

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](#)

- Norwegen, Die Raumabahn Åndalsnes – Dombås

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



Der Endpunkt der Raumabahn ist Åndalsnes. Man liest immer wieder, dass diese Strecke eine der schönsten überhaupt sein soll und die wollten wir unbedingt mal kennen lernen. Gleich neben dem Bahnhof zum Streckenende hin, befindet sich idealerweise ein Womo-Stellplatz.



Man sieht dem Bahnhof an, dass hier mal mehr los gewesen ist. Bei täglich vier Personenzugpaaren wirkt er sehr überdimensioniert.



Nach einer längeren Pause gibt es auf der Strecke auch wieder etwas Güterverkehr. An fünf Tagen pro Woche verkehrt abends eine Zugeinheit mit zwölf Wagen für 24 Wechsellauflieger oder 48 Container von hier nach Alnabru bei Oslo. Die Zugeinheit in Gegenrichtung kommt gegen zwei Uhr morgens im Verladeterminale an.



Der Ortskern des ca. 2.200 Einwohner zählenden Åndalsnes wird von der Bahn halb umrundet. Der Güterverkehr beginnt und endet in einem Verladeterminale etwa einen Kilometer vor dem Bahnhof. Nur die Lok des Güterzugs nutzt den Bahnhof, um den Tag über dort abgestellt zu sein und um betankt zu werden.



Die vier täglichen Personenzugfahrten finden auf Gleis 1, dem kurzen Stumpfgleis statt. Gleis 2 mit dem längeren Bahnsteig wird außer für Rangierfahrten von Sonderzügen genutzt, die gelegentlich für Passagiere von Kreuzfahrtschiffen verkehren. Der Anleger für große Kreuzfahrtschiffe liegt gleich neben dem Bahnhof. Ein Umstieg von Schiff auf Bahn oder umgekehrt ist denkbar einfach. Es sind 100 bis 150 Meter vom Kai bis zur Bahnsteigkante.



Das repräsentative Bahnhofsgebäude wird nur noch zum Teil dienstlich genutzt. In dem Teil, der wie ein Stellwerksanbau aussieht, befindet sich ein Geschäft für Freizeitbekleidung. Außerdem ist in dem Gebäude die örtliche Touristikzentrale untergebracht.

Åpningstider

Hverdager kl. 07.00–22.00
 Lørdag kl. 08.00–20.00
 Søndag kl. 08.00–22.00

BANE NOR

Avganger Departures			Spør Track	09:06
09:25	Dombås	1		
14:31	Dombås	1		
16:30	Dombås	1		
Ankomst Arrivals				
13:28	Dombås	1		
16:03	Lillehammer	1		
19:36	Dombås	1		

BANE NOR





Es werden nicht mehr alle Gleise genutzt und manche sind nicht mehr angeschlossen. Geradeaus sind die Schienen aber noch fast blank. Am Streckenende befindet sich nämlich ein dreiständiger Lokschuppen in dem Dienstfahrzeuge für den Winterdienst und zur Streckenunterhaltung abgestellt sind. Davor liegt eine Drehscheibe und davor befindet sich die Dieseltankstelle.





Die ehemalige Gleiswaage ist gleismäßig nicht mehr erreichbar.



Vor dem Kai steht dieser „Aussichtswagen“ vermutlich für die Schiffstouristen.



Direkt über den Bahnhof schwebt die Romsdalen-Seilbahn auf den 692 m hohen Aussichtsblick „Nesaksla“. Es ist die längste Seilbahn Norwegens und mit einem Fahrpreis von 50,00 € rauf und runter nicht gerade preiswert.



Im Regelbetrieb sind täglich zwei Triebwagen vom Typ 93, die den deutschen „Talent“ Triebwagen entsprechen, im Einsatz. Sie übernachten beide in Åndalsnes.



Gegen 22.00 Uhr ist auch der zweite Triebwagen aufgetankt und fertig für die Nachtruhe.



Bevor wir am nächsten Morgen mit einem der Triebwagen nach Dombås und zurück fahren, möchte ich die, zumindest in Norwegen, einzigartige Zugkapelle vorstellen. Es ist ein ehemaliger Schnellzugwagen der Norwegischen Staatsbahn, der zu einer Kapelle umgebaut worden ist. Er steht auf einem Grünstreifen zwischen Bahnsteig und der Seilbahnstation und lädt zu einer besinnlichen Einkehr ein.



Bei bestem Wetter haben wir bis 9 Uhr den recht überschaubaren Ort Åndalsnes erkundet und zugeschaut wie der Triebwagen nach Dombås auf Gleis 1 bereitgestellt wurde. In den verbleibenden 20 Minuten bis zur Abfahrt trafen erstaunlich viele Fahrgäste ein. Da wir reservierte Sitzplätze hatten, konnten wir uns mit dem Einsteigen Zeit lassen. Es gibt ein elektrisches Gruppenausfahrtsignal. Der Bahnhof ist betrieblich besetzt und den Abfahrtauftrag bekommt der Triebfahrzeugführer von der diensthabenden „Aufsichtsbeamtin“, wie man in Deutschland sagen würde.



Kurz nach der Abfahrt sieht man rechts in Vorbeifahrt das Güter-Terminal wo die Wechselaufleger und die Container umgeschlagen werden.



Gleich hinter der Ortsgrenze taucht die Bahn in das Tal der Rauma, beginnt allmählich zu steigen und es eröffnen sich wunderbare Ausblicke. Um auf über 600 m über NN zu steigen, sind Kehrschleifen, Brücken und Tunnel erforderlich.



Es ist immer wieder schön im August schneebedeckte Berge zu sehen.



Irgendwo entlang dieser Strecke kommt man an der höchsten Steilwand Europas vorbei. Die ehemaligen Bahnhöfe Marstein und Verma habe ich nur ganz kurz wahrgenommen. Ob sie betrieblich noch nutzbar sind, konnte ich leider nicht erfahren.





Wasserfälle, Felswände, spektakuläre Talblicke, es gibt jede Menge eindrucksvolle Bilder und man möchte immer wieder von einer Seite zur anderen wechseln.



Bjorli ist der einzige Unterwegsbahnhof, der zumindest im Sommer noch besetzt ist. Dort findet planmäßig eine tägliche Zugkreuzung statt. Nach der Weiterfahrt sah ich rechts eine Drehscheibe und fragte mich wozu diese gebraucht wurde, denn in Bjorli gab es meines Wissens keine endenden und beginnenden Züge.



Die ehemaligen Bahnhöfe Lesjaverk und Lesja dienen heute noch als Haltepunkte. Der dazwischenliegende ehemalige Bahnhof Lora wird hingegen nicht mehr bedient.





In Dombås erreicht die Raumabahn die Dovrebahn, die Trondheim mit Oslo verbindet. Hier endete unsere Fahrt zunächst. Im Nachbargleis rollte nach wenigen Minuten der Schnellzug nach Oslo ein.



Fast alle Passagiere die mit uns von Åndalsnes abgefahren sind, stiegen hier in Richtung Oslo um. Wir hingegen warteten auf die Rückfahrt in einer guten Stunde und erkundeten so lange die Umgebung des Bahnhofs.



Der Warteraum ist hell, freundlich und groß.



Links geht es nach Åndalsnes und rechts nach Trondheim.



In wenigen Minuten kann man die Stelle oberhalb der Tunnelportale erreichen. Hier hat man den besten Überblick über das Bahnhofsgelände.



Die Anschlüsse nach und von Oslo sind gut auf die Raumabahn abgestimmt.



Auf Gleis 3 fährt ein Güterzug aus Trondheim ein, um mit dem entgegenkommenden Schnellzug zu kreuzen.



Pünktlich ging es auf der Raumabahn zurück nach Åndalsnes. Uns gegenüber saß ein junger Mann, der in der Nähe von Åndalsnes aufgewachsen war, in Oslo und Kristiansand studierte und für ein verlängertes Wochenende seine Eltern besuchte. Für ihn war es eine ganz normale Reise und wir haben uns sehr angeregt über Norwegen und über unsere Reise unterhalten.

Jochen und ich kamen zu dem Ergebnis, dass die Raumabahn wirklich eine tolle Strecke ist. Vielleicht nicht DIE schönste aber auf jeden Fall eine DER schönsten.

Zum Schluss noch eine Aufnahme nach unserer Ankunft in Åndalsnes. Über dem Triebwagen ragt die Spitze des Nesaksla auf. Beim nächsten Mal nehmen wir die Seilbahn und schauen uns den Bahnhof von dort oben an.



Mit dem Womo ging es dann weiter über den abenteuerlichen „Trollstigen“ in Richtung Bergen.

Von dort handelt dann der nächste Bericht – Bergen – Finse und zurück.

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

Wer sich ebenfalls für die Raumabahn 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.