DOVREBAHN

Ursprünglich galt der Namen „Dovrebanen“ nur für die Strecke von Dombås nach Støren. Mittlerweile wurde der Name für die gesamte Strecke von Oslo nach Trondheim übernommen.

Die Öffnung des Güterverkehrs hat auch in Norwegen ein buntes Angebot an Loklackierungen und -firmen auf die Schienen gebracht: Zwei Railpool-Loks der Baureihe 187 befördern im Juli 2021 bei suboptimalen Fotowetter einen Containerzug durch die namensgebenden Kommune Dovre (*2.512 Einwohner = 2 Einwohner je km², Stand: 1. Januar 2021*) in Richtung Dombas.

Eröffnung der Streckenabschnitte:

- **1854: Oslo–Eidsvoll**
- **1864: Støren–Trondheim**
- **1880: Hedemarksbane oder Eidsvold–Hamarbanen**
- **1894: Hamar–Tretten**
- **1896: Tretten–Otta**
- **1913: Otta–Dombås**

Die Strecke folgt weitgehend der Europastraße 6. Die Gesamtbauzeit zog sich über 70 Jahre hin. Erst 1970 wurde die Strecke durchgehend elektrifiziert.

Auf der ca. 550 km langen Fahrt durchquert der Zug das Gudbrandsdalen, passiert den Berge Rondane-Nationalpark und und überquert das Dovrefjell. Die Dovrebahn bedient auch die Stationen Dombås und Støren, wo die Linien nach Åndalsnes (*Raumabahn, s. S. 30*) und Røros – Hamar – Oslo (Rørosbahn) abzweigen. Die Dovrebahn benutzt schon heute von Oslo bis Eidsvoll eine Schnellfahrstrecke und führt erst danach auf der ursprünglichen eingleisigen Strecke weiter am Mjøsa entlang. Über Hamar geht es nach Lillehammer, bekannt durch die Olympiade 1994. Die Strecke führt nun durch das Gudbrandsdal nach Otta, Brennhaug und Dovre zum Bahnknoten Dombås.

Die Fahrtzeit von Oslo nach Trondheim oder umgekehrt dauert aktuell ca. sieben Stunden. Es verkehren täglich drei Schnellzüge (R = „Regiontog“) und ein Nachtzug, zudem gibt es drei weitere Verbindungen, teils mit Umsteigen, meistens in Hamar. Deren Fahrzeiten sind nur unwesentlich länger.

Streckenerneuerung

Um die Reisezeiten zu verkürzen und mehr Zugverbindungen zu ermöglichen führt der Betreiber, Bane NOR, umfangreiche Baumaßnahmen durch. So sollen insgesamt 105 km neue Doppelspurabschnitte entstehen und einzelne Streckenabschnitte mit bis zu 250 km/h befahren werden. Dadurch verkürzen sich die Reisezeiten auf den Abschnitten zwischen Oslo und Hamar um ca. 20 Minuten und von Oslo bis Lillehammer um 40 Minuten. Als erstes ging am 1. Dezember 2015 ein 17 km langer, zweigleisiger Abschnitt zwischen Langset und Kleverud in Betrieb. Im Frühjahr 2019 begannen die Arbeiten im Abschnitt Eidsvoll – Langset, welche 2023 abgeschlossen werden sollen. Bis zum Jahr 2027 soll eine durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Oslo

Im Juli 2017 kam die Hectorrail-Diesellok 941 102 (G 2000-4BB Vossloh Nr. 1001459) mit einen Holztransport aus RIchtung Trondheim in Hamar an.

und Stange fertig gestellt sein und diese bis 2034 weiter bis nach Lillehammer verlängert werden. E 6 und Bahnstrecke werden teilweise parallel ausgebaut.

Dombås – Trondheim

Unsere heutige Beschreibung beschränkt sich auf den Gebirgsstreckenteil Dombås - Trondheim. Um einen Höhenunterschied von 293 m zur Hochebene bei Fokstua zu überwinden, wird hinter Dombås ein Kehrtunnel durchfahren. Bei Hjerkinn erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt mit 1.024 m üNN. Wir sind nun im Dovrefjell-Nationalpark, die Strecke folgt hier ziemlich genau der dichtbefahrenen E 6, was die Fotomöglichkeiten in diesem Bereich etwas erschwert. E 6 und Bahnstrecke wurde in diesem Abschnitt parallel gebaut. Eine Hochfläche an der Baumgrenze wird durchfahren. Mehrere große Seen lockern das Landschaftsbild auf. Prägend ist der felsige Boden, auf dem im Wesentlichen nur dürres Gebüsch, niedrige, windschiefe Bäume und dünnes Gras wachsen. Eine Landwirtschaft ist hier kaum möglich. Entsprechend dünn besiedelt ist diese Region. Das Flüsschen Svone begleitet die Bahn. Der 1921 fertig gestellte Hestekrubben-Tunnel mit 1.441 m wird durchfahren. Durch ein enges Tal führt die Strecke abwärts Richtung Trondheim. Die Region Drivdalen ist für seine üppige Vegetation bekannt und kann mit einer Reihe seltener Pflanzen aufwarten.

Nach 85 km ist der Touristenort Oppdal erreicht. Die über Regionalzüge angebundenen, dazwischen liegenden Ortschaften bestehen weitgehend nur aus wenigen Häusern, oft sind es reine Ferienhaussiedlungen. Ab Oppdal – auf nur noch 545 m üNN – hat sich das Landschaftsbild weitgehend geändert. Wälder und landwirtschaftlich genutzte Flächen bestimmen nun den Eindruck. Die nächsten 130 km geht es nun weitgehend unspektakulär, gemächlich bergab. In Soknedal nimmt der gleichnamige Fluss der einmündenden Svone die Führung, auch dessen Verlauf folgt die Bahn wieder weitgehend, bevor er in Støren von der noch größeren Gaula abgelöst wird. Hier trifft auch die Nebenstrecke der Rørosbahn auf die Dovrebahn, gemeinsam geht es auf den Rest der Strecke. In Melhus, kurz vor Trondheim, verlässt die Bahn erstmalig wieder das Flusstal. Für den letzten Abschnitt war eine Trassierung über einen kleinen „Hausberg“ erforderlich, da die Gaula dummerweise an der falschen Stelle ins Meer mündet.

In Trondheim ist der Anschluss an die Nordlandsbahn bis nach Bodø möglich. Weitere Reisemöglichkeiten gibt es mit dem Schiff Richtung Lofoten-Inseln oder an die Küste von Helgeland und Salten. Die Dovrebahn verkehrt mit bis zu sechs Zugpaaren am Tag, inklusive eines Nachtzuges.

100 Jahre Dovrebahn

Im Herbst 2021 feierte die Dovrebahn ihr 100-Jähriges. Dies wurde am 17. und 18. September mit einigem Aufwand zelebriert. Selbst Seine Königliche Hoheit Kronprinz Haakon und Verkehrsminister Knut Arild Hareide nahmen teil. Ein Museumszug mit Teakholzwaggons und Dampflok- bzw. Oldtimer-Ellokbespannung zog den Sonderzug von Dombås nach Støren.

Am 17. September 1921 wurde die Dovre-Linie offiziell von König Håkon VII in Hjerkinn eröffnet.

Zwei Intercity-Triebwagen der Baureihe BM 73 der SJ Norge AS (der norwegischen Tochtergesellschaft der schwedischen Staatsbahnen SJ) ist in seinem letzten Anstieg der Fahrt: Es gilt nochmals einen Bergrücken zu überwinden, bevor es hinab nach Trondheim geht. (Juli 2021)

Dabei wurden 485 km Eisenbahnstrecke zwischen Eidsvoll und Trondheim durch Gudbrandsdalen in Betrieb genommen. Die Gesamtstrecke entstand nach und nach aus etlichen kleinen Abschnitten. Bereits 1864 wurde der erste Teil zwischen Trondheim und Støren eröffnet. 1869 folgte der Abschnitt zwischen Hamar und Sel und die Verlängerung nach Dombås wurde 1907 genehmigt.

Die letzte Lücke über das Dovrefjell nach Støren wurde 1908 vom Parlament mit nur einer Stimme Mehrheit genehmigt, der Bau begann 1910. Das ursprüngliche Budget betrug 13 Mio. NOK, der endgültige Preis lag laut der Dovrebanen Railway History Association bei 47 Mio. NOK. Die Norweger kannten derartige Planungsfehlberechnungen also schon mehr als 100 Jahre vor BER und Stuttgart 21.

Quellen:

- **https://no.wikipedia.org/wiki/Dovrebanen**
- **https://www.reisetipps-europa.de/51_Reisefuehrer/2_Reisefuehrer_Dovrebane_Dovrebahn_Norwegen.html**
- **https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/dovrebanen/innhold/2021/dovrebanen--en-naturskjonn-reise-gjennom-100-ar/**
- **https://www.visitnorway.de/reiseplanung/mobilitat-vor-ort/zug/dovrebahn/die-besten-stationen/**

Ein mit einer El 16 bespannter CargoNet-Güterzug aus Richtung Süden passiert die Bauernsiedlung Skjelle und wird in Kürze den Bahnhof Dombås erreichen. (Jan-Geert Lukner, März 2008)

Die am 22. März 1918 eröffnete Skansenbrua (deutsch Skansenbrücke), eine 52 m lange Eisenbahnbrücke, überquert den Trondheimkanal, bevor die Strecke in den Bahnhof mündet. Sie ist klappbar, um die Durchfahrt von Schiffen zu ermöglichen. (Juli 2017)
Ein SJ Norge BM 73 als Rt 41 wurde von einer Fotodrohne zwischen Kongsvoll und Hjerkinn aufgenommen. (Jan-Geert Lukner, September 2021)

Zwei Aufnahmen der Jubiläumsfahrten zeigen die Dampflok der Baureihe 30a, Nr. 271 an der Orkla Bru (= Brücke) auf der Dovrebanen zwischen Fagerhaug und Ulsberg sowie den Ellok-Oldtimer El 13 2142 im Bahnhof Ringebu. (Fotos: Halvard Hovtun, 18.9.21 ▲ bzw. 16.9.21▼)