

GÜNTER HOLLE

ERLEBNIS INLANDSBANAN

Mit der nordischen „Transsib“ tausend Kilometer durch Schwedens Waldwildnis

Die Schwedische Inlandsbahn führt von Kristinehamn im Süden des lang gestreckten Landes bis Gällivare im Norden, an der berühmten Erzbahn. Insgesamt ist sie 1.300 Kilometer lang – voller Möglichkeiten, das schwedische Binnenland in Ruhe zu erkunden. Die Züge verkehren nur in den Sommermonaten von Mitte Juni bis Ende August. Tagsüber wird gereist, zum Übernachten wählt man einen der größeren Orte entlang der Strecke. Es bleibt genügend Zeit für Pausen zum Essen oder für einen Kaffee und für interessante Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke.

Als Ausgangspunkt für meine neuntägige Reise gegen Ende August 2011 wählte ich Berlin Hauptbahnhof. Hier startet in den Sommermonaten täglich am späten Abend der „Berlin – Malmö-Night Express“ mit schwedischen Sitz-, Liege- und Schlafwagen nach Malmö, dem südlichsten Einfallstor nach Schweden. Zwischen Sassnitz/Mukran und Trelleborg wird der ganze Zug in der Nacht über die Ostsee trajektiert. Das dauert ca. vier Stunden. Für das Bett im WL Double zahlte ich 39 Euro. Für die Tage in Schweden wählte ich den Interrail Global Pass 2. Klasse für 239 Euro (Senior). Er ist an fünf von insgesamt zehn Tagen gültig. Auf der Inlandsbahn fährt man je nach Tagesetappe günstiger mit dem entsprechenden Normalticket. Soviel zu den Fahrpreisen.

Um 7:00 Uhr morgens dockt das Fährschiff im Hafen von Trelleborg an und eine halbe Stunde später ist Malmö Hauptbahnhof erreicht. Geldwechsel am Automaten und dann erst mal Frühstück (*Frukost*), bei dem man sich schon mal an die schwedischen Preise gewöhnen kann. Schweden ist kein billiges Reiseland und übertrifft wohl noch die Schweiz in dieser Hinsicht.

Dann wird's Zeit für meinen nächsten Zug: einen der schnittigen grauen Elektrotriebwagen der Reihe X2000 („schwedischer ICE“), der Malmö mit der über 600 Kilometer entfernten Hauptstadt Stockholm verbindet – und das im Stundentakt. Sanft und fast geräuschlos gleiten wir aus dem Bahnhof auf die Strecke. Der Zug ist gut besetzt, man hört sogar Russisch. Nun liegen vier Tage vor

mir, in denen es nur *eine* Richtung gibt: Norden. Heute geht es in drei Etappen bis MORA, dem südlichen Ausgangspunkt der Inlandsbahn.

Bald jagt der sechsteilige Triebzug auf zweigleisiger Strecke im Linksverkehr nordwärts, schon jetzt durch schier endlose, menschenleere Waldwildnis – mit nur kurzen Stopps in Hässleholm, Alvesta und Nässjö. In Mjölby verlasse ich Zug und Magistrale und wechsele in einen bereitstehenden modernen Nahverkehrstriebwagen. Auf eingleisiger Nebenbahn bummelt das Züglein mit gemütlichen 60 km/h über das flache, weite Farmland – unter einem grauen, wolkenverhangenen Himmel. Das sollte sich noch ändern! Bei Motala berührt die Strecke den lang gestreckten Vätternsee.

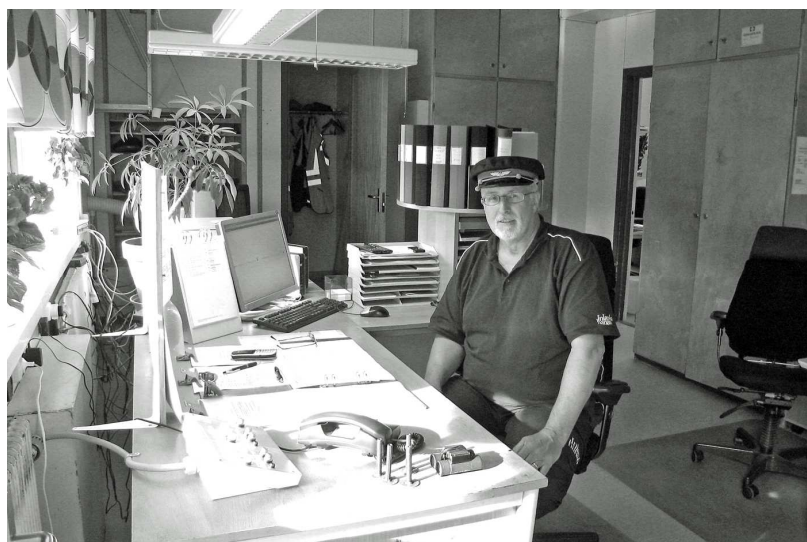
Nach nochmaligem Umstieg in Borlänge erreiche ich am späten Nachmittag endlich MORA. Das gemütliche Landstädtchen mit 11.000 Einwohnern gilt als der eigentliche Startpunkt für das „Erlebnis Inlandsbanan“. Ein Hotelzimmer ist bei entsprechender Großzügigkeit schnell in Bahnhofsnähe gefunden.

Am nächsten Morgen ist der Himmel blank – fast wolkenlos. Das kleine ferroviale Abenteuer kann beginnen. Drei Tage wird es mich in seinen Bann ziehen. Die 1.068 Kilometer bis zur Endstation in Gällivare habe ich mir in drei Portionen aufgeteilt: heute 321 km bis Östersund, morgen 473 km bis Arvidsjaur und am dritten Tag noch einmal 274 km bis Gällivare. Diese Einteilung hat sich - nach gut überlegter Planung - als sehr vernünftig und verkraftbar herausgestellt.

Mora ist das wirtschaftliche Zentrum am großen Siljansee. Die Stadt ist bekannt für die Produktion von Messern, Besteck und Sanitärarmaturen. Nach einem vormittäglichen Rundgang und Mittagessen beginnt um 14:30 die erste der drei Etappen. Ganze sechs(!) Reisende haben sich zur Fahrt in dem rot-weißen Einwagen-Schienenbus eingefunden, darunter auch Axel, ein weiterer Eisenbahnfreund aus Deutschland. Fast sechs Stunden wird die Juckeltour auf einsamer Spur dauern bei einem Reisetempo von rund 50 km in der Stunde bei nur drei längeren Zwischenstopps.

Unser junger Reisebegleiter Anton weist uns per Mikro in Englisch und Deutsch auf Besonderheiten und kleine Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke hin, singt alte schwedische Weisen, rezi-

Der Fahrdienstleiter auf Station Sveg hat nicht viel zu tun.



tiert lyrische Gedichte und gibt das eine oder andere Anekdotchen zum Besten. Der Bau dieses einsamen Schienenstrangs begann schon 1907, wurde aber erst 1937 auf ganzer Länge offiziell eröffnet. In den 1990er Jahren wurde die unrentable Strecke von den Schwedischen Staatsbahnen SJ aufgegeben und wird seitdem von der Betreibergesellschaft GRAND NORDIC mit Sitz in Östersund für rein touristische Zwecke genutzt.

Stundenlang schlängeln wir uns durch eine sonnenbeschienene Märchenwelt aus Wäldern und Felsen, Seen und Flüssen, Wiesen und Mooren. In Station SVEG zehn Minuten Halt. Auf dem Nachbargleis steht ein Containerzug, beladen mit Torf. Auf einem Stumpfgleis warten zwei abgestellte NOHAB-Nasen auf ihren nächsten Einsatz. Dann gibt der Stationsvorsteher den Abfahrtsbefehl und Rolf, unser Lokführer, schon in Pension, bringt unseren Rallarbus wieder auf Fahrt. Das Dieselfahrzeug der Reihe Y1 wurde 1981, also vor genau 30 Jahren, bei FIAT gebaut. Schon einmal, im Frühjahr 1984, habe ich diesen Schienenstrang, damals in Begleitung meiner Frau, auf voller Länge abgefahren. Das Land lag im Mai noch unter einer geschlossenen Schneedecke und zahlreiche Rentiere suchten immer wieder den schneegeräumten Bahndamm auf. Jetzt, zu dieser spätsommerlichen Zeit Ende August beginnen sich die Wälder schon herbstlich zu verfärben. Ich habe diese ruhige Zeit der letzten Betriebswoche der Saison mit Bedacht gewählt: lästige Mücken und Touristenscharen sind längst abgezogen. Man kann sich die besten Sitzplätze nach Lust und Laune aussuchen und die Fenster weit öffnen, um gute Fotos zu schießen, kurz man kann als Eisenbahnfreund die Fahrt voll auskosten.

An einer der einfachen Bedarfshaltestellen (Flagstops) inmitten der scheinbar menschenleeren Wildnis steigt ein urwüchsiger Waldwanderer mit großem Rucksack hinzu. Beim vorbestellten Abendessen in Station Asarna erzählt er mir, dass er tagelang allein durch die Wälder gewandert ist. Bären sei er nicht begegnet, na Gott-sei-Dank! Peter heißt der kräftige Naturbursche und ist in Nürnberg zu Hause.

Nach 40-minütiger Essenspause setzt unser Eilwagen zum Finale der Etappe an. Noch eine gute Stunde bis ans Tagesziel. Plötzlich tönt es aus dem stets offenen Führerstand: „Elk ahead!“ - Alles stürmt nach vorne – und tatsächlich – eine ausgewachsene Elchkuh steht in ca. 100 m Entfernung auf dem Gleiskörper. Erst bei vorsichtiger Annäherung unseres Wagens weicht sie von der Stelle und verschwindet im Dickicht des Waldes. Immer wieder kommt es zu Wildschäden erzählt uns Anton und Rolf, unser freundlicher „Chauffeur“, der den Wagen jederzeit gern auf Wunsch für ein Foto anhält.

Pünktlich um 20:47 Uhr erreichen wir bei Sonnenuntergang die Endstation für heute – Östersund. Quartier finde ich diesmal in einem nahe gelegenen, preiswerten Vandrarhem (Herberge). Östersund wurde 1786 von König Gustav III. als Garnisonsstandort gegründet. Die planmäßige rechtwinklige Anlage des Stadtplans ist bis heute zu erkennen. Erst mit dem Bau der Eisenbahnlinie nach Stockholm 1879 entwickelte sich die Stadt so,

wie es sich die Gründer erhofft hatten. Heute hat Östersund 60.000 Einwohner und ist damit die einzige größere Stadt im Inland Mittelschwedens. Als Tor zu Lappland ist Östersund ein guter Ausgangspunkt für Rundreisen durch die Weite des Nordens.

Für mich beginnt nun die zweite Etappe auf der Inlandsbahn: 473 Kilometer bis Arvidsjaur in knapp 9 Stunden. Schon früh um 7:20 Uhr setzt sich die nunmehr zweiteilige Garnitur in Bewegung. Waren wir gestern nur ganze sechs Reisende, so sind heute wohl an die 30 Personen an Bord des Zuges. Das Wetter an diesem späten Augusttag ist wieder sonnig, und schon etwas frühherbstliche Stimmung liegt über dem Land. Heute haben wir zwei Tourguides, für jeden Wagen einen: Turid, eine junge blonde Dame und Johan, einen jungen Mann. Der Steuermann heißt heute Arne.

Schon bald brutzeln wir durch morgendlich verschlafene Nebelwälder mit flotten 80 Sachen und häufigem Hupen an zahlreichen ungesicherten Bahnübergängen. Nach einer guten Stunde flotter Fahrt wird in Station Jämtlands Sikas eine 10-minütige Frühstückspause eingelegt, bei der die Tourguides auf dem Bahnsteig heißen Kaffee, Saft und kleine Snacks zum Kauf anbieten. Dabei lerne ich noch zwei junge Leute aus Deutschland kennen, David und Andreas, zuhause in Bonn. Sie reisen mit Bahn und Fahrrad durchs Land. Auch eine vierköpfige Familie aus Heidelberg ist mit von der Partie, dann noch ein paar ältere Amerikaner und der Rest sind wohl Schweden.

Nächster Halt ist in Dorothea, benannt nach der Frau von König Gustav II. Adolf. Eine ausgedehnte Mittagspause findet zwischen 11:00 und 12:00 Uhr statt. Bei schönstem Sonnenschein und angenehmer Temperatur nehmen wir wieder an Tischen auf dem Bahnsteig ein vorbestelltes warmes Mittagessen ein. Zusammen mit einer Dose Bier kommt es auf 10 Euro.

Frisch gestärkt geht die vergnügliche Reise durch Schwedens „grüne Hölle“ weiter. Wir nähern uns Lappland, Norrbottens Län. Ganz allmählich ändert sich der Baumbewuchs. Der Hochwald wird langsam durch kleinwüchsigeres Gehölz abgelöst. Die Taiga geht immer mehr in die Tundra über. Immer wieder leuchtet uns das Weiß der Birkenstämme entgegen. Die Landschaft dieser kleinen „nordischen Transsib“ erinnert mich mehr als einmal an meine vorjährige Reise über die echte Transsibirienbahn, die allerdings neunmal(!) so lang ist. Die Blattfärbung hat schon eingesetzt. Der „Nordic Autumn“ beginnt. Bald schon kann der erste Schnee fallen und bis Mai des folgenden Jahres liegen bleiben. So hatte ich es 27 Jahre zuvor erlebt ...

Parallel zur Bahnstrecke, aber in einiger Entfernung, verläuft die asphaltierte Autostraße. Vor genau 40 Jahren noch Schotterpiste, bretterten wir im Sommer '71 im zarten Studentenalter mit VW-Käfer und Zelt auf ihr bis nach Kiruna und Narvik – ein verwegenes Abenteuer, an das ich auf diesem bequemen Bahntrip auch immer wieder erinnert werde. Fremde Ortsnamen wie Storuman, Arvidsjaur und Jokkmokk sind mir daher schon geläufig. Lokführer Arne jagt das Gespann mit

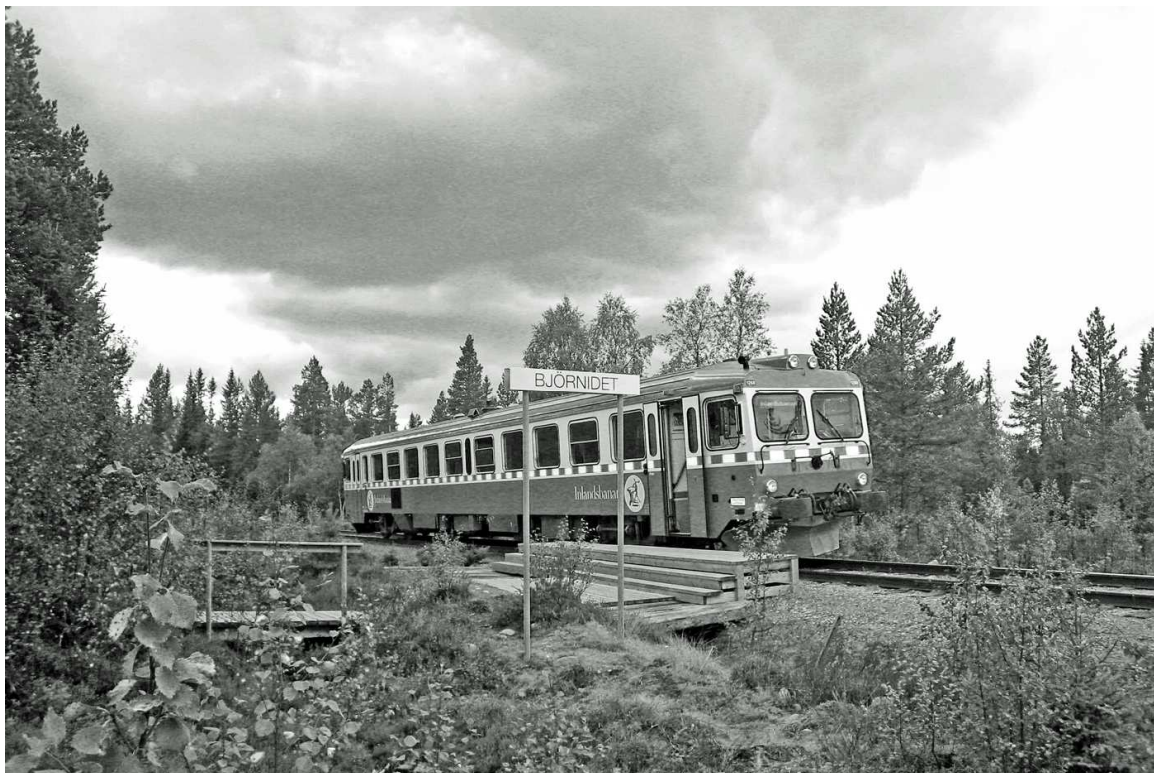
Buchungen unter
+46(0)771-535353
oder
info@grandnordic.se,

Preise:

Östersund – Mora
414 SEK
Östersund – Gällvare
962 SEK
14-Tages-Karte für die
gesamte Strecke:
1.595 SEK

(1 SEK = ca. 0,12 €)

Schienenbus der Inlandsbahn an der Station Björnidet.



Tempo 80 dem nördlichen Polarkreis entgegen, den ich aber erst morgen überqueren werde. Noch ein 20-minütiger Halt in Sorsele, wo es ein kleines Museum über die Inlandsbahn zu besichtigen gibt und wo wir mit unserem Gegenzug kreuzen.

Das letzte Stück der Etappe sind wieder nur fünf Reisende an Bord. Pünktlich um 15:47 Uhr erreiche ich mein für heute gewähltes Reiseziel, das Städtchen Arvidsjaur. Der Zug fährt nach kurzem Aufenthalt und Richtungswechsel weiter bis Gällivare, das er erst am späten Abend erreicht. Diesen Teil hebe ich für morgen auf und suche mir ein Nachtquartier. Für heute reicht das Gesehene und Erlebte. Ich nutze den restlichen Nachmittag lieber für eine ausgedehnte Wanderung durch die stille Umgebung der Stadt, Provianteinkäufe und ein gutes Abendessen.

Arvidsjaur mit seinen 6.750 Einwohnern hat sich dank seines Flugplatzes für den Winter zu einem Drehkreuz für Lappland entwickelt. Viele große

Auto- und Zubehörhersteller testen hier ihre Fahrzeuge und Produkte im Winter auf Herz und Nieren. Es gibt direkte Flüge von Hannover, Stuttgart, Hahn und München für die Mitarbeiter der entsprechenden Automarke. Für mich bedeutet der kleine Ort einen 24-stündigen Stopover. Erst um 16 Uhr geht es heute mit dem täglichen Zug aus Östersund weiter nordwärts. So ist noch Zeit genug, das kleine Bahnbetriebswerk zu inspizieren. Die Gleise stammen laut Aufdruck noch aus dem Jahre 1906. Eine Dampflok, Baujahr 1912, sowie eine abgestellte siebenteilige braune Reisezugwagengarnitur aus den 1930er Jahren deuten auf einen Museumsbetrieb hin.

Dann wird es Zeit, das Köfferchen im Hotel zu schnappen und ab geht's zur nahegelegenen Station:

Inlandsbanan, 3. Akt. Insgesamt sind wir heute zehn Reisende, vier Paare und zwei einzeln reisende Herren. Bald rattert das Bähnchen wieder im schon vertrauten Ra-ta-tam-Rythmus nordwärts. Heute liegt allerdings ein regenschwerer Himmel über dem Land. Nach einer Stunde erster Stopp in Station Moskosel.

Dort erwartet uns ein weiteres kleines Museum zum Bau der Bahn. Es ist den zahllosen "Rallaren" gewidmet, den sagenumwobenen Bahnarbeitern, die von überall herkamen, oft aus ärmlichen Verhältnissen, mit Schlapphut und Arbeitsweste aus grobem Manchestersstoff, ehemalige Landarbeiter, die ihr Glück als Wanderarbeiter suchten. Angespornt durch Schnupftabak, Branntwein und stark gesalzene „Amerikaschinken“ kämpften sie sich mit ihren einfachen Hacken und Spaten durch die Wildnis, jeder Bautrupp mit seiner eigenen Aufgabe. Wo die Natur sich nicht von Hand bezwingen ließ, wurden Sprengtrupps eingesetzt. Die Bohrlöcher für das Dynamit wurden mit einfachen Bohrern und Bohrhämmern geschlagen. Dabei sangen sie ein Rallalied, um den Takt zu halten.

Kleines Museum im Bahnhof Moskosel. Der Bau der gesamten Strecke dauerte von 1907 bis 1937.





Frühstückspause auf dem Bahnsteig mit den jungen, stets freundlichen Zugbegleitern.

Ein Gefühl von "Transsib" - rund 1.000 Kilometer Waldeinsamkeit zwischen Mora und Gällivare.





Foto unter einem großen weißen Schild mit der Aufschrift in drei Sprachen: POLCIRKELN – POLARKREIS – ARCTIC CIRCLE.

Hier also schneiden wir den nördlichen Polarkreis, der sich als unsichtbare Linie in einem Abstand von rd. 2.600 Kilometern vom Nordpol rund um die nördliche Erdhalbkugel zieht. Etwa 7.400 Kilometer sind es demnach von hier bis zum Äquator.

Nach zehn Minuten Weiterfahrt erreichen wir die Lappenstadt Jokkmokk, wo der Zug jedoch nur kurz hält. Die letzte längere Fahrtpause von 45 Minuten Dauer wird schließlich in der unbedeutenden Station Vaikijaur gemacht. Der Grund: den Reisenden wird letzte Gelegenheit für ein warmes Abendessen gegeben. Schon in der Abenddämmerung passieren wir das riesige Wasserkraftwerk von Porjus, wo der allerletzte der insgesamt 35 Zwischenhalte seit Östersund eingelegt wird. Dann beginnt das letzte Stündlein von insgesamt 21 auf dieser tollen, aber bei vielen Eisenbahnfreaks kaum beachteten europäischen Bahnlinie. Mir hat sie sehr gut gefallen und ich kann sie nur jedem Eisenbahn- und Landschaftsfreund empfehlen. Das Personal war immer freundlich und hilfsbereit und sprach gut Englisch oder sogar Deutsch.

Schließlich tauchen aus der Dunkelheit die Lichter von Gällivare auf. Und um kurz vor 22:00 Uhr kommt das Diesellespann unter der Fahrleitung der wichtigen Erzmagistrale Lulea – Kiruna – Narvik zum Stehen. Das Züglein hat sein Ziel erreicht. End of the line! Man verabschiedet sich vom Personal und den Mitreisenden, bekommt von ihnen vielleicht noch die eine oder andere Empfehlung für's Übernachten und strebt dann mit seinem Gepäck dem entsprechenden Hotel oder Vandrarhem zu. Ein gelungenes Stück Eisenbahnerlebnis liegt hinter mir – die INLANDSBANAN.

Gällivare ist, wie Kiruna, eine Bergarbeiterstadt. Erst mit der Eröffnung der Bahnlinie zum Ostseehafen Lulea am Bottnischen Meerbusen im Jahre 1888 konnten die großen Eisenerzvorkommen abtransportiert werden. Der Ort expandierte schnell auf heute 8.500 Einwohner. Man könnte nun natürlich die ganze Inlandsbahn noch einmal in umgekehrter Richtung abfahren. Ich hatte mich jedoch für die Weiterreise auf der Erzbahn bis Kiruna entschieden, um dort endlich einmal die größte Untertage-Eisenerzgrube der Welt zu besuchen. Bis dorthin sind es nur noch 100 Kilometer. Aber das wäre wieder eine andere Geschichte ...

Literatur:

- 📖 Skandinavien mit dem Zug, Lindblad/Westby, Rutsker Verlag, Kiel 1988,
- 📖 Inlandsbanan Reisekatalog 2011, Herausgeber Grand Nordic, Östersund,
- 📖 Unterwegs zum Polarkreis, Eisenbahnabenteuer in Skandinavien, Veröffentlichung zu einer Ausstellung des DB Museums, 2005,
- 📖 Die Inlandsbanan, Veröffentlichung des Schwedischen Eisenbahnmuseums in Gävle,
- 📖 Fern-Express Nr. 62, II/99, Themenheft Eisenbahnen in Skandinavien.
- 📖 Eigene Reisetagebuchaufzeichnungen,
- 📖 Diverse Zeitungs- und Zeitschriftenartikel.

Gegen Ende der Saison sind die Züge angenehm leer. Einige Fenster lassen sich öffnen.

Die rauen Burschen wohnten in einfachen Waldhütten, die kaum Schutz boten, als das Thermometer im Winter 1913 bis auf -50 °C fiel. Mit der Zeit wurden die Hütten durch solidere Baracken ersetzt, in denen im Sommer lästige Mücken und Läuse nachts über die schnarchenden Arbeiter herfielen. Um dieses harte Leben auszuhalten, betranken und prügeln sich die Männer häufig. Dennoch waren sie in den Augen der jungen Mädchen interessante Abenteurer und Konkurrenz für die ortsansässigen jungen Männer, die die harten Fäuste der Rallare bei Rivalitäten oft genug zu spüren bekamen.

All das erfährt man in dem kleinen Museum von Moskosel. Aber nun muss es weiter gehen. Die heutige Etappe ist immerhin 274 km lang. Der breite wilde Fluss Pite Älv wird auf einer kombinierten Bahn-/Straßenbrücke überquert, die bei Zugverkehr durch beiderseitige automatische Barrieren für Autos gesperrt ist. In Station Kabdalis weist ein Gedenkstein darauf hin, dass sich hier am 26. September 1936 die Bautrupps von Norden und Süden begegneten. Der damalige Generaldirektor der SJ, Axel Granholm, schraubte dann die letzten Schienen zusammen, die so aus der Inlandsbahn eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung machten. Die feierliche Eröffnung der Strecke fand am 6. April 1937 statt, als Kronprinz Gustav Adolf mit dem Einweihungszug von Arvidsjaur nach Gällivare fuhr. Nach genau 30 Jahren seit Baubeginn konnte man nun mit dem Zug durch das innere Schwedens von Kristinehamn im Süden bis nach Gällivare im Norden fahren – eine Strecke von 1.300 Kilometern. An dieses Ereignis erinnert ein Stein im Bahnhof von Jokkmokk. (Im südlichen Abschnitt Kristinehamn – Mora gibt es heute nur noch Busverkehr).

Um 18:30 Uhr ein Stopp in Kitajaur: unsere beiden Lokführer Ulf und Bo haben Kaffeedurst - und es geht erst weiter, wenn sie fertig sind. Wenig später rattern wir weiter. Ach, es ist so gemütlich wie selten eine Bahnfahrt – und ich kenne davon nicht wenige! Bedingt durch die extrem kurzen Schienenstücke von nur 7 m Länge entfesseln Rad und Schiene zeitweise ein wildes Stakkato. Es wird jäh unterbrochen von einem obligatorischen Halt an einer denkwürdigen Stelle mit geographischer Bedeutung. Alles raus in den Nieselregen für ein