

# 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](#)

## - Norwegen, Die Bergenbahn Bergen – Finse (- Oslo)

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



In Bergen waren wir nicht zum ersten Mal und mit der Bergenbahn sind wir schon nach Oslo gefahren. Diesmal wollten wir ganz gezielt nach Finse fahren, dem höchsten Punkt der Strecke, den man normal nur mit dem Zug erreichen kann. Vom Womo-Platz an der Bergen-Halle kommt man bequem mit der Straßenbahn zum Bahnhof. Die Bahnhofshalle gefällt mir. Sie ist übersichtlich und hat trotzdem eine städtische Atmosphäre



Da Bergen der End- bzw. Startpunkt nur einer Strecke ist, fällt das Zugangebot nicht sehr üppig aus. Schade finde ich, dass die Züge in dem dunklen Grün alle gleich aussehen. Das Rot der vorherigen Zuggeneration fand ich ohnehin um einiges schöner.

Avganger Departures				Start	10 32	Avganger Departures				Start	10 32	Ankomst Arrivals				Start	10 32
10:36	Myrdal	4	via Arna, Oslo, Voss	VVF	13:40	Arna	1		VVF	10:36	Voss	2		VVF			
10:57	Arna	1		VVF	13:49	Oslo S	3	via Sten, Myrdal, Oslo, Drammen	VVF	10:50	Arna	1		VVF			
11:30	Gjølo	2	via Arna, Oslo, Voss, Myrdal	VVF	14:08	Arna	1		VVF	11:20	Arna	1		VVF			
11:35	Arna	1		VVF	14:26	Myrdal	3	via Arna, Oslo, Voss	VVF	11:29	Voss	Innstilt	🚫	Wartet für Voss II Bergen	VVF		
12:05	Arna	1		VVF	14:44	Arna	1		VVF	11:58	Arna	1		VVF			
12:30	Myrdal	2	via Arna, Oslo, Voss	VVF	15:14	Arna	1		VVF	12:23	Myrdal	2		VVF			
12:40	Arna	1		VVF	15:29	Myrdal	2	via Arna, Oslo, Voss	VVF	12:28	Arna	1		VVF			
13:12	Arna	1		VVF	15:44	Oslo S	4	via Myrdal, Oslo, Drammen	VVF	13:03	Arna	1		VVF			
13:22	Mjøstfjell	1	via Arna, Oslo, Voss	VVF	15:49	Arna	2		VVF	13:10	Oslo S	4		VVF			



Wir hatten uns für diesen Zug entschieden, um nach etwas zweistündigem Aufenthalt von Finse aus wieder zurück nach Bergen fahren zu können. Außerdem war abzusehen, dass dieser Zug wegen seines Zielortes Geilo (ohne weiteren Anschluss) nicht übermäßig besetzt sein würde.



Die Blumen auf den Prellböcken schmücken die ansonsten etwas trist wirkende Halle ungemein. In meiner Erinnerung von vor 30 Jahren gab es hier Absperrungen die nur geöffnet wurden, wenn ein Zug ankam oder zum Einsteigen bereitstand.



Östlich der Bahnsteighalle erstreckt sich das Gleisvorfeld. Hinter der Brücke links werden die ankommenden Güterzüge zerlegt und abgehende Güterzüge zusammengestellt. Auf der rechten Seite sind Personenzugeneinheiten abgestellt, die auf ihren nächsten Einsatz warten.



Unser Zug wurde schon früh bereitgestellt. Leider kenne ich mich mit diesen modernen Fahrzeugen nicht sehr gut aus. Eine gewisse Anzahl von Drehgestellen ist mit elektrischen Fahrmotoren versehen, die von den vorne und hinten befindlichen Führerständen bedient werden.



Während der Fahrt hat man nur wenig Gelegenheit, Unterwegsstationen zu dokumentieren. Hier zwei Beispiele, der Bahnhof Reimegrend und der Bahnhof Mjølfjell.



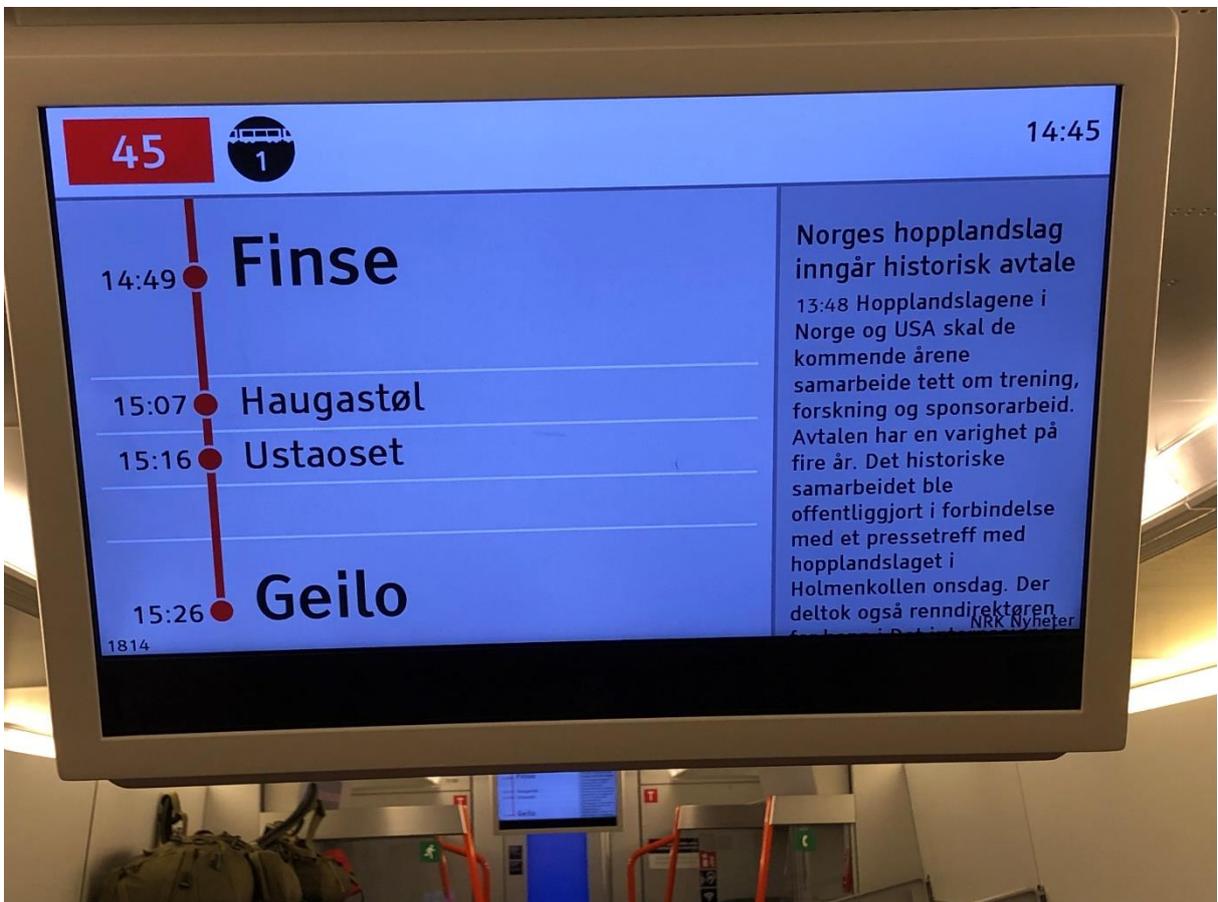
In Myrdal gab es eine Viertelstunde Aufenthalt und Gelegenheit mal auszusteigen.



Auch auf dem letzten Abschnitt bis Finse hatten wir den Wagen fast für uns allein.



Beim Halt im Bahnhof Hallingskeid, der sich in einem Lawinenschutzbau befindet, gibt es nur kleine Ausblicke.





Nun konnten wir endlich mal in Finse aussteigen. Es gab zwar keinen Sonnenschein aber immerhin blieb es trocken. Während man in Deutschland bei 40 Grad schmorte, fühlten wir uns bei 16 Grad hier oben ganz wohl.

Wir begannen unsere Erkundung mit dem Wartebereich des Bahnhofs und es gab gleich drei Räume, die einen sehr gepflegten Eindruck machten.





In einem der Warteräume sieht man den ehemaligen Fahrkartenschalter und in dem roten Rollcontainer befinden sich die Postfächer für die Empfänger in Finse.





Gleich neben dem Bahnhofsgebäude und direkt am Bahnsteig befindet sich das imposante Finse-Hotel. Ideal für Wintersportler und Naturliebhaber, die nicht mit dem Auto anreisen.



Sehr originell ist die Verbindung zwischen dem alten und dem neuen Hotelgebäude. Der alte Schnellzugwagen der Norwegischen Staatsbahn hat hier eine neue Aufgabe gefunden ist ein echter Hingucker, der nicht sofort ins Auge springt.



Am westlichen Bahnsteigende kommt man zu einem signalisierten Bahnübergang. Die Einfahrweiche zum Kreuzungs- und Überholgleis befindet sich in einem Schnee- und Lawinenschutzbau. Links davon kann man das Tunnelportal des im Mai 1993 eingeweihten, 10.300 Meter langen Finsetunnels erkennen, in dem sich ein Kreuzungs- und Überholungsbahnhof „Fagernut“ befindet. Bei der Vorbeifahrt am Tunnelportal konnte ich kurz erkennen, dass auf der alten Trasse, die um den Berg herumführt noch Gleise lagen. Ich hatte mal gelesen, dass die alte Trasse als Radweg genutzt wird. Hat jemand nähere Informationen dazu?



Sobald man den Bahnübergang passiert hat, sieht man die Bahnhofsanlagen als Ganzes. Es gibt noch ein langes, einseitig angebundenes Nebengleis, auf dem Sonderzüge, Bau- und Winterdienstfahrzeuge abgestellt werden können. Die einst vorhandene Gleisverbindung zu einem Lok- und Wagenschuppen und zu einer ehemaligen Drehscheibe existieren nicht mehr.

Es gibt in Finse nur einen Bahnsteig. Zugkreuzungen zweier Personenzüge finden aus Sicherheitsgründen nur an Stationen statt, an denen einer der beiden Züge planmäßig nicht hält. Das passt zu dem Tunnelbahnhof Fagernut.



Auf dem Weg zum Rallarmuseet, dem Bahnbaumuseum, kann man hunderte geländegängige Fahrräder nicht übersehen. Das Verleihen solcher Fahrräder ist offensichtlich ein Geschäftsmodell, welches gut funktioniert, wenn der Wintersport gerade nicht aktuell ist.



Der Bau der Bergenbahn wurde im Historischen Forum schon ausführlich dokumentiert. Einen Besuch des kleinen „Rallarmuseet“ in Finse kann ich aber trotzdem sehr empfehlen. Da wird sehr anschaulich dargestellt wie aufwändig und mühsam der Bau und der Betrieb dieser Strecke war.



Wenn man im August noch Schnee auf den umliegenden Bergen sieht, kann man sich gut vorstellen, wie solch mächtige Schneeschleudern arbeiten mussten, um den Bahnbetrieb im Winter aufrecht zu erhalten. Heute haben sie ausgedient und moderneren Geräten Platz gemacht. Hier an Europas höchstgelegenen Bahnhof waren sie lange Zeit unentbehrlich.





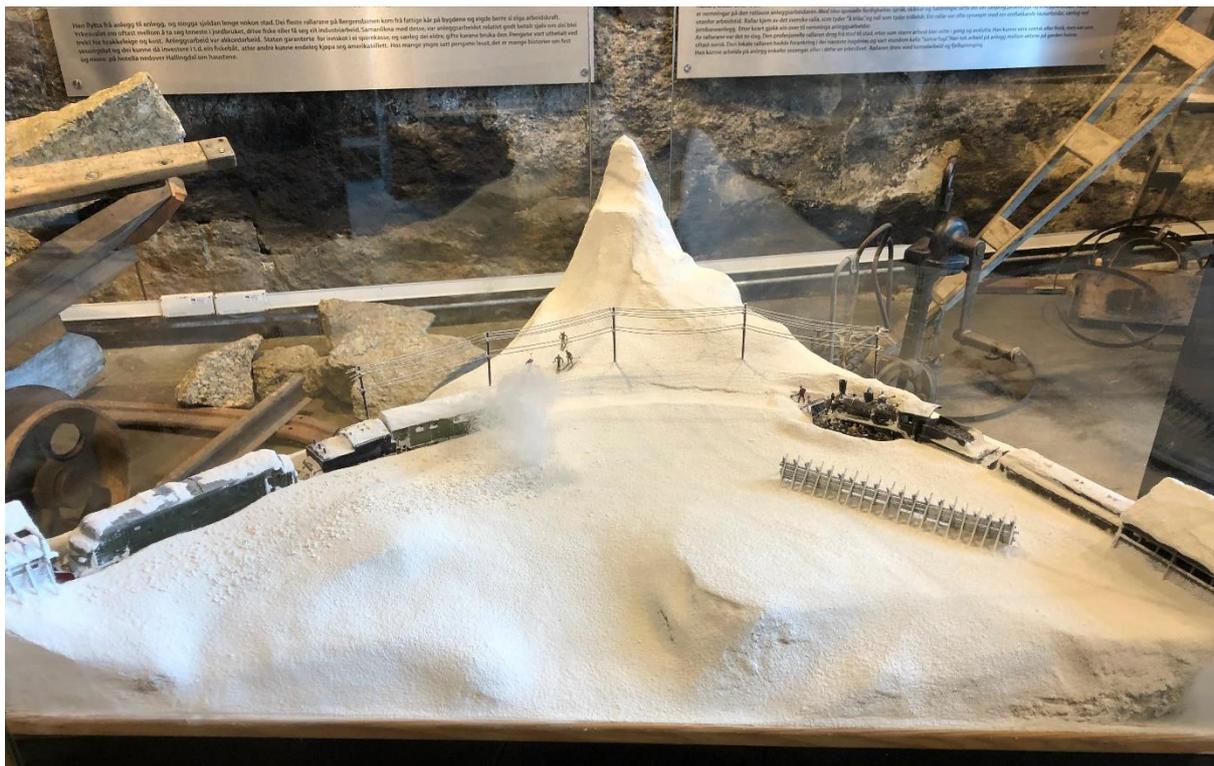
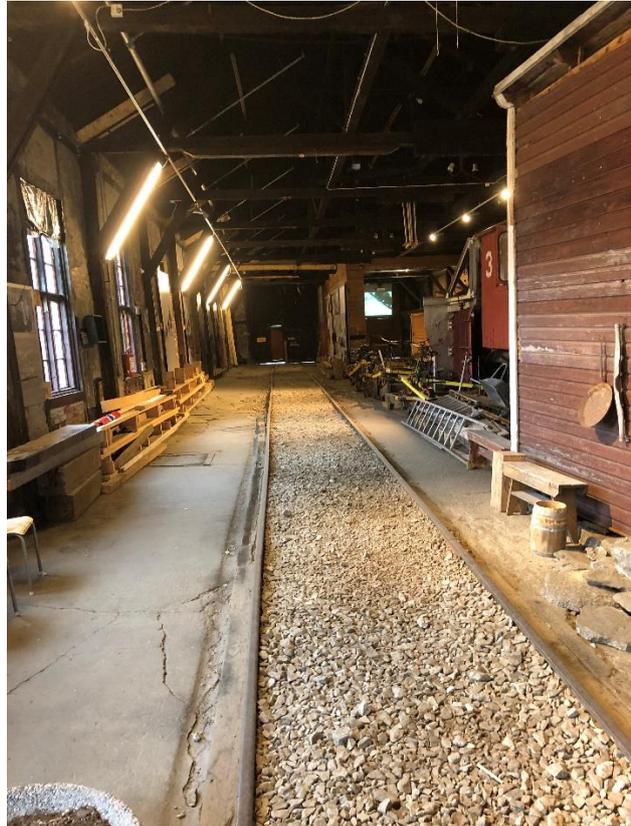
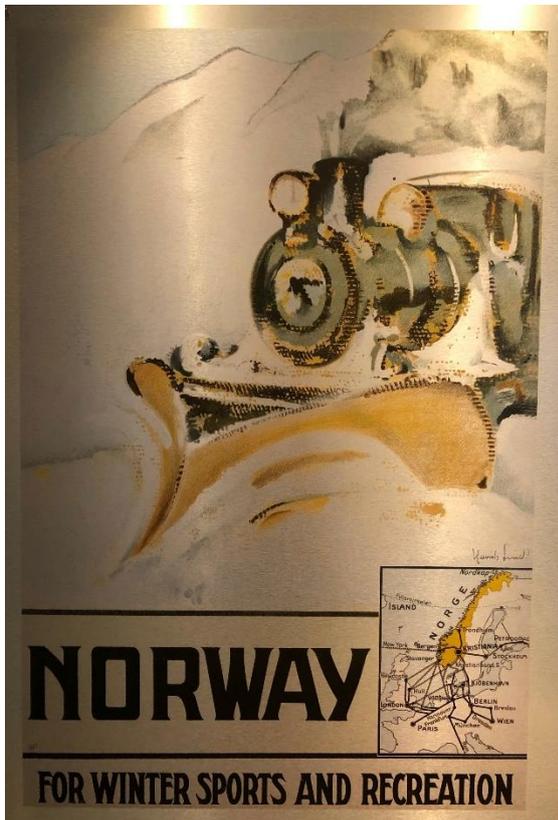
Nun kommen wir zum Bahnbaumuseum. Wo einst Loks und Wagen abgestellt und gewartet wurden, kümmert sich eine Gruppe Ehrenamtlicher darum, den mühevollen Bau der Bergenbahn in Erinnerung zu erhalten.

Wenn keiner von ihnen da ist, steht das Museum offen. Den Eintritt bezahlt man in ein bereitgestelltes Gefäß oder als Norweger per Handy als bargeldloses Bezahlssystem.



Vor der Werkstatt kann man sich umsehen oder an einem der Tische Platz nehmen und einen interessanten Film über den Bau der Bergenbahn anschauen, der in einer Endlosschleife läuft.





Die Norwegische Staatsbahn hat gleich nach Eröffnung der Bergenbahn viel Werbung für Reisen in die Wintersportorte gemacht. Zahlreiche schöne Plakate zeugen davon.

In der ehemaligen Lok- und Wagenhalle kann man einiges von den damaligen Arbeitsbedingungen erfahren.

Ein Modell-Diorama zeigt, wie ein in Schneewehen festgefahrener Zug von einer Schneeschleuder freigelegt wird.



Zur Streckenerkundung wurden Fahrradraisinen oder solche Schienenmopeds eingesetzt.



Hier das Bahnbaumuseum in ganzer Länge. Rechts der gemauerte Bereich. Er beherbergt die Werkstatt. Dort hat auch die Dachsanierung begonnen. Die erneuerte Holzverkleidung wird mit den vorher entfernten Schieferplatten eingedeckt, die vorübergehend auf zahlreichen Paletten auf ihre Wiederverwendung warten.



Vor dem Rückweg ein Blick in westliche Richtung auf den Bahnhof Finse.



Vor unserem Zug kam erst der Expresszug nach Oslo.



Der Betrieb auf dem Bahnsteig ist überschaubar. Die beiden grünen Lichter rechts im Bild zeigen dem Zugpersonal das Signalbild des Ausfahrtsignals an, das wegen der leichten Kurve nicht sichtbar ist.



In Finse hält jeder Personenzug und weil man nur per Schiene hierherkommen kann, hält bei Bedarf auch mal ein Güterzug um Baumaterial oder besonders sperrige oder schwere Güter hier ausladen zu können. Ich habe das schon zweimal zuhause auf meinem PC über die Webcam gesehen. Hier für Interessenten der Link:

[Webcam Bahnhof Finse](#)



20 Minuten später kommt unser Zug der unter der Kategorie „Regionalzug“ von Geilo nach Bergen fährt.



Auf der Rückfahrt gelang mir ein Foto von einem besonderen Gleisanschluss an freier Strecke. Weiß jemand was sich in den Stollen verbirgt? Trafo für Wasserkraftwerk?



Das war ein schöner Ausflug von Bergen nach Finse und zurück.

Nach einer weiteren Übernachtung in Bergen ging es weiter in südlicher Richtung. Unser nächstes Ziel wird Rjuka mit der Rjukabahn sein.

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

Wer sich ebenfalls für die Bergenbahn 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](mailto:christoph-m@gmx.de)

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