdal (19:46h) - Skarung (19:46h) - Vakkedal (19:46h) - Tvedestrand (19:46h) - 2:20:13
16						
17						
18	18:30h	Bude	1	SN	Dunderland (18:30h) - Lamsdal (19:27h) - Bakkedal (19:47h) - Rogstad (20:01h) - Fauske (20:30h) - Vakkedal (20:28h) - Østegga (20:41h) - 479	Tvedestrand (20:46h) - Hæverfjord (20:53h) - Bude 21:01
19						
20	20:01h	Mojnes	1	SN	Dunderland (20:01h) - Skarung (20:28h) - Møi Rana (20:35h) - Bjørka (20:55h) - Skarung (21:15h) - Mojnes (21:38h) - 478	
21						
22						
23						

Als wir am Bahnhof Dunderland ankamen, kündigte sich gerade eine Kreuzung zweier Güterzüge an, die wir bei strömendem Regen beobachteten. Nach Einfahrt des ersten Güterzuges auf dem Ausweichgleis fuhr die diensthabende Betriebsbeamtin. Mit einem PKW zur Einfahrweiche, legte sie in Plus-Stellung zurück, machte dann im Dienstraum ihre Zugmeldung, gab dem anderen Güterzug per Lichtsignal die Einfahrt in das durchgehende Hauptgleis frei und befestigte an einem Gestell neben dem Gleis eine grüne Fahne als Signal für freie Durchfahrt.

Nach der Durchfahrt des zweiten Güterzuges machte sie wieder Zugmeldung, fuhr zur Weiche der Gegenrichtung, stellte sie für den ersten Güterzug im Ausweichgleis in Minus-Stellung und gab dem Zug mit einem großen grün umrandeten Befehlsstab den Abfahrtauftrag (in Deutschland ZP 9). Nach der Ausfahrt legte sie die Weiche wieder in die Grundstellung und kehrte zurück in ihren Dienstraum. Ich hatte nun Gelegenheit mit ihr zu sprechen. Außer den Personenzügen verkehren sechs bis acht Güterzugpaare auf der Strecke. Die für unsere Verhältnisse sehr minimalistischen Betriebsverhältnisse sind dort normal, weil es verhältnismäßig wenig Verkehr gibt. Es ist jedoch eine Frage der Zeit. Die Strecke soll in absehbarer Zeit mit dem

modernen System ECTS Level 2 ausgerüstet werden. Danach werden auch diese Bahnhöfe unbesetzt sein.



Zugkreuzung in Dunderland. Der zuerst einfahrende Güterzug fährt nordwärts, der zweite, durchfahrende südwärts. In der Bildmitte kann man vor der Lok die grüne Fahne erkennen, die das Ausfahrtsignal ersetzt. Die Betriebsbeamtin beobachtet den durchfahrenden Zug. Links steht der Dienstwagen mit laufendem Motor, mit dem sie nach der Zugmeldung zur Ausfahrweiche fährt. Die beiden Weichen für Kreuzungen

werden nicht mehr von Hand gestellt. Sie haben einen elektrischen Antrieb, der aber vor Ort betätigt werden muss.



Gut 30 km weiter besuchten wir noch den Bahnhof Skonseng und konnten beobachten wie der Güterzug, den wir in Dunderland durchfahren sahen, jetzt auch hier durchfuhr.



Die Betriebsbeamtin in Skonseng hatte keine grüne Fahne gehisst, denn dieser Bahnhof verfügt über elektrische Ausfahrtsignale.



Avgang/Departures Skonseng

Time	Station	Destination	Time	By	Stoppet videre med
Hour	Departure	Destination	hour	line	Calling station
00					
01					
02					
03					
04					
05					
06					
07:58x	Bode La		1	SIN	Skonseng (07:58) - Dunderland (08:28) - Lamsdal (09:03) - Røskjøld (09:23) - Rognan (09:33) - Fauske (09:54) - Vabnesfjord (10:02) - Østlsgja (10:14) - Trestlandet (10:28) - Markved (10:37) - Bode 10:35
07:58x	Bode Ma-Å,		1	SIN	Skonseng (07:58) - Dunderland (08:28) - Lamsdal (09:10) - Røskjøld (09:30) - Rognan (09:40) - Fauske (10:07) - Vabnesfjord (10:15) - Østlsgja (10:34) - Trestlandet (10:39) - Markved (10:48) - Bode 10:54
08					
09					
10:07x	Mojeen Mo-F 11:12 - 17:06 Mo-Å 15:08 - 08:12		1	SIN	Skonseng (10:07) - Mo i Rana 10:20 - Bjerkå 10:40 - Drevvatt (11:00) - Mojeen 11:23
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18:12x	Bode Mo-F 12:12 - 18:06 Mo-Å 14:08 - 08:12		1	SIN	Skonseng (18:12) - Dunderland (18:30) - Lamsdal 19:27 - Røskjøld (19:47) - Rognan 20:01 - Fauske 20:20 - Vabnesfjord (20:28) - Østlsgja (20:41) - Trestlandet (20:46) - Markved (20:52) - Bode 21:01
19					
20:22x	Mojeen Alle dager		1	SIN	Skonseng (20:22) - Mo i Rana 20:35 - Bjerkå 20:55 - Drevvatt (21:15) - Mojeen 21:38
21					
22					
23					

Je nachdem wie schnell die Nordlandsbahn mit der modernen Zugsicherungstechnik ausgerüstet wird, habe ich die noch besetzten Unterwegsbahnhöfe wahrscheinlich zum letzten Mal erlebt. Insofern hat sich die geänderte Route trotz des schlechten Wetters gelohnt.

In Mo i Rana gelang uns nur ein Foto vom Bahnhof im Vorbeifahren. Wegen „Arctic Rayce“, der norwegischen „Tour de France“ war die halbe Stadt gesperrt.

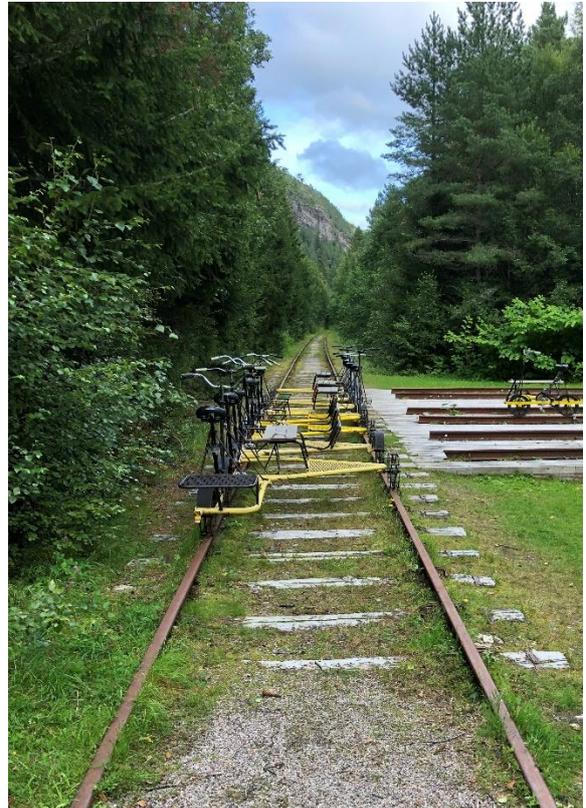


Wir sind nun wieder auf unsere ursprünglich geplante Route an der Westküste zurückgekehrt.



Auf dem Weg nach Trondheim kamen wir durch Namsos. Hier endete von 1933 bis 2012 die 51 km lange Namsosbahn von Grong, die bereits 1978 den Personenverkehr verlor. Natürlich wollte ich sehen, ob davon noch etwas übriggeblieben ist.

Der Endpunkt in Namsos ist so zugewachsen, dass es nicht wert war ein Foto zu machen. Ansonsten liegt das Streckengleis noch. Etwas außerhalb der Stadt gleich neben dem Flugplatz befindet sich neben dem Streckengleis ein Campingplatz, dessen Betreiber auf 13 Kilometern bis Skage Draisinenfahrten anbietet.



Nächster Bericht über die Meråkerbahn von Trondheim über Hell nach Storlien.

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

Wer sich ebenfalls für die Nordlandsbahn 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.