

Bertram Frenzel

Mit dem Zug zum Wasalauf

Fast jeder ambitionierte Skiläufer nimmt mindestens einmal im Leben am Wasalauf teil. Dieser Volksskilauf gehört zu den größten Sportveranstaltungen in Schweden.

Meinen ersten Wasalauf absolvierte ich im Jahr 2000. Bereits zwei Jahre später fuhr ich wieder in die mittelschwedische Provinz Dalarna und stellte mich erneut dieser sportlichen Herausforderung. Nach einer längeren Unterbrechung folgte im letzten Winter meine dritte Teilnahme. Erstmals nutzte ich für die An- und Abreise nach Rättvik die Eisenbahn.

DIE ERSTE ETAPPE BIS MALMÖ

Am 22.2.2014 erreichte ich mit der CityNightLine kurz nach 10:00 Uhr in Kopenhagen. Da ich kein „Frühaufsteher“ bin, war für mich die relativ späte Ankunftszeit ausgesprochen angenehm. Ich schaffte es sogar, ausgiebig im Speisewagen zu frühstücken. Leider wurde das aus Kurswagengruppen von Amsterdam, Basel SBB und Prag bestehende Nachtzugpaar Anfang November 2014 eingestellt. Zwischen Padborg und Kopenhagen kamen vor den Nachtzügen Elloks der Reihe EA zum Einsatz. Diese vierachsigen 25 kV 50 Hz-Maschinen beschaffte die Dänische Staatsbahn zwischen 1984 und 1993 in zwei Serien. Von den insgesamt 22 gebauten Exemplaren befinden sich noch sechs Stück bei der DSB. Weitere Fahrzeuge wurden nach Bulgarien und Rumänien veräußert und befördern dort Güterzüge.

Der Höhepunkt auf der Zugfahrt nach Kopenhagen war die Querung des Großen Belt. Zwischen Nyborg und Korsø verkehrte bis 1997 eine Eisenbahnfähre. Heute fahren die Züge von der Insel Fünen über eine 6.611 m lange Brücke auf die Insel Sprogø und anschließend durch einen 8.024 m langen Bahntunnel zur Insel Seeland.

Von Kopenhagen setzte ich die Zugfahrt über die Öresundverbindung nach Malmö fort. Kurz nach dem Halt am Flughafen Kastrup beginnt der 4.050 m lange Drogdöntunnel auf die künstliche Insel Peberholm. Danach folgt die 7.845 m lange Öresundbrücke. Im

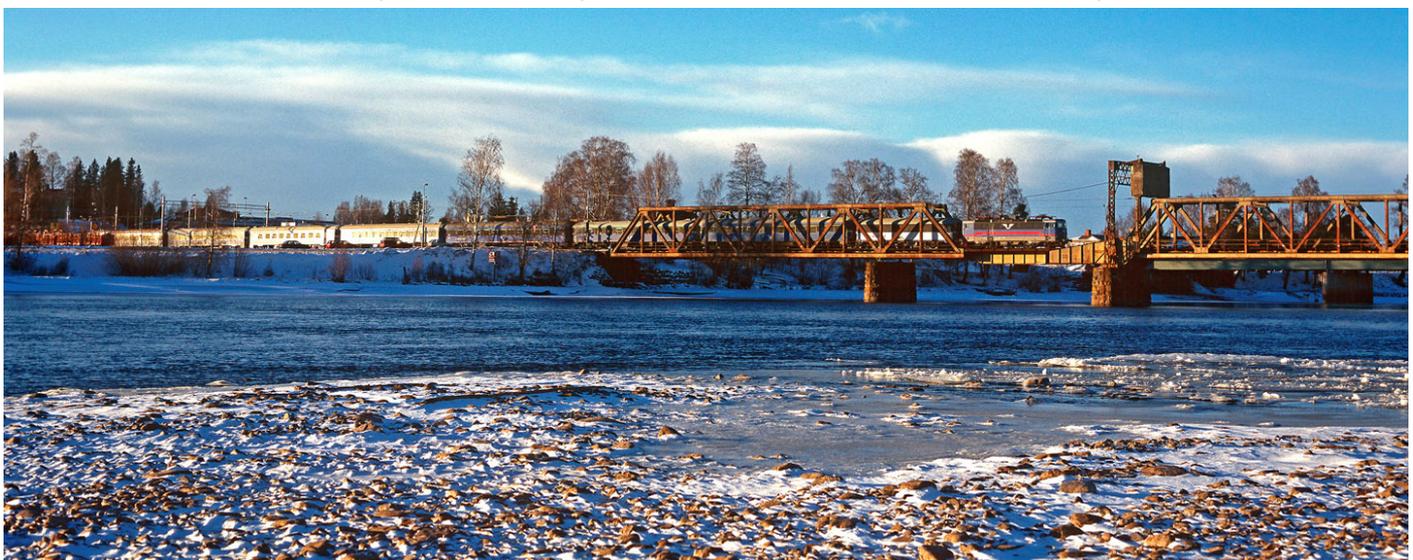
Gegensatz zur Brücke über den Großen Belt ist die Öresundbrücke doppelstöckig. Die obere Ebene dient dem Straßenverkehr und darunter fahren die Züge. Für die Hochseeschiffe befindet sich die Fahrwinne über dem aus vier Röhren bestehenden kombinierten Straßen-/ Eisenbahntunnel. Auf Grund der begrenzten Durchfahrthöhe können nur kleinere Schiffe durch die Öresundbrücke fahren. Im Jahr 2000 wurde die feste Öresundverbindung eröffnet. Seitdem sind die Bahnsysteme von Deutschland, Dänemark und Schweden direkt miteinander verbunden.

Schweden und Norwegen haben das gleiche Stromsystem wie Deutschland, Österreich und die Schweiz. Mit Ausnahme der S-Bahn in Kopenhagen (1,5 kV Gleichspannung) wurden die Strecken in Dänemark mit 25 kV 50 Hz elektrifiziert. Die Systemtrennstellen befinden sich im Bahnhof Padborg sowie in Lemacken am östlichen Ende der Öresundbrücke.

In Malmö wurde 2010 der Citytunnel in Betrieb genommen. Diese Bahnverbindung verläuft im Stadtgebiet von Malmö durch einen sechs Kilometer langen Tunnel. Der alte Kopfbahnhof in Malmö hat dadurch stark an Bedeutung verloren. Von Ausnahmen abgesehen beginnen und enden dort nur noch Fernzüge in Richtung Göteborg bzw. Stockholm.

In dem darunter gelegenen viergleisigen Durchgangsbahnhof halten die übrigen Züge. Unter der Bezeichnung Pågatåg betreibt das Eisenbahnverkehrsunternehmen Arriva Tåg den Vorortverkehr in der

Die Rc6 1420 mit Zug 847 nach Stockholm passiert am 4.3.2000 in Mora die Brücke über den Fluss Österdalälven.



Provinz Skåne. Die Südspitze von Schweden ist dicht besiedelt und zwischen den Städten Malmö, Helsingborg und Lund gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen. Pågatåg bedient die Strecken mit vierteiligen Elektrotriebzügen der Reihe X61. Früher fuhren hier zweiteilige X11. Nur im Norden der Provinz Skåne werden von Pågatåg noch einige X11 planmäßig eingesetzt.

Auch die Reisezüge von Kopenhagen nach Malmö fahren durch den Citytunnel. Die als Öresundtåg bezeichneten Regionalzüge verbinden Helsingör bzw. Kopenhagen mit Göteborg, Kalmar und Karlskrona. Zum Einsatz kommen weitgehend baugleiche Elektrotriebwagen verschiedener Fahrzeugeigentümer. Die dreiteiligen Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h wurden zwischen 1999 und 2012 als X31K und X32K bzw. für die DSB als Reihe ET beschafft. Tagsüber besteht in der Regel zwischen Kopenhagen und Malmö 20-Minuten-Takt. Von 1:00 Uhr bis 4:00 Uhr morgens wird nur einmal pro Stunde gefahren. Die Öresundzüge werden gemeinschaftlich von DSB First und Veolia betrieben. Außerdem gibt es mehrmals täglich Verbindungen mit den X2-Neigezügen zwischen Stockholm und Kopenhagen.

Auch von Güterzügen wird die Öresundverbindung rege genutzt. Marktführer im Transitverkehr zwischen Deutschland und Schweden ist DB Schenker Rail Scandinavia, ein Tochterunternehmen von DB Schenker Rail Deutschland und Green Cargo. Die Zugförderung übernehmen Elocs der Reihen EG (Co'Co', 140 km/h, Siemens 1999 - 2000) und 185 (Bo'Bo', 140 km/h, Bombardier 2007 - 09, Traxx F140 AC2). Inzwischen fahren auch verstärkt Güterzüge von privaten Bahnunternehmen.

Die zweite Tageshälfte verbrachte ich in Malmö. Erst am nächsten Morgen setzte ich meine Bahnreise nach Mittelschweden fort. Malmö ist mit 303 000 Einwohnern nach Stockholm und Göteborg die drittgrößte Stadt in Schweden. Nicht nur die historische Innenstadt, sondern auch die westlich davon gelegene Parkanlage ist sehr sehenswert. Dort befinden sich das Malmöhus, eine mittelalterliche Befestigungsanlage, und das Museum für Technik und Seefahrt. Hauptattraktion in diesem Museum ist ein U-Boot von 1942. Außerdem gibt es eine zwei Kilometer lange Touristenstraßenbahn, die allerdings nur im Sommerhalbjahr an Wochenenden verkehrt. Der reguläre Straßenbahnbetrieb in Malmö endete bereits 1973.

BAHNFAHREN IN SCHWEDEN

Wer preiswert in Schweden reisen möchte, sollte die Fahrkarten so zeitig wie möglich kaufen. Die SJ AB, ein Nachfolgeunternehmen der Statens Järnvägar, betreibt heute die meisten Fernverkehrszüge. Mehr als die Hälfte der Fahrkarten werden inzwischen über das Internet vertrieben. Die Reisezentren sind in den letzten Jahren weiter reduziert worden. Mittelfristig will die SJ AB nur noch in den Bahnhöfen Göteborg, Malmö, Stockholm, Sundsvall sowie am Flughafen Arlanda den Verkauf und die persönliche Beratung beibehalten. Außerdem gibt es zahlreiche Fahrkartenautomaten, wo jedoch nur Kartenzahlung möglich ist.

Das Buchungsportal der SJ AB ist unter www.sj.se zu erreichen. Je nach Tageszeit und Wochentag variieren die Fahrpreise. Mit dieser Preisgestaltung sollen die

Züge gleichmäßig ausgelastet werden. Es ist zu empfehlen, die Regionalzüge für die An- und Weiterreise gemeinsam mit den Fernverkehrszügen zu buchen. Bei Anschlussverlusten erspart man sich mit einer durchgehenden Fahrkarte zusätzliche Kosten.

Die als SJ Snabbtåg bezeichneten Fernverkehrszüge sind reservierungspflichtig und in der Regel schneller und teurer als die IC-Züge. Die Bespannung der IC- und Nachtreisezüge übernehmen die Elocs der Reihe Rc6 (Bo'Bo', 160 km/h, ASEA 1985 - 88 bzw. Umbau aus Rc5). Für die Snabbtåg-Leistungen stehen die Elektrotriebzüge der Reihen X2 (SJ 2000, 200 km/h, ABB 1990 - 97) und X55 (SJ 3000, 200 km/h, Bombardier, Inbetriebnahme ab 2012) zur Verfügung.

Zwischen Stockholm und Malmö bietet Veolia ganzjährig Fernverkehrsverbindungen an. Hinzu kommen saisonal Züge nach Duved und Rjöjans in Nordschweden. Zugbuchungen sind unter www.snalltaget.se möglich. Die Wagenzüge von Veolia werden mit Elocs der Reihe 242 (Bo'Bo', Siemens 2000 - 02, ES64U2 „Taurus“) von Hector Rail befördert.

Auf der Verbindung von Uppsala über Stockholm nach Göteborg betreibt das Unternehmen Skandinaviska Jenbanor (siehe www.blataget.com) einige Fernzüge. Dafür wurden zwei Vectron-Maschinen (Bo'Bo', 200 km/h, Siemens 2013) gemietet. Außerdem möchte demnächst MTR aus Hongkong die Strecke zwischen Stockholm und Göteborg mehrmals täglich mit Elektrotriebzügen von Stadler bedienen.

Im Regional- und Vorortverkehr sind deutlich mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. Die öffentlichen Aufgabenträger, die meist Eigentümer der eingesetzten Fahrzeuge sind, schreiben nicht nur den regionalen Bus- und Bahnverkehr, sondern auch den nicht eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr aus. In den vergangenen Jahren wurden neben den Öresundzügen auch in großer Stückzahl die Elektrotriebwagen der Reihen X50 bis X54 (zwei- oder dreiteilig, 180 oder 200 km/h, Bombardier Regina, Inbetriebnahme ab 2000) und X60 bis X62 (vier- oder sechsteilig, 160 oder 180 km/h, Alstom Coradia Nordic, Inbetriebnahme ab 2005) beschafft. Die X60 bis X62 fahren überwiegend im Vorortverkehr, die X50 bis X54 dagegen auf längeren Distanzen. Die Doppelstocktriebzüge der Reihe X40 (zwei- oder dreiteilig, 200 km/h, Alstom Coradia Duplex, 2005 - 07) wurden ausschließlich von der SJ beschafft. Zwischen Stockholm und dem Flughafen

Am 4.3.2000 fuhren in Orsa auf der Inlandsbahn die beiden NoHAB-Dieselloks nordwärts.



Im Jahr 2000 wurden noch sämtliche Regionalzüge auf der Strecke Borlänge - Mora mit Rc-Elloks der SJ bespannt.

Am 3.3.2000 entstand die Aufnahme von der Rc3 1066 mit Zug 3227 an der Einfahrt des Bahnhofs Mora Noret.



Arlanda pendeln die X3-Triebwagen (vierteilig, 205 km/h, Alstom Coradia, 1998/99).

Die Einsätze der zweiteiligen X10 bis X14 (140 oder 160 km/h, ABB 1983 - 95) sind rückläufig. Ebenfalls nur noch auf ausgewählten Strecken werden Regionalzüge mit Rc-Elloks bespannt. Lediglich im Einzugsgebiet von Stockholm können die Rc6 der SJ in größerer Stückzahl angetroffen werden. Im Regionalverkehr werden die Loks zum Teil im Wendezugbetrieb eingesetzt. Die Züge zwischen Stockholm und Uppsala haben meist an jedem Zugende eine Rc6. Manche Züge besitzen auch einen Steuerwagen. Ferner fährt TÅGAB mit Rc-Maschinen einige Züge von Göteborg über Falköping oder Vänersborg in Richtung Karlstad bzw. Borlänge.

An der Strandpromenade in Mora ist die 2'C-Schleptenderdampflok B 1282 (Motala 570/1916) als Denkmal aufgestellt (3.3.2000).

Der Güterverkehr in Schweden wird ebenfalls von den Rc-Elloks dominiert. Derzeit lässt Green Cargo etliche Maschinen zur Reihe Rd2 rekonstruieren. Im Gegensatz zu den robusten ASEA-Maschinen ist die Reihe Re (Bo'Bo', 140 km/h, Bombardier 2010, Traxx F140

AC2) besonders im Winter sehr störanfällig. Aus diesem Grund werden die Traxx von Green Cargo nur noch im Süden des Landes eingesetzt. Bei den privaten Güterbahnen fahren ebenfalls etliche Traxx F140 AC2. Außerdem wurden einige Elloks von Siemens (ES64U2 und ES64F4) sowie gebrauchte Maschinen aus Österreich (1012, 1043 und 1143 ÖBB) und Norwegen (Ei15 NSB) beschafft.

Auf fast allen nicht elektrifizierten Bahnen in Schweden findet nur geringer Zugbetrieb statt. Ein großer Teil der einst weit verbreiteten Dieseltriebwagen der Baureihe Y1 bzw. YF1 (einteilig, 130 km/h, Fiat und Kalmar 1979 - 81) wurde nach Kroatien, Norwegen, Serbien und ins Kosovo abgegeben.

Nur noch auf der Inlandsbahn wird der Reiseverkehr vollständig mit der Reihe Y1 bewältigt. Heute fahren auf den Dieselstrecken zum überwiegenden Teil die Itino-Triebwagen (140 km/h, Bombardier 2002 - 10) der Reihen Y31 (zweiteilig) und Y32 (dreiteilig). Die Y2-Triebzüge (dreiteilig, 180 km/h, ABB 1996 - 98) kommen nur in Südostschweden zum Einsatz.

Für den Rangier- und Übergabedienst hat Green Cargo die Dieselloks der Reihen T44 (Bo'Bo'-de, 100 km/h, NoHAB und Kalmar 1968 - 87), Td2 (Rekonstruktion aus T44) und V5 (C-dh, 70 km/h, Henschel 1975 - 78) im Bestand. Der Fahrzeugpark der privaten Bahnen besteht hauptsächlich aus ehemaligen Maschinen der DSB, NSB und SJ. Etliche NoHAB-Dieselloks aus Dänemark (Reihen MX, MY und MZ) und Norwegen (Reihe Di3) wurden in den vergangenen Jahren aus zweiter Hand erworben. Die von der SJ übernommenen T43 (Bo'Bo'-de, 90 km/h, NoHAB 1961 - 63) kommen ebenfalls noch im größeren Umfang zum Einsatz. Das Durchschnittsalter dieser Maschinen liegt bei etwa 50 Jahren. Nur wenige Dieselfahrzeuge von Gleisbaufirmen bzw. privaten Bahnen sind von EMD (Class 66) und MaK / Vossloh (G1205, 1206 und 2000 sowie EURO 2000) neu beschafft worden.



DIE WEITERREISE VON MALMÖ ZUM SILJANSEE

Im Fernverkehr setzt die SJ zwischen Malmö und Stockholm Elektrotriebwagen der Reihe X2 ein. Die Züge fahren annähernd im Stundentakt. Am folgenden Morgen fuhr ich um 7.11 Uhr ab Malmö in einem X2 bis Mjölby. Während der Fahrt frühstückte ich im Speisewagen. Etwas überrascht war ich über das pragmatisch eingerichtete Bordbistro. Vor allem der Verkaufsbereich wirkte wie eine Werkskantine.

In Lund, Hässleholm, Alvesta und Nässjö legte der Zug einen kurzen Halt ein. Nässjö ist der einzige Bahnknoten in Schweden, von dem man auf der Schiene in sechs verschiedene Richtungen gelangen kann. An der nördlichen Bahnhofsausfahrt befindet sich eine moderne Fahrzeugwerkstatt. Im stillgelegten Betriebswerk auf der Südseite des Bahnhofs Nässjö ist ein Eisenbahnmuseum (Infos unter www.lokstallet.se) untergebracht.

In Mjölby hatte ich 30 Minuten Aufenthalt. In einem zweiteiligen Regina-Triebwagen der Reihe X51 setzte ich meine Reise in Richtung Borlänge fort. Zuständig für den Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken in der mittelschwedischen Bergbauregion Bergslagen und einigen angrenzenden Gebieten ist die im Jahr 2000 von mehreren Zweckverbänden gegründete Verkehrsgesellschaft Tåg i Bergslagen. Bis 2016 betreibt das Eisenbahnverkehrsunternehmen Tågkompaniet den Zugverkehr. Dann werden die Leistungen von Tåg i Bergslagen wieder ausgeschrieben und neu vergeben. Die eingesetzten Triebwagen stellt Tåg i Bergslagen dem jeweiligen Betreiber zur Verfügung. Fahrzeugeigentümer ist das Leasingunternehmen Transitio.

Die Fahrzeit für die 408 km lange Strecke von Mjölby über Hallsberg, Örebro, Ludvika, Borlänge und Falun nach Gävle beträgt 5½ Stunden. Alle Triebwagen von Tåg i Bergslagen besitzen ein kleines Bistroabteil, wo der Zugbegleiter Getränke und Snacks verkauft.

Landschaftlich war die Fahrt sehr abwechslungsreich. Abgesehen von den wenigen Ballungsregionen ist Schweden sehr dünn besiedelt und ausgesprochen waldreich. Für die Landwirtschaft stehen in Mittelschweden nur im begrenzten Umfang ebene und trockene Flächen zur Verfügung. Vorherrschend ist eine von den Eiszeiten geformte Moränenlandschaft mit vielen herum liegenden Felsbrocken. Hinzu kommen unzählige Seen und Moore.

Nur Städte und große Orte wurden von unserem Zug bedient. Die Stationen an den kleineren Siedlungen sind schon vor vielen Jahren aufgegeben bzw. zu zweigleisigen Kreuzungsbahnhöfen zurückgebaut worden. Noch vor wenigen Jahrzehnten sorgten Erzgruben und Hüttenwerke für einen regen Schienen Güterverkehr in Bergslagen. Der bedeutendste Bergbaustandort war Grängesberg, wo 1989 der Eisenerzbergbau endete. Die weitläufigen Bahn- und Erzverladeanlagen sind teilweise noch vorhanden. Das ehemalige Bahnbetriebswerk wird als Eisenbahnmuseum (Infos unter www.gbbi.nu) genutzt.

Gegen 14 Uhr erreichte unser Zug die Industriestadt Borlänge. Hier befinden sich ein großer Rangierbahnhof und ein Lokdepot. Auf der nun folgenden Strecke bis nach Rättvik nutzte ich ebenfalls einen

Elektrotriebwagen von Tåg i Bergslagen. Rättvik erreichte ich mit rund 20 Minuten Verspätung. In der Zeit vor und nach dem Wasalauf fahren auf der Eisenbahn nach Mora deutlich mehr Reisende und es kommt gelegentlich zu Verzögerungen.

Die folgenden Tage verbrachte ich zusammen mit anderen Sportfreunden in einem Hüttendorf. Jeden Tag wurden wir mit Bussen zum Training gebracht. Auch in Schweden war der vergangene Winter sehr mild und die tiefer gelegenen Langlaufloipen waren in einem schlechten Zustand bzw. nicht oder nur abschnittsweise befahrbar. Der Siljansee ist normalerweise bis Ende März zugefroren. In diesem Jahr präsentierte sich der siebtgrößte See von Schweden schon Ende Februar weitgehend eisfrei.

Teilweise verläuft die Eisenbahn bei Rättvik direkt am Seeufer vorbei. Bereits 1890 erfolgte die Eröffnung der Bahnlinie von Falun nach Rättvik. Ein Jahr später fuhren die Züge weiter bis Mora. Die Verbindung von Borlänge bis Rättvik ist erst seit 1914 durchgängig befahrbar. 1965 endete der Zugverkehr von Rättvik in Richtung Falun. Der Abschnitt von Falun bis Grycksbo ist noch vorhanden, wird aber seit einigen Jahren nicht mehr bedient.

Der Bahnhof Rättvik besteht nur noch aus zwei durchgehenden Hauptgleisen und einem Stumpfgleis. Alle übrigen Gleisanlagen wurden abgetragen. Das stillgelegte Bahnbetriebswerk ist heute eine Beherrbergungsstätte für Touristen. Der ehemalige Ringlokschuppen und mehrere ausgemusterte Schlafwagen stehen den Übernachtungsgästen zur Verfügung.

In den verbleibenden Tagen bis zum Wasalauf war ich nicht nur auf den Skiern oder mit dem Bus unterwegs. Ich unternahm auch eine Bahnfahrt von Rättvik nach Mora. Wegen der schönen Ausblicke auf den Siljansee sollte man unbedingt in Fahrtrichtung auf der linken Seite sitzen.

DER EISENBAHNKNOTEN MORA

Mitten im Stadtzentrum von Mora befindet sich das Ziel vom Wasalauf. Während der Wettkämpfe wird die durch den Ort verlaufende Hauptstraße mit einer dicken Schneeschicht versehen und für den Auto- und Fußgängerverkehr gesperrt. Schon mehrere Tage vor dem eigentlichen Wasalauf herrscht in Mora Ausnahmezustand. In der Woche vor dem ersten Sonntag im März werden etliche Wettbewerbe auf zum Teil verkürzten Distanzen ausgetragen. Auf den Straßen in der Innenstadt gibt es immer dichtes Gedränge. Neben den Skiläufern sind zahlreiche Schaulustige unterwegs, die nach Möglichkeit den Zieleinlauf der Spitzengruppe hautnah miterleben möchten. Außerdem findet in Mora die Startnummernausgabe statt und in den Sportgeschäften und auf einer großen Messe wird alles, was ein Skiläufer braucht bzw. brauchen könnte, zum Verkauf angeboten. Es kommt also fast jeder Wettkampfteilnehmer mindestens einmal vor dem Lauf nach Mora. Parkplätze und Straßen müssen in dieser Zeit deutlich mehr Pkw und Reisebusse aufnehmen als sonst. Die Hauptstraßen in und um Mora sind häufig verstopft und es gibt oft längere Staus.

Fast immer, wenn ich in Mora war, stattete ich dem Bahnhof einen kurzen Besuch ab und machte einige Fotos. Früher war Mora ein bedeutender Eisenbahn-

Im Hauptbahnhof von Kopenhagen kam es am 22.2.2014 zu einem Treffen von einem Öresundtåg und der Diesellok ME 1526.



knoten in Mittelschweden. Heute findet der Transport in der dünn besiedelten Region vorrangig auf der Straße statt. Nur noch im Reiseverkehr in Richtung Borlänge bzw. Stockholm sowie im Ganzzugverkehr hat der Bahntransport größere Bedeutung.

1891 fuhr der erste Zug von Rättvik nach Mora. 1892 wurde diese Bahn weiter bis Orsa verlängert. Im selben Jahr erfolgte auch die Inbetriebnahme der Strecke von Vansbro nach Mora. Zwischen beiden Bahnen bestand zunächst keine Gleisverbindung. Die Strecke von Vansbro endete am heutigen Standort des Bahnhofs Mora. Die Züge der Eisenbahn Falun - Mora - Orsa hielten auf der anderen Seite des Flusses Österdalälven im Bahnhof Mora Noret. Erst 1895 wurde eine kombinierte Straßen-/ Eisenbahnbrücke über den Österdalälven eröffnet und zwischen den Bahnhöfen Mora und Mora Noret ein Verbindungsgleis in Betrieb genommen. Nachdem von Mora Bahnverbindungen nach Osten (Rättvik), Süden (Vansbro) und Norden (Orsa) existierten, wurde im Jahr 1900 die Stichstrecke in Richtung Westen bis Älvdalen

vollendet. Sämtliche Bahnen sind zunächst von privaten Gesellschaften eröffnet und erst später verstaatlicht worden.

Seit 1978 wird die Strecke von Borlänge nach Mora elektrisch betrieben. Mehrmals täglich verkehren zwischen beiden Städten die Regionalzüge der Gesellschaft Tåg i Bergslagen. Zum Einsatz kommen ausschließlich zweiteilige Regina-Elektrotriebwagen. Die Regionalzüge beginnen und enden nicht im Bahnhof Mora, sondern fahren einen Kilometer weiter zu dem im Ortszentrum gelegenen Haltepunkt Morastrand. Außerdem verkehren etwa alle zwei Stunden Fernverkehrszüge der SJ von Stockholm über Uppsala und Avesta nach Borlänge. Von Borlänge fahren die Züge wechselweise weiter nach Falun oder Mora. Meist handelt es sich um IC-Züge, die mit Elloks der Reihe Rc6 bespannt werden. Vereinzelt Züge sind auch aus vierteiligen Elektrotriebwagen der Reihe X55 gebildet. Von der Gesellschaft TÅGAB wird die Verbindung von Göteborg über Trollhättan, Kils, Kristinehamn und Ludvika nach Borlänge bedient. Ein Zugpaar verkehrt während der Urlaubssaison im Sommer (Ende Juni bis Anfang August, täglich) bzw. im Winter (Ende Januar bis Mitte April, nur samstags) von Borlänge weiter bis Mora. Vor diesen Zügen kommen ebenfalls Rc-Elloks zum Einsatz.

Seit der Bahnhof Mora Noret geschlossen ist, werden auch die Güterzüge in Mora abgefertigt. Das Betriebswerk in Mora Noret ist ebenfalls nicht mehr in Betrieb. Die Güterzüge von Green Cargo werden mit Rc-Maschinen oder den rekonstruierten Rd2 bespannt. Den Rangier- und Übergabedienst erledigt eine Diesellok der Reihe Td2 von Green Cargo. Östlich von Mora Noret wird ein Holz verarbeitender Betrieb regelmäßig bedient. Weitere Bedienfahrten im Ortsgebiet von Mora finden auf der Strecke in Richtung Vansbro statt. Außerdem sind in Mora häufig Güterzüge von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sehen. In der Regel werden diese mit Class 66 oder Traxx F140 AC2 befördert.

Das Bordbistro in den Neigezügen der Reihe X2 wirkt wie eine Werkskantine
(5.3.2014)



Die Strecke in Richtung Vansbro wird nur im Ortsgebiet von Mora für den Güterverkehr genutzt. Weiter in Richtung Süden ist die Bahn stillgelegt, kann aber mit Fahrraddraisinen erkundet werden. Auf der nach Westen verlaufenden Bahn gibt es bis Blyberg noch regelmäßigen Holzverkehr. Die Übergabefahrt auf dem rund 30 km langen Streckenabschnitt erfolgt meist in den späten Abendstunden.

Auf der von Mora weiter über Orsa, Sveg, Östersund und Storuman nach Gällivare verlaufenden Inlandsbahn findet ebenfalls nur bescheidener Zugbetrieb statt. Die Reisezüge werden vorrangig von Touristen genutzt. Von Mitte Dezember bis Ende September pendelt einmal täglich ein Dieseltriebwagen der Reihe Y1 zwischen Östersund und Mora. Vor wenigen Jahren verkehrte das Zugpaar nur in den Sommermonaten. In den vergangenen beiden Wintern fuhr zusätzlich zum Jahreswechsel und im Februar einmal pro Woche ein Nachtzugpaar auf der Inlandsbahn. Leider wurde das Angebot zu wenig genutzt und im Winter 2014/2015 finden die Fahrten von Malmö über Mora nach Östersund nicht mehr statt. Stattdessen sind nun dem im Winter von Malmö nach Duved verkehrenden Saisonzug von Veolia Kurswagen in die Skigebiete an der Inlandsbahn beigestellt. Diese Kurswagen werden in Östersund abgehängt und fahren anschließend auf der Inlandsbahn bis Røjans. Von dort bringen Busse die Skitouristen weiter ins Wintersportzentrum um Vermöden.

Außerdem gibt es bei besonderen Anlässen, beispielsweise beim Wintermarkt in Jokkmokk, auf der Inlandsbahn Sonderfahrten. Zum Musikfestival Orsayran fahren ebenfalls zusätzliche Züge. Es werden nicht nur aus Mora Konzertgäste mit der Bahn nach Orsa gebracht, auch auf der Zweigstrecke von Orsa nach Furudal findet Zubringerverkehr statt. Die Fahrten zwischen Orsa und Furudal organisiert der Eisenbahnverein Orsa Jernvägsförening (Infos unter www.orsajf.se). In dem nur 15 km nördlich von Mora gelegenen Orsa hat dieser Verein in einem sechsständigen Ringlokschuppen zahlreiche historische Fahrzeuge untergestellt.

Die Infrastruktur der Inlandsbahn unterhält die Gesellschaft Inlandsbanan AB. Das Unternehmen gehört den an der Bahn liegenden Gemeindeverwaltungen. Der Streckeneigentümer ist nach wie vor die staatliche Infrastrukturbehörde Trafikverket. Das Tochterunternehmen Inlandsbanan Turism betreibt und vermarktet die Reisezüge. Für den Güterverkehr ist Inlandståget zuständig und setzt Diesellokomotiven der Reihen T43, TMX, TMZ und Di3 ein. Inzwischen nutzen vereinzelt auch andere Verkehrsunternehmen die Infrastruktur der Inlandsbanan AB.

DER WASALAUFLAUF

Ich möchte nun noch etwas ausführlicher auf den eigentlichen Anlass meiner Reise eingehen. Der erste Wasalauf auf der 90 km langen Distanz von Sälen nach Mora wurde 1922 ausgetragen. Der Lauf soll an die im Jahr 1521 stattgefundene Flucht des späteren Königs Gustav I. Wasa vor den Soldaten des dänischen Königs Christian II. erinnern. In den Tagen vor dem Hauptlauf finden weitere Wettbewerbe statt. Teilweise starten diese in Oxberg. Oxberg liegt an der Bahnlinie Mora - Älvdalen. Früher wurden die Wettkämpfer zum Teil mit der Bahn zum Start gebracht. Letztmalig 2013 fuhren zum Kortvasan (Kurzlauf) und Tjeivasan (Frauenlauf) Nachtzüge von Südschweden nach Oxberg.



Die Strecke Borlänge - Mora wird von den Regionalzügen der Verkehrsgesellschaft Tåg i Bergslagen bedient.

Als Zug 8131 steht am 26.2.2014 im Bahnhof Mora der zweiteilige Regina-Triebwagen zur Abfahrt bereit.

Heute erreichen die Skiläufer überwiegend in Bussen das Startgelände. Bis in die 1960er Jahre bestand zwar noch eine Bahnverbindung nach Sälen, aber damals waren die Teilnehmerzahlen wesentlich geringer. Am Hauptlauf am ersten Märzsonntag gehen jetzt mehr als 15.000 Skiläufer aus fast allen europäischen Ländern sowie aus Übersee an den Start. Der Wasalauf ist damit weltweit der Skiwettkampf mit den meisten Teilnehmern. Neben den Weltklasseläufern in der Spitzengruppe besteht das Hauptfeld vor allem aus Breitensportlern. Trotz der Strapazen ist eine Teilnahme am Wasalauf immer wieder ein unvergessliches Erlebnis. An der Strecke herrscht häufig eine ausgelassene Volksfeststimmung. Für die Organisatoren ist dagegen die Verpflegung der Wettkämpfer, der Transport des Gepäcks und die Betreuung am Ziel eine riesige logistische Herausforderung.

Für mich als „Freizeitsportler“ sind 90 km an einem Tag auf Ski zurückzulegen eine Herausforderung, aber bei etwas Training durchaus machbar. Allerdings gab es wegen des Schneemangels im vergangenen Winter nur eingeschränkte Trainingsmöglichkeiten. Am 2. März 2014 lagen die Temperaturen in Mittelschweden zwar unter dem Gefrierpunkt, aber durch das warme Wetter der vorherigen Tage konnte die Wettkampfloipe nicht optimal präpariert werden. Schon nach kurzer Zeit waren die Skispuren völlig zerfahren und verwandelten sich immer mehr in eine „Huckelpiste“. Das führte wiederum zu zahlreichen Stürzen mit vielen Stockbrüchen. Deutlich mehr Läufer als sonst gaben unterwegs auf bzw. erreichten nicht die vorgegebenen Limitzeiten. Ich erreichte letztendlich nach 9 Stunden und 9 Minuten das Ziel und belegte damit den 8475. Platz der Gesamtwertung. Bei meinen Läufen in den Jahren 2000 und 2002 war ich bei deutlich besseren Voraussetzungen über eine Stunde schneller. Mit dem Ergebnis bin ich trotzdem zufrieden, mehr war bei diesen Bedingungen nicht möglich. Mit Sicherheit wird es nicht mein letzter Wasalauf gewesen sein. Ich hoffe nur, dass beim nächsten Mal der Winter kälter und schneereicher ist.

DIE RÜCKFAHRT

Mit einem Intercity-Zug fuhr ich am folgenden Morgen von Rättvik über Borlänge, Avesta, Sala und Uppsala nach Stockholm und verbrachte dort zwei Tage. Da ich noch etwas vom Wasalauf erschöpft war und wenig Lust auf längere Stadtpaziergänge hatte, kaufte ich mir am



Die Diesellok Td2 415 von Green Cargo war am 26.2.2014 in Mora für den Rangier- und Übergabedienst zuständig.

nächsten Morgen eine Netzkarte und erkundete die Umgebung der schwedischen Hauptstadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Stockholm hat leistungsfähige Nahverkehrssysteme, die in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden sollen.

Die Regionalzüge werden von der SJ betrieben. Es kommen neben Reisezügen mit Rc6-Elloks auch X40-Doppelstocktriebzüge zum Einsatz. Für den übrigen Nahverkehr in der Provinz Stockholm ist der Aufgabenträger Storstockholms Lokaltrafik verantwortlich. Diese Gesellschaft schreibt die Verkehrsleistungen aus und stellt den Betreibern die Fahrzeuge zur Verfügung. Das Umland von Stockholm wird durch die als Pendeläg bezeichnete S-Bahn erschlossen. Auf den vier Linien fahren Elektrotriebwagen der Reihen X10 und X60. Der Betreiber ist Stockholmståg. In der Innenstadt von Stockholm wird im Moment für den Pendeltåg ein sechs Kilometer langer Bahntunnel gebaut. Bis jetzt müssen sich im Stadtzentrum die Vorortzüge mit den übrigen Reisezügen die Gleise teilen. Zukünftig wird der Pendeltåg nicht mehr in Stockholms centralstation, sondern in einem weiter östlich davon gelegenen Tunnelbahnhof halten.

Die U-Bahn (Stromschiene, 650 Volt) heißt in Stock-

Auf der Saltsjöbanan kommen ehemalige U-Bahnwagen zum Einsatz.

Die am 4.3.2014 in Igelboda aufgenommenen Züge setzten sich wenig später nach Saltsjöbaden und Solsidan in Bewegung.



holm Tunnelbanan und wird durch das in Hongkong ansässige Unternehmen MTR betrieben. Das Streckennetz ist über 100 km lang und besteht aus drei Hauptlinien, die sich in den Außenbezirken verzweigen. Hauptsächlich wird der Verkehr mit Adranz-Triebzügen abgewickelt. Die ASEA-Wagen kommen nur noch im Berufsverkehr in größerer Stückzahl zum Einsatz.

Außerdem gibt es im Umland von Stockholm mehrere Stadt- und Vorortbahnen, die von Arriva Sverige betrieben werden. Auf der Nockebybanan (Alvik - Nockeby, 6 km Streckenlänge) und Tvärbanan (Solna - Alvik - Sickla, 17 km Streckenlänge) fahren Stadtbahnwagen vom Typ Bombardier Flexity Swift (Oberleitung, 750 Volt). Die Lidingöbanan (Ropsten - Gåshaga brygga, 9 km Streckenlänge) ist längerfristig außer Betrieb und wird komplett modernisiert.

Die Saltsjöbanan (Oberleitung, 750 Volt) ist eine Vorortbahn und besteht aus den Strecken Slussen - Igelboda - Saltsjöbaden (15 km) und Igelboda - Solsidan (3 km). Sämtliche Fahrzeuge wurden von der U-Bahn Stockholm übernommen. Die Wagen mussten entsprechend angepasst werden und erhielten Dachstromabnehmer. Die Saltsjöbanan führt durch eine reizvolle Schärenlandschaft und eine Mitfahrt ist sehr lohnend. Die Stationsgebäude stammen teilweise noch aus den Anfangsjahren der Bahn.

Die Roslagsbanan mit einer Spurweite von 891 mm (drei schwedische Fuß) ist die letzte noch täglich befahrene Schmalspurbahn in Schweden. Früher existierten in dieser Spurweite in Südschweden sowie auf den Inseln Gotland und Öland Schmalspurnetze mit einer Gesamtausdehnung von mehr als 2.500 km. Weitere 891-mm-spurige Strecken dienen dem Touristenverkehr. Auf dem ersten Teilstück der Roslagsbanan wurde 1906 der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Heute ist das 63 km lange Streckennetz vollständig mit 1.500 Volt Gleisspannung elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausgebaut. Die Roslagsbanan besteht aus der 41,5 km langen Hauptlinie von Stockholm Östra nach Kårsta und den Zweigstrecken nach Österkär (18 km) und Näsbypark (5 km). Es werden dreiteilige Elektrotriebzüge (ET + EM + ES) von ABB eingesetzt.

Erst seit 2010 gibt es wieder „richtigen“ Straßenbahnbetrieb in Stockholm. Zuvor wurde auf der Linie vom Stadtzentrum nach Waldemarsudde nur Museumsverkehr durchgeführt. Im Regelbetrieb fahren Bombardier Flexity Classic. An Wochenenden (Ostern bis Weihnachten) bzw. im Sommer täglich (Juni bis August) kommen zusätzlich historische Wagen zum Einsatz.

Die Heimreise erfolgte von Stockholm zunächst in einem X2-Neigezug über Norrköping, Mjölby und Malmö nach Kopenhagen. Den mehrstündigen Aufenthalt nutzte ich für eine Stadtbesichtigung. Von Kopenhagen kehrte ich wieder mit der CityNightLine nach Deutschland zurück. Etwas überrascht war ich, als in Odense ein Reisender mit Langlaufskiern in mein Abteil kam. Er erzählte mir, dass er am Engadin Skimarathon in der Schweiz teilnehmen wird. Leider musste ich die folgenden Tage arbeiten. Sonst wäre ich vielleicht mit ihm zusammen weiter ins Oberengadin gefahren. An diesem Lauf habe ich noch nicht teilgenommen. Der Engadin Skimarathon gehört wie der Wasalauf zur Serie der Worldppet-Rennen. ◀