

Karl-W. Koch, Mehren

PER INTERRAIL NACH NORDEN

Mein Norwegenbuch stand vor dem Abschluss, ein paar Winter- und Nachtaufnahmen (letzteres im Sommer schwierig) sollten noch rein, ein wenig weitere Recherche ist nie ein Fehler und nach DER Arbeit war auch eine Belohnung fällig. Also wurde kurzerhand eine 15-Tage-Interrailtour geplant. Dabei sollte es bis Bodø auf der Nordlandsbahn gehen, die Bergenbahn im Winter bereist und ein paar Lücken in Oslo geschlossen werden. Auf Großstädte bin ich meistens nicht so ganz wild, daher hatte ich bisher um Oslo einen eleganten Bogen gemacht.



Der Nachtzug nach Bergen wartet in Ål auf seinen verspäteten Gegenzug

Als Interrailoption bietet sich die 15-Tage-Generalversion an, mit freier Fahrt an allen Tagen. Erfreut stelle ich fest, dass – entgegen früher – die An- und Abreise in Deutschland mit enthalten ist. Zudem gibt es kurzzeitig eine Rabattaktion mit 15 %, da kann ich nichts verkehrt machen. Also Fahrtroute mit einem entspannten Zeitplan ausarbeiten und Hotels raussuchen, und los.

Der Railpass wird bei [Globrailer](#) gebucht, die meisten Hotels ebenfalls, nachdem mir Guido versichert, die Konditionen der üblichen Hotelplattformen (Bahnhofsnähe, Frühstück, bis 24 h vorher kostenfrei stornierbar) mindestens halten, wenn nicht gar unterbieten zu können. Um es vorweg zu nehmen: Er kann! Einige wenige Hotels sind bei ihm nicht buchbar bzw. in einem Fall (Rückfahrt) bei mir zu lange ungeklärt, diese wurden dann eben doch bei „schlaf-gut.com“ geordert.

Den letzten Strich durch die Rechnung hätte mir noch ein gewisser Herr Wesselsky machen können, aber zum Glück wird es Freitag, ohne eine neue Streikankündigung.

Tag 1:

Es begann mit einer Lüge.

„Keine Verspätung“ verkündet vollmundig die Anzeige in Koblenz. Die ÖBB-Infoseite ist genauer: „2 min“. Bei der Abfahrt sind es dann schon 10. Grund? Keiner, sowas Schnödes braucht die Bahn AG schon lange nicht mehr. Die Liste von „Anschlusszüge“ über „Menschen im Gleisbereich“ bis „verspätete Bereitstellung des Zuges“ ist auch zu ausgelutscht und nicht immer ganz glaubwürdig.

In Hamburg sind es dann 40 Minuten. Gründe, s. oben. Mittlerweile merkt man wohl, dass die wechselnden Streiks als willkommen Ausrede dieses Mal nicht zu nutzen waren, wenigstens dabei habe ich Glück gehabt.

Daher ist der Anschluss nach Kopenhagen nicht mehr zu schaffen. Also zum I-Point, das Leid geklagt und nach Lösungen gefragt. Es wird eine neue Verbindung ausgedruckt, dieses Mal mit 3 x Umsteigen, die verpasste hätte nur einen Umstieg vorgesehen in Pinneberg. Die neue Ankunftszeit in Kopenhagen: 00:55 Uhr statt 21:49 Uhr. Das Umsteigen in Pinneberg – ohne das ich den Anschluss wohl noch bekommen hätte – war Baustellen-bedingt, wie ich später erfuhr, normal wäre die gewählte Verbindung ab Hamburg Hbf. umsteigefrei und noch erreichbar gewesen.

Durch den neuen Fahrplan habe ich zunächst 90 Minuten Zeit, die ich für ein verfrühtes Abendmahl beim Chinesen gegenüber des Bahnhofes nutze. Lecker, aber ... aber böser Fehler.

Gestrandet im Neumünster

Ich hätte besser einen früheren Nahverkehrszug zu meinem nächsten Umsteigepunkt in Neumünster genommen, nicht den vorgeschlagenen ICE. DER kommt zwar pünktlich an, muss aber, offenbar vööölllliiiggg unerwartet wegen Bauarbeiten kopfmachen und eine Umleitung fahren. Damit 10 Minuten Verspätung und mit weiteren unmotivierten Stopps schaffte der ICE ... 30 Minuten. Sie ahnen es, die Umsteigezeit läge bei 25 Minuten und leeeiiiideeerrr kann keiner der Anschlüsse abgewartet werden. Was die Lokführer am Abend wohl alle vorhaben? Irgendwelche weitere Anschlusszüge – für die es dann wiederum eng geworden wäre – sind am späten Samstagabend im mittleren Schleswig-Holstein wohl eher nicht der Grund.

Ein Engel auf Erden

Schon im Zug werden wir überrascht mit der guten Nachricht, der Infopoint in Neumünster hätte noch geöffnet und der Mitarbeiter dort würde sich kümmern. Erstaunlicherweise sind beide Infos korrekt. Der Infopoint erweist sich als gut geheizter Bau Container und der Mitarbeiter, ein charmanter hilfsbereiter älterer Herr namens Jakob als ein Engel.

Mit mir gescheitert ist eine Pianistin mitsamt Hund, die nach Aarhus musste zu einem Konzert, zum Glück erst am nächsten Abend. Schnell ist geklärt, dass beides (Kopenhagen und Aarhus) zu Menschenfreundlichen Bedingungen nicht mehr machbar sei. Die Ankunftszeit in Kopenhagen wäre deutlich nach 3:00 Uhr gewesen, in Aarhus ähnlich.

Also bliebe nur die Variante, ein Hotel zu suchen und am nächsten Tag mehr Kilometer zu schrubben. Das Internet bietet sowohl in Neumünster wie auch in Flensburg einige Hotels zu halbwegs akzeptablen Preisen (die Erstattungsgrenze bei der Bahn AG liegt aktuell bei 120,- € pro Person). Der Engel und ich recherchieren parallel und finden einige. Nächster Schritt: Anrufen und fragen, ob denn Bahn-AG-Gutscheine akzeptiert würden. Die einhellige Aussage aller(!!) angefragten Hotels: „*Nein, nichts zu machen, zu viele Probleme*“. Wieder ein neues Feld, wo die Bahn AG ihre Probleme auf dem Rücken der Kunden austrägt. Ich wäre gegebenenfalls in Vorleistung getreten und hätte mir ein Geld zurückerkämpft, für meine

neue Weggefährtin ist das keine denkbare Alternative (wohl zurecht, aus Frankreich in einer fremden, wenn auch perfekt beherrschten Sprache – nachvollziehbar). Also solidarisiere ich mich und schalte ebenfalls auf stur.

Der Engel hat eine Idee – das Einschalten seiner vorgesetzten Dienststelle. DIE ist – oh Wunder – tatsächlich noch erreichbar. Die richtige Rufnummer ist manchmal Gold wert! Die Frage: Kann die obere Behörde direkt Hotelbuchungen inklusive deren Bezahlung vornehmen? Das nächste Wunder – ja, sie kann, das übernächste – ja, sie macht. Wir entscheiden uns für ein Hotel in Neumünster, beide haben wir die Schnauze voll. Letztlich ein Taxigutschein, Herr Jakob begleitet uns noch zum Wagen und macht dem Fahrer klar, dass wir am nächsten Morgen um 7:00 Uhr abzuholen seien und die Rückfahrt ebenfalls über den Gutschein abzurechnen wäre.

Tag 2:

Stressreise dank DB

Frühstück fällt aus, immerhin bekommt das hilfsbereite Hotelpersonal ein Lunchpaket(chen) organisiert. Taxi ist auch da, das mit der „Verrechnung via Gutschein vom Abend über die Zentrale“ hat allerdings nicht geklappt. Nach Rücksprache geht es dann doch. Der Zug wird problemlos erreicht und – oh Wunder – er ist pünktlich. Nunja, keine große Kunst, immerhin startet er hier in Neumünster. Aber man soll den Tag nicht vor dem Abend ... und die Bahn AG nicht vor der Grenze loben. Die nächste Baustelle – natürlich vööölllllliiiiig unvorhersehbar – schafft neuen Angstschweiß. Wenn der dänische Anschlusszug in Flensburg nicht geschafft wird, wars es das wiederum mit „dem halbwegs zu vernünftigen Zeiten in Oslo ankommen“, der Fahrplan ist bis auf eine längere Pause in Göteborg verdammt eng auf Kante genäht.

10 Minuten Übergangszeit planmäßig, 10 Minuten Verspätung! Aber – wie sang Katja Eppstein einst so treffend? „Wunder gibt es immer wieder“ – die Verspätung wird um eine Minute reduziert und der „Anschlusszug wartet auf jeden Fall“. Ganz neue Töne? Wunder? Nein, offenbar „nur“ die dänische Staatsbahn mit einer anderen Kundenphilosophie. Dann kommt noch eine Überraschung: Bei der DSB ist in der ersten Klasse ein Frühstück, naja „un petit déjeuner“, wie die Franzosen dazu zu recht sagen würden, inklusive: Ein sehr leckeres, frisches Brötchen mit Belag, ein süßes Stückchen und (guter!) Kaffee satt. Mit dem Lunchpaket(chen) in toto bin ich ganz gut versorgt.



Kurz-Fotostopp in Kopenhagen, dank an die DB AG

Planmäßig mit dem Schnellbus – gute Idee?

Umsteigen am Flughafen auf einen Schnellbus nach Malmö Central weist mein Fahrplan aus: Keine gute Idee, aber vermutlich die schnellste Verbindung. 20 Minuten sieht der Fahrplan für den „Bahn-/Bussteig-Wechsel“ vor, ambitioniert, vor allem weil die Ausschilderung etwas zu kurz kommt. Aber es klappt, der

eine Bus ist allerdings schon voll, wäre aber auch vor meinem ausgewiesenen Fahrplan gewesen. Also auf den nächsten warten – die beruhigende Auskunft: „Die fahren alle 10 Minuten“. Beim Blick zurück trifft mich allerdings fast der Schlag, die Schlange reicht mittlerweile über die Straße bis ins Hautgebäude. Da ist wohl gerade ein Jumbo gelandet ... Aber ich bin jedenfalls im nächsten Bus drin und fahre somit fast nach Fahrplan. Der Anschluss in Malmö wird mühelos erreicht.

Fotopause in Göteborg

Die längere Pause in Göteborg nutze ich für eine erste Fotosession, das Licht ist einfach zu gut und der Betrieb ist auch ganz „nett“. Pünktlich geht es mit einem als IC etwas hochspekulierten Nahverkehrstriebwagen der Vy nach Oslo. Ab der Grenze wird er seiner Aufgabe auch brav gerecht und hält an jeder Milchkanne.



Bunte Triebwagenvielfalt in Göteborg

Erdbeben in Oslo

Das Hotel – Thon Astoria, Bahnhoftnähe – ist ganz nett und eigentlich sein Geld wert, wäre da nicht eine gigantisch-lärmige Großbaustelle im Nachbarblock. Nicht wie angedroht um 7:00, sondern um 6:13 Uhr setzt der Lärm ein, an Schlaf nicht mehr zu denken, ein Dauer-Erdbeben der Stärke 3 (*leichte Erschütterungen von Gebäuden, erste Gegenstände fallen vom Tisch*) der Richterskala verhindern selbst mit Lärmschutzstöpsel der Marke „BMW-Arbeiter am Fließband“ weiteren Schlaf und führen zu einem frühen Beginn des Tageswerks. Hatte ich mir nach 2 Tagen Stress anders gedacht ...

Eine Reklamation in Anbetracht der 2. Nacht brachte zunächst ein Zimmer in einem anderen Trakt. Der Raum macht jetzt allerdings der Bezeichnung „*small single room*“ wirklich alle Ehre. War das erste Zimmer schon „*small*“, es hatte immerhin noch einen Stuhl, eine kleine Arbeitsecke für den Laptop und Ablagemöglichkeiten für den Koffer. All das hat der Nachfolgeraum nicht. Also nochmal zur Rezeption, nächste Reklamation, und dieses Mal erfreulicher Weise erfolgreich. Von der Baustelle abgesehen ist das Hotel, vor allem wegen seines Frühstücksbuffet, empfehlenswert.

Tag 3

Per U-Bahn zum Wintersport

In Oslo geht das: Bei – nach dem aktuellen Wetterbericht unerwartet – gutem Wetter geht es mit Skiläufern per U-Bahn (!) auf den Holmenkollen.



Zudem wurden einige Straßenbahnlinien abgefahren, u.a. die nach Ljøbru (Linie 19).



Der spektakuläre Blick mit Straßenbahn und Oslo City im Hintergrund war wegen Bauarbeiten an der Strecke und Ersatzbus ausgerechnet auf diesem Teilstück leider nicht machbar. Ich fuhr in der Dämmerung nochmal rauf und lichtete das Ganze dann eben ohne Straßenbahnen im Vordergrund ab.



Ein paar nette Nachtaufnahmen von Altbau-Nahverkehrstriebwagen und dem neuesten Modell, der Flughafenverbindungsbahn, rundeten den Tag gelungen ab.



Tag 4

Auf Umwegen nach Trondheim

Nach einem nochmals guten Frühstück – wengleich heute der Lachs fehlte, *das geht ja gar nicht in Skandinavien* – ab zum Bahnhof, mittlerweile kenne ich den kürzesten Weg, nachdem ich am ersten Abend „dank Gugl“ doch etliche hundert Meter zusätzlichen Gepäckmarsch absolviert habe. Im BM 73 geht es nach Hamar, ab dort im BM 93 nach Trondheim. Alles pünktlich, vor allem die Wartezeiten wegen der häufigen Zugkreuzungen – die Umleiter der Dovrebanen laufen immer noch – werden schnell wieder reingefahren.



Zugkreuzung mit einem Güterzug auf der Rørosbahn in Rena

Und für die dicken Aussetzer gibt es planmäßig eine längere Pause in Røros. Mich beschäftigt die Frage, wie derartiges in Deutschland liefere? Die Brücke bräuchte nicht ein, sondern fünf Jahre zum Wiederaufbau (s. Ahrtal und Eifelbahn), der Verkehr auf der eingleisigen Ausweichstrecke wäre längst zusammengebrochen, der Personenverkehr auf Busse ausgelagert und die Güterkunden kurz vorm Selbstmord.

Ankunft in Trondheim, das P-Hotel Brattoria ... naja, Vorteil: direkt am Bahnhof, aber nicht das preiswerteste, kein Kaffeekocher, sehr nüchtern und lieblos, selbst das Klopapier musste offenbar vor Dieben gesichert und eingeschlossen werden. „Smart“ eben, wie auch großspurig beworben.



Frühstück gab es erst ab 7:00 Uhr, wäre vermutlich eh nicht mein Geschmack gewesen, offenkundig kein Büffet, nur vorgefertigte Mikrowellenware, soweit zu sehen war.

Tag 5

Nordlandsbanen, ich komme

Um 7:00 Uhr aufstehen und ohne Frühstück zum Bahnhof ... klingt nicht nach Urlaub. Ist die Zugfahrt aber von Trondheim nach Bodø, dann schon. Also, ab in den Zug F 7 nach Norden. Auf die Minute pünktlich geht es los, der Zug ist – für diese Jahreszeit – ganz gut gebucht. Allerdings nur bis etwa Grong, schon am Flughafen wird es merklich leerer.

Entspannt gleiten wir in Richtung Polarkreis, bald finden sich auch rechts und links wieder einige Schneemengen, der Golfstrom hat in der Trondheimer Ecke die weiße Pracht wohl schon lange wieder wegschmelzen lassen. Auffällig ist es wie schon an der Rørosbanen, dass fast alle Seen und viele breitere Flüsse weitgehend zugefroren sind. In den letzten Monaten muss es hier recht „frisch“ gewesen sein.

Nach einer Stunde ein längerer – scheinbar unmotivierter – Halt, jedenfalls erfolgte keine Kreuzung. Hinterher ist vom Zugpersonal zu erfahren, dass Diesel nachgefüllt werden musste. Das Vorgängerpersonal hatte dies wohl versäumt und dem neuen Personal ist es erst aufgefallen, als der Zug schon unterwegs war. Überhaupt ist die Zufriedenheit mit den Di4 überschaubar. Sie seien doch mittlerweile etwas reparaturanfällig, hört man. Nunja, nach 45 Jahren Betriebszeit im Dauereinsatz rund um die Uhr nicht ganz unverständlich. Letzte Woche, vom 11. bis 17.3. konnten wegen Lokausfall keine Tageszüge gefahren werden, lediglich die Nachtzüge waren im Einsatz. Eine Reisegruppe von Eisenbahnfreunden aus England musste – wie alle anderen Gäste – mit dem ungeliebten Schienenersatzverkehr vorliebnehmen und war vermutlich höllisch begeistert. Die Begeisterung dürfte sich noch gesteigert haben, als bei deren Weiterreise nach Bustransfer nach Narvik auch der dortige Tageszug auf SEV umgestellt war ...

Mittagessen im Bordbistro

Das Menu ist recht übersichtlich, aber die warme Wurst mit Kartoffelstampf überraschend lecker. Der Kaffee aus dem Automaten je nach Wahl zwischen „genießbar“ (Milchkaffee) und lecker (Cappuccino). Alles leider im üblichen Hochpreissegment, der Kaffee mit 46 NOK für einen kleinen Becher insbesondere, aber ein Refill gibt es bereits für 18 NOK. Erst später erfahre ich, dass es auch hier eine 1. Klasse gibt und dass der Kaffee dort im Fahrpreis enthalten sei. Man lernt nie aus Aber der 3. Durchgang ging dann sogar „aufs Haus“. In den Triebwagenzügen kostet der (gute!) Automatenkaffee – auch in Richtung Cappuccino u.a. – übrigens nur 20 NOK, ein Schnäppchen.



Und das alles mit Blick, teilweise sogar bei Sonne, auf das tiefverschneite Saltfjell. Der Höhenrekord wird kurz auf der Anzeige und per Lautsprecher vermeldet, der Polarkreis und seine Überquerung ist keine Silbe wert. Vermutlich sind zu wenig Touristen im Zug und die Einheimischen interessiert es nicht.

Schon wieder „smart“ – nicht meine Hotelkategorie Hotel des Tages: Smarthotel Bodø – smart ist nach meiner Definition anders. War das Hotel in Trondheim schon

spartanisch, so ist dieses hier – ja, was – byzantinisch? Die Rezeption ist bei Ankunft um 18:00 Uhr zunächst nicht besetzt, die angebotene „smarte“ Selbstanmeldung funktioniert nicht, das Zimmer hat die Ausstattung wie der 2. „very small single room“ in Oslo, also praktisch keine, nicht mal einen Stuhl, nur ein paar Quadratmeter mehr. DIE retten das aber auch nicht mehr. Nach dem Abendessen, einem kleinen Rundgang durch das Städtchen – immerhin die Kulturhauptstadt Europas in diesem Jahr, davon war allerdings noch nicht viel zu sehen – und Ablichten der Abendzüge im Bahnhof ...



geht es also wohl oder übel in die Lobby zum Arbeiten, nachhaltig terrorisiert von geschmacklosestem, nervtötendem, elektronischem Dauergeklimper. Um 23:00 Uhr kapituliere ich entnervt. Nordlichter-gucken scheitert an einer geschlossenen Wolkendecke.

Tag 6:

Heute geht es zurück

– mit Unterbrechung in Mo i Rana für zwei Nächte. Ausgesucht war dafür wieder ein Lok-bespannter F 7. Die sind im Fahrplan eigentlich nur daran erkennbar, dass sie von Trondheim bis Bodø durchgehend verkehren. Die Triebwagen-F 7 fahren die Abschnitte ab/bis Mo i Rana oder Mosjøen. Also Abfahrt 12:27 Uhr. Nachdem mir aufgefallen war, dass der Zug einen Waggon 1. Klasse führt („Premium class“), dachte ich mir folgerichtig: „Du hast einen Fahrschein 1. Klasse, also frage mal dreist nach!“ Eigentlich war mein Infostand, dass es bei der Vy – *former known as NSB* – ausschließlich die 2. Klasse gäbe. Wobei, nebenbei bemerkt, diese oft besser ist als in vielen anderen Ländern die 1. ... Also gefragt: Und ja, im Prinzip schon. Eigentlich sei eine Reservierung vorgesehen, aber wenn genügend freie Plätze vorhanden seien, läge es in der Abwägung des Zugführers, ob er Passagiere mit Interrail 1. Klasse zulasse ... Auf der Bergenbahn sollen ähnliche Sitten herrschen, ich werde es übermorgen – hoffentlich – ausprobieren, dazu aber gleich mehr.



Unfreiwilliger Gepäckmarsch

Nach der Ankunft in Mo i Rana mache ich – aufgrund eigener Schludrigkeit – erst einmal einen kleinen Gepäckmarsch. Irgendwie hatte ich als Hotel „Fjordgarden“ abgespeichert, gebucht war aber das Best Western, offenbar im Nachhinein noch unentschieden vor der finalen Buchung, aber in der Excel-Liste nicht mehr geändert. Nach der Klärung ging es also zum richtigen Hotel, leider auf der anderen Seite der hier etwas schwierig zu querenden Gleisen und dann noch in die andere Richtung. Zu allem Überfluss erhalte ich auch noch eine etwas falsche Wegbeschreibung. Also – im wahrsten Sinn des Wortes „dumm gelaufen“. Zudem lasse ich auch noch die Mappe mit den Sitzplatzreservierungen, in der auch die Hotelbuchungen waren, dort liegen. Die Hotelreservierungen hatte ich brav wieder zurückgesteckt. Nachdem mir das nach Mitternacht auffällt, rufe ich umgehend dort an – *es lebe der 24-h-Dienst in guten Hotels* – und bekomme bestätigt, dass die Mappe dort liegt. Man habe rausgefunden, wo ich gelandet sei und hätte mich am Morgen informiert, so die Rückmeldung. Naja, prima, also am nächsten Morgen erst mal dort hin und die Unterlagen abgeholt. Das Hotel: Best Western Ole Tobias, endlich mal kein „smartes“ Hotel, sondern ein gutes! Nette Zimmer, gute Ausstattung, Vorhänge(!), Schreibtisch und Sessel, ich bins zu zufrieden. Auch das Frühstück gehört zu den besseren in diesem Urlaub.

Für das Abendessen nach langer, sehr unergiebigem Suche – das Angebot ist überschaubar – entschlüsse ich mich für die „Nr. 3“ direkt gegenüber vom Hotel und bereue es nicht. War der Rest doch entweder zu teuer, zu unattraktiv oder ohne ausgehängte Preistafel (in Norwegen offenbar kein Muss) – für mich ein No-Go! Die Fischsuppe – von der Bedienung empfohlen, nachdem ich zwischen einer Pilzsuppe und eben dieser schwankte ... genial!!! Auch erfreulich, vor allem in Anbetracht der Preise, es wird eine Flasche geschmacklich bestes, gekühltes Wasser ungefragt und unberechnet auf den Tisch gestellt. Wer keine weiteren Getränkewünsche äußert, wird nicht schief angesehen.

Tag 7:

Schlechtes Wetter kann auch entspannend sein ...

Heute ist „gemütlich“ angesagt, eigentlich wollte ich nochmal aufs Saltfjell hinauf, aber die Zugverbindungszeiten sind nicht ermutigend. Dennoch: Wecker auf 7:00 Uhr, Blick aus dem Fenster: „Vergiss es!“, rumgedreht und weitergeschlafen. Dann halt kleines Programm: Mit dem Mittagszug nach Mosjøen, Stadtbummel und Rückfahrt entlang des Fjordes. Da sich das Wetter nicht bessert, fällt auch noch der Stadtrundgang aus, der Wartesaal ist gemütlicher, Lesestunde. Abendessen – dieses Mal ohne lange Suche – Nr. 3!

Tag 8:

Zurück nach Trondheim

Weitere Pluspunkte für „dem Ole Tobias sein“ Best Western, wie die Hessen sagen würden: Frühstück ist am Wochenende erst ab 8:00 Uhr, mein Zug geht um 8:11 Uhr und ich habe zugegeben beim Einchecken die Ansage gehört, aber nicht ernstgenommen oder nur auf den Sonntag bezogen. Also marschiere ich brav um 7:00 Uhr zum Frühstücksaal, parallel mit mir die zuständige Kalt-Mamsell, etwas irritiert gibt sie mir den Hinweis auf die reguläre Zeit. Ich klage ihr mein Leid, worauf sie meint, „Naja, setzen, ich schaue mal, was geht“. Und es geht alles, inklusive frisch zubereiteter Rühreier mit Schinken und Käse ... Man stelle sich das mal in einem deutschen Hotel vor ... Super, genau SO geht Service!

Schummel-F 7 - Talentversion

Um 8:05 Uhr sitze ich in meinem Zug nach Trondheim, leider nur die F 7-BM-93-Triebwagenvariante (nunja, dieser F 7 wurde eben in Mo i Rana eingesetzt!), zudem recht gut gefüllt. Hier macht die Platzreservierung erstmals Sinn. Um 8:11 Uhr geht es los, wie bei weit über 90 % der von mir genutzten und gesehenen Reisezüge auf die Minute. Einmal zur Lehre nach Norwegen, Herr Lutz? Nach entspannter sechsständiger

Fahrt bei herrlichem Sonnenschein durch eine noch herrlichere verschneite Fjordlandschaft komme ich auf die Minute pünktlich in Trondheim an und begeben mich in mein Hotel.



Kreuzung mit dem Nordfahrer (dem echten F 7- unten) und meinem falschen F 7 (oben) in Haran ... und dann wieder die Freigabe für den südfahrende F 7-Triebwagen (nächste Seite).

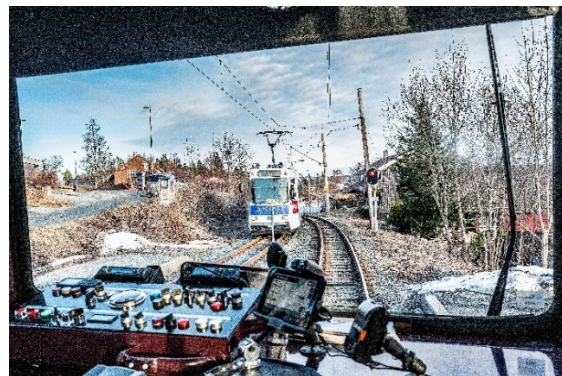




Dieses Mal wurde das zunächst vorgesehene Hotel – Best Western plus Bakerit – gebucht, bei der 1. Nacht hatte ich zu lange gezögert, irgendwann war es ausgebucht, daher die „smarte“ Variante. Das Best Western ist ein paar Meter weiter vom Bahnhof weg als der unrühmliche Vorgänger, aber mindestens eine Klasse besser, s. Best Western Mo i Rana. Nettes Hotel, schön gelegen am Rand der Innenstadt.

Gratisrunde mit der Tram

Am Nachmittag dann eine Straßenbahnrundfahrt. O.k., „rund“ ist was anderes, einmal die Strecke rauf (im Sinn des Wortes auf 235 m Höhenlage) und wieder runter. Der Fahrkartenkauf erweist sich als schwierig, das geht hier nur mit App oder bar. Nachdem ich meinen letzten vier Norwegenreisen tatsächlich alle ohne einen Cent (oder genauer ohne eine Krone) gemacht hatte, kam das etwas unerwartet (in Oslo hatte ich immer Tageskarten am Infoschalter gekauft, in Bergen war für die Zahnradbahn Kartenzahlung möglich und der Rest fußläufig machbar). Aber – wir sind in Norwegen – der Fahrer meint auf meine Frage, ob Bezahlung mit Karte möglich sei: „No, doesn't work, you need the app, but ... o.k., come in, you drive for free today!“.



Die Restaurantbesuch am Abend wird wieder schwierig, ohne den guten Ausgang wie in Mo. Also die bisherig mehrfach praktizierte Notlösung; Salat von einer meist guten Salatbar oder fertig abgepackt, dazu einer der höchst empfehlenswerten Hot Dogs, alternativ ein aufgebackenes Pizzateilchen.

Tag 9:

Bahn-Bus-Bahn-Fahrt nach Oslo

Dieses Mal geht es über die eigentlich vorgesehene Strecke mit dem F 6, allerdings „dank“ immer noch fehlender Brücke mit einem SEV zwischen Ringebu und Fåvang. Klappt reibungslos, die fünf bereitgestellten Busse reichen locker aus, das Umsteigen und Gepäckverladen geht ratzfatz in beide Richtungen und fahrplanmäßig geht es dann mit Zug weiter, allerdings dieses Mal nicht mehr lokbespannt, sondern im Triebwagen.



Ankunft in Oslo ebenfalls planmäßig, sogar eine Minute VOR (!) Plan, erstmal ins Hotel, dieses Mal in das Comfort Borsparken. Das Thon Astoria wäre dieses Mal (Nacht auf Montag) ohnehin vermutlich wieder lärmig gewesen, war aber auch offenbar ausgebucht. Das Borsparken war eher wieder die Kategorie „small room“ mit minimaler Ausstattung, nicht einmal ein Schreibtisch existiert. Auf Nachfrage wird mir ein Upgrade angeboten, mit Doppelbett (was ich eigentlich nicht brauche) und Schreibtisch. Naja, o.k., 200 NOK für einen Tisch ...? Aber immerhin ist der ursprüngliche Grundpreis inklusive Frühstück sehr human.

Bergenbanen vor Ostern – ausverkauft!

Als ich am Bahnhof die nächsten Züge reservieren will, kommt die böse Überraschung, fast alle Züge sind ausverkauft – Osterwoche! Nachdem also die Güterzug-Fotografiererei durch einen am letzten Freitag verunglückten Zug zwischen Voss und Bergen ausfällt, hatte ich zumindest die Strecken nach Bergen und nach Flåm nochmal abfahren wollen. Scheibenkleister. Für Dienstag bekomme ich noch den Nachmittagszug nach Voss und muss dann allerdings stante pede zurückfahren. O.k. Voss kenne ich schon, nicht schlimm und es gilt ja „*der Weg ist das Ziel*“. Aber mit Flåm scheitere ich zunächst grandios, der letzte Platz – ebenfalls für die Nachmittag mit-ohne-Aufenthalt-Version – wird genau eine Sekunde vorher gebucht. Die nette Vy-Mitarbeiterin vertröstet mich auf morgen, ich soll es nochmal probieren, vielleicht würde ja was gecancelt.

Abendmahl im Hauptbahnhof

Abendessen – die Suche ist ähnlich ergebnislos wie beim ersten Durchgang, zu teuer, zu voll, zu laut oder nicht mein Geschmack bis auf – uuups – Entdeckung für künftige Oslo-Aufenthalte, das „Kjøkken Kafé“ in der ersten Etage des Hauptbahnhofs. Toller Sitzbereich, kleine aber interessante Karte, das Verkaufsgenie an der Selbstbedienungstheke empfiehlt Hackbraten mit Kartoffeln und Gemüse zum bezahlbaren Preis, und hat recht, lecker!

Anschließend nochmals Nachtfotografie auf dem Hauptbahnhof und davor mit den Straßenbahnen. Dabei verblüfft mich ein norwegischer Strab-Fahrer. Ich stehe zum Fotografieren zugegeben etwas sehr nahe am Gleis in der Gegenrichtung und höre etwas hinter mir. Als ich mich umdrehe steht in einem halben Meter Abstand ein Tramfahrer in seinem Arbeitsgerät ... und wartet geduldig. Ich vermute mal, selbst ein Fotofan mit sehr viel Verständnis. In Deutschland hätte es ein rabiales Gebimmel gegeben und wahrscheinlich einen Vogel, Stinkefinger oder Schlimmeres. Norwegen – I love it!

Danach ins Hotel, Tatort schauen und noch ein wenig Arbeit ...

Wenn
es
Nacht
wird
in
Oslo ...



Tag 10:

Ab in den Schnee

Mit dem Zug geht es heute um 14:25 Uhr zunächst an die Bergenbahn, das „über“ kommt in den beiden nächsten Tagen. Ankunft um ca. 18:00 Uhr in Ål (Ooohl gesprochen), dann ein kleiner Fußmarsch ins Hotel: Thon Hallingdal.

Avganger Departures 12 44				Avganger Departures 12 44				Avganger Departures 12 44			
Avgang	Tag 10	Reisezeit	Spur	Avgang	Tag 10	Reisezeit	Spur	Avgang	Tag 10	Reisezeit	Spur
Ort	Ort	Min		Ort	Ort	Min		Ort	Ort	Min	
12:34	Lillehammer	12:43	14	13:01	Ski	10		13:22	Moss	11	
12:39	Støren	12:43	5	13:04	Gjøvik	6		13:24	Eidsvoll	10	
12:44	Hakadal		6	13:06	Kongsfjanger	11		13:25	Stavanger	3	
12:44	Dal		11	13:06	Ski	19		13:26	Lillestrøm	9	
12:46	Ski		10	13:07	Stabekk	8		13:27	Åker	8	
12:47	Stabekk		8	13:09	Kongshavn	5	13:15	13:29	Åker	5	
12:49	Drammen		5	13:11	Spikkestad	7		13:31	Ski	15	
12:52	Moss		12	13:11	Lillestrøm	7		13:31	Stavanger	7	
12:54	Eidsvoll	12:53	11	13:16	Halden	16		13:34	Lillehammer	11	
12:56	Lillestrøm		9	13:16	Dal	11		13:36	Ski	17	
12:57	Åker		7	13:16	Ski	10		13:37	Stabekk	8	
13:00	Åker		5	13:17	Stabekk	8		13:39	Ski	5	
13:00	Rakkestad		12	13:19	Drammen	5		13:40	Oslo lufthavn	13	
13:00	Oslo lufthavn		13	13:20	Oslo lufthavn	13		13:41	Spikkestad	7	

Reiseappen NÅ gir deg alle togavganger og -ankomster i Norge Last den ned gratis i App

Gruß an die Führung der DB AG und Minister Wissing: SO! geht Bahn: 4 von 42 Züge haben Verspätung, laut DB-Definition sogar nur 2 („über 6 Minuten“) = weniger als 5 %, insgesamt 28 Minuten. Die hat in Deutschland fast jeder 2. ICE.

Mein bislang bestes Hotel, super Lage: ruhig und Bahnhofs-nah, schöne gemütliche Zimmer, Super-Frühstück (nur Rührei können sie nicht ...) und am Abend bekommt der Gast auf Wunsch ein warmes Gericht mit leckerer Salatbar zum kleinen Preis. Hier drei Tage zu bleiben, war eine kluge Entscheidung, gern auch mehr beim nächsten Mal ...



Zug Oslo – Bergen (d.h. am Aufnahmetag nur bis Voss) beim Zwischenhalt mit Schneetreiben in Myrdal

Tag 11:

Ist ausgebucht = ausgebucht?

Heute also Bergenbahn, die erste. Ich nehme mal dreist den früheren (!! früh ist hier 11:35 Uhr, beide Richtungen) Zug und will prüfen, ob ausgebucht wirklich ausgebucht ist. Ist es nicht! Einige Plätze sind noch frei, auf die Gefahr von jemand mit Reservierung vertrieben zu werden, nehme ich den erstbesten.



Der einfahrende Zug Oslo – Bergen in Ål, heute mit Vorspann

Das Vertriebenwerden passiert mir in der Folge mehrfach – dummerweise sind reservierte Plätze nicht kenntlich gemacht – aber es sind immer freie Plätze übrig. Über die fehlende Reservierung regt sich auch niemand auf. Also geht es bis Voss, die Idee mit dem Bustransfer bis zum Unglücksort zu fahren und einen auf „Güterzug-Katastrophen-Sight-Seeing“ zu machen, verkneife ich mir dann doch, zumal es dann mit der Rückfahrt wieder hektisch geworden wäre.

Die Rückfahrt mache ich bis Myrdal im Regionalzug, um so zu ein paar weiteren Aufnahmen zu kommen, was auch gut klappt.

Reiseziel: Schnee und Bahnen

Die Schneemassen sind beeindruckend, viele Häuser liegen bis zum First unterm Schnee und sind kaum als solche zu erkennen. In Finse werden die Skier erst beim Einsteigen in den Zug abgeschnallt, die Pensionsbetreiber holen ihre Gäste mit dem Snowmobil ab. Vom Museum ist aktuell gar nichts zu sehen: In einem FERN-Express-Bericht vor zwei Jahren hatten wir ein Foto, wo zumindest das Dach noch rausschaute. Hier wird der Ski-Tourismus noch einige Jahre überleben, während in die Alpen meistens wohl langsam die Lichter (und Lifte) ausgehen.

Tag 12:

Nach Flåm gilt Interrail nicht ...

Bergenbahn, die 2., heute geht es also nach Flåm. Wieder nehme ich den 11:35 Uhr, wieder gibt es freie Plätze. Umsteigen in Myrdal, der Zug ins Tal ist gut gebucht ... und kostet extra. Ich hatte das fast befürchtet, irgendwo hatte ich von dieser Abzocke gelesen, immerhin ist der Betreiber eine Tochtergesellschaft der Vy. Aber man nimmt, was man bekommt. Immerhin gibt es 30 % Rabatt auf „Interrail“, das Nachlöseticket wird anstandslos im Zug verkauft. Dann hört aber der Service auf und ich fühle mich fast DB-AG-heimisch.



Einfahrt des Zuges aus Flåm in Myrdal

Das Ticket für die Rückfahrt möge ich doch bitte im Bahnhof lösen. Da ich den nächsten Zug zurücknehmen möchte (*erinnert sei: „Der Weg ist das Ziel“*), könnte das hektisch werden. Und wurde es auch: Der erste Schalter: „nicht zuständig“, am zweiten Schalter ist eine junge Dame vor mir, irgendwann ist sie dann auch

zu Ende bedient. Justament da kommt Frau Mama mit zweiter Tochter angeschnurrt und hat noch Klärungsbedarf, den sie – sich vordrängelnd – meint langatmig abarbeiten zu müssen. Na toll! Auch die

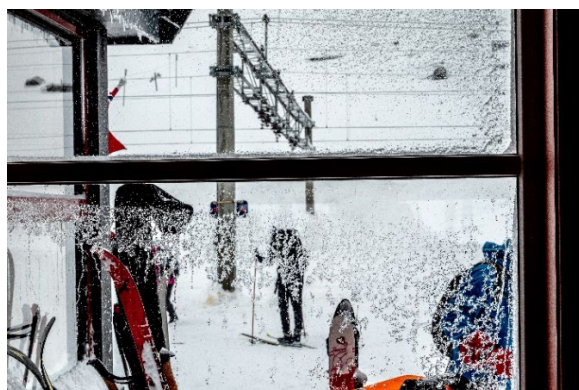


Wow ... waterfall ... snow ... ice ... fantastic!!!

Eisenbahnersiedlung in Myrdal

Servicekraft ist erkennbar nicht von der ganz schnellen Truppe und so wird es dann doch sehr hektisch. Nachdem ich auf meine Absicht hinweise, den nächsten Zug, in einer Minute, erreichen zu wollen, geht es etwas zügiger und – jetzt kommt offenbar doch die norwegische Ader durch – die Dame vom Schalter eilt mir voraus, um den Zug noch aufzuhalten. Klappt auch, danke dafür.

Auf der Rückfahrt reicht der Fahrplan für einen Stopp im legendären Finse, dem fernab aller Straßen gelegenen touristischen Mittelpunkt der Bergenbahn-Strecke auf der Hardangervidda. Dort gibt es ein offenbar gut gebuchtes Hotel im Hochpreissegment. Hier sind wohl ausschließlich Wintersportler untergekommen. Die Lobby ist gut geheizt, bequem, für Unterhaltung sorgt eine (gute!) Band, welche die Instrumente und Technik für den Abend vorbereitet. Der Cappuccino schmeckt und ist bezahlbar.



Impressionen aus dem winterlichen Finse



Der Streckensperrungs-bedingt verspätete Schnellzug Voss – Oslo bei der Einfahrt in Finse

Verspätung dank Entgleisung

Wie immer dank Güterzugentgleisung in diesen Tagen haben die ostwärts fahrenden Bergenbahn-Expressi eine halbe bis ganze Stunde Verspätung. Entsprechend bin ich etwa um 20:00 Uhr wieder in Ål. Die Kreuzung mit dem Westfahrer hatte ich zwar nicht mehr auf dem Schirm, aber da ich mit den bisherigen Erfolgen meiner Nachtfotografie auf der Bergenbahn noch nicht ganz zufrieden bin, denke ich „*ein weiterer Versuch kann nicht schaden*“. Ergebnis:



Das leichte Schneetreiben stört auch nicht, sowas hat oftmals eine positive Bildwirkung. Also los: Nachdem ich bisher meistens mit der Panasonic S1 und einem 35 mm/1,4 gearbeitet hatte und jetzt – weil zuoberst liegend – die Fuji-Mittelformatkamera, allerdings mit einem Zoom mit 4,5 als maximale Blendenöffnung in die Fingern bekomme, folgt derselbe Gedankengang „ein weiterer Versuch kann nicht schaden“ ein zweites Mal. Und – in der Tat – die Bilder sind besser, die verwendete Iso-Zahl ist zwar höher, aber das Mittelformat steckt das wohl weg. Auch recht, wieder was gelernt. Hotel, Abendessen und gemütlicher Ausklang krönen den Tag.

Tag 13:

Beginn der dreitägige Rückfahrt

Jetzt geht es also zurück, mal gespannt, wie es klappt. Die eingeplante Verspätung der Bergenbahn liegt wie erwartet etwa bei einer halben Stunde, die Übergangszeit in Oslo war etwas über einer Stunde. Klappt also problemlos. Der IC nach Göteborg ist hier ehrlich als Nahverkehrszug ausgeschrieben und startet auf die Minute genau. Das hält er durch bis zum Endbahnhof. In Göteborg bin ich im First-G-Hotel direkt im Hauptbahnhof untergebracht. Durchaus o.k., etwas störend finde ich – ich mag das einfach nicht – dass die Zimmer zu einem überdachten Innenhof gehen. Aber das hat den Vorteil, dass es extrem ruhig ist, auch gut. Auch das Frühstück ist gut, also: Empfehlenswert! Abendessen mit den üblichen Problemen und der üblichen Salatbar-Hotdog-Lösung.

Tag 14:

Und nochmal Streckensperrung

Am nächsten Morgen geht es etwas irritierend weiter, zunächst nach Kopenhagen. Mein Apps scheinen alle zu spinnen, es werden die merkwürdigsten Kombinationen angeboten. Der auf der Hinfahrt ab Malmö genutzte Hochgeschwindigkeitszug scheint nicht mehr zu existieren und wurde auch von Guido nicht gebucht. Langsam wird der Grund klar, eine Streckensperrung wegen Bauarbeiten – offenbar schon länger bekannt. Aber auch das funktioniert ohne Probleme.



*Wie funktioniert bei mehrfach gekuppelten der Übergang zwischen den Gummiasen-Triebwagen?
Einmal mitfahren, schon ist das Geheimnis gelüftet: Eigentlich ist es recht einfach!*

In Kopenhagen kann ich ein wenig meine entgangene Fotosession nachholen, jetzt ist das Wetter natürlich deutlich schlechter ... grrrr!



Impressionen aus dem Kopenhagener Hauptbahnhof, dieses Mal mit Zeit, aber ohne Sonne.

Mit einem DB-EC geht es dann in Richtung Grenze weiter. Zu meiner freudigen Überraschungen hatte offenbar die DSB dennoch das Sagen im Zug: Es gibt wieder guten kostenlosen Kaffee und Teilchen in der 1. Klasse. Da ich Interrail für die Rückfahrt in Deutschland nur an einem – dem letzten – Tag nutzen darf, aber in Rendsburg übernachten will, löse ich per App brav eine Fahrkarte Grenze – Rendsburg für den Nahverkehr ... die dann ärgerlicherweise nicht einmal jemand sehen will.

Rendsburger Kanalbrücke – nachts nicht gerade umwerfend

Die Übernachtung in Rendsburg ist angedacht gewesen, um ein paar Fotos bei Nacht von der Kanalbrücke zu versuchen. Das Ergebnis ... naja, ich habe mir da mehr erhofft. Dafür ist das Hotel (Rendsburg – wie das Städtchen selbst) o.k. und das preiswerteste in der Region. Auch wiederum Bahnhofsnah gelegen,

Frühstück gut, einigermaßen ruhig. Aber zuvor das Abendessen: Endlich mal wieder kein Problem, auch wenn die Auswahl auch in Rendsburg überschaubar war. Der lokale Italiener macht das Rennen.



Tag 15

Letzte Etappe – fast wie DB AG-üblich

Die Bauarbeiten zwischen Hamburg und dem Norden Schleswig-Holsteins sind offenkundig eine längere Geschichte und ein dauerhaftes Ärgernis. Hier möchte man nicht Pendler sein, der auf die Bahn angewiesen ist. Natürlich wird in Hamburg der Anschluss wieder verpasst, aber durch eine Umplanung wird die Verspätung bis Koblenz tatsächlich auf eine halbe Stunde verkürzt. Dieses Mal wird es also nichts mit einem Rückerstattungsantrag. Bleibt interessant zu sehen, was bezüglich der Hinfahrt erstattet wird, neben den 50 % anteilig (*wie wird das bei Interrail berechnet?*) werde ich auch das Hotel in Kopenhagen (Stornierung nicht mehr möglich) und den happigen Hochgeschwindigkeitszuschlag in Schweden einreichen. Auf das Antwortschreiben bin ich heute schon gespannt.

Fazit:

Ein – von der Hinfahrt abgesehen – gelungener, entspannter Urlaub. Das Wetter hätte eine Spur besser sein können, aber auch viel schlechter. Nordlichter gab es fast keine, das trübe, leichte Grün bei diesigem Himmel in Mo i Rana (*App: 55% Wahrscheinlichkeit für Nordlichter!*) lasse ich nicht gelten. Schnee gab es satt, vor allem auf der Bergenbahn, mit entsprechender Fotoausbeute. Nahverkehr in Oslo wurde gut abgelichtet, Nachtaufnahmen klappten auch, teilweise richtig gut. Die paar fehlenden Bilder fürs Buch gab es also. Done! Und ich bin auf den Geschmack gekommen, Winter in Norwegen hat was, das Hotel in Ål wartet ...

WEITER INFOS UND WEITERFÜHRENDE LINKS SIND ZU FINDEN IN FERN-EXPRESS HEFT 153, 1/2022

ODER IM BUCH „KARL-W. KOCH: NORWEGEN - BAHNREISEN INS LAND DER FJORDE“ VOM TRANSPRESS-/MOTORBUCH-VERLAG