

# Tillbaka till åttiotalet - Orange-braune Zeiten in Schweden



Ekkehard Hauck

Ein schwedischer Klassiker sind die Dm-Lokomotiven. Zunächst wurden Doppelloks für die Erzbahn Kiruna-Narvik beschafft. Da sich diese vor den Erzzügen als zu schwach erwiesen, wurde die dreiteilige Variante Dm3 gebaut. Die Dm2 wurden dann weiter südlich vor normalen Güterzügen eingesetzt. Die Dm2 943/942 wartet in Ånge am 09.07.1983 auf die Ausfahrt.

"Back to the eighties" war ein Schlagwort, als wir die Artikel für das Themenheft Schweden/Finnland abgestimmt haben. Schon länger hat es mich gereizt, meine Diomagazine aus den 1980er Jahren durchzuforschen. In Schweden gab es damals noch viele Altbaufahrzeuge im Planeinsatz, aber auch die orangen Rc-Loks waren ausgesprochen attraktive Fotoobjekte. Also nehme ich Sie jetzt mit auf eine Reise nach Schweden zurück in die 80er Jahre – Tillbaka till åttiotalet, die schönen orange-braunen Zeiten der schwedischen Staatsbahn.

## Die ersten Eindrücke

In meiner Kindheit und Jugend führten uns unsere Familienurlaube immer nach Schweden. Ungewöhnlich war, dass wir grundsätzlich mit der Kombination aus Zug und Fahrrad unterwegs waren. Eisenbahnbegeistert waren mein jüngerer Bruder und ich seit Kindesbeinen an. Als wir dann 1977 das erste Mal nach Schweden fuhren, gab es viel zu entdecken. Von unserem Heimatort Hameln fuhren wir über Hannover nach Hamburg und weiter nach der spannenden Überquerung des Fehmarnbelts mit der Eisenbahnfähre Puttgarden-Rødby nach Kopenhagen. Begeistert habe ich als Neunjähriger in Dänemark zum ersten Mal die NOHAB-Loks gesichtet.

Nach einer weiteren Eisenbahnfährfahrt zwischen Helsingør und Helsingborg erreichten wir Schweden. Mit den kindlichen Augen wurden dann die Lokomotiven begutachtet. Die orangen Rcs kannten wir aus dem Märklin-Katalog, ebenso die braunen Loks der Baureihe Da. Beide Baureihen bereicherten bald die heimische Modellbahn. Aber es gab noch viel mehr zu entdecken: Besonders faszinierten mich die orange-gelben Schienenbusse, von

denen es Exemplare mit Dieselantrieb und andere mit Stromabnehmern gab. Und überall wimmelte es von braun-roten Altbauelloks. In den beiden Folgejahren waren wir wieder in Schweden. Das Interesse wuchs. Nach kindlichen Versuchen mit einer Kleinbildkamera (Agfamatic 100 sensor) wurde das Fotografieren als Teenager professionalisiert. Ende 1982 hatte ich endlich eine eigene Spiegelreflexkamera, die Canon AE1 Programm. Im Sommer 1983 ging es dann wieder nach Schweden. Die ersten Bilder dieses Artikels habe ich also im Alter von 15 Jahren aufgenommen. Die weiteren Aufnahmen sind in den Jahren 1984, 1986 und 1987 entstanden.

## Der Lapplandpfeil - Ziel Storlien

Im Jahr 1983 war Storlien im Jämtland an der Strecke Östersund-Trondheim das Ziel. Meine Familie wollte in der weitläufigen Natur der Fjällgebiete (schwedische Berglandschaft) wandern. Die Anreise mit der schwedischen Staatsbahn "Statens Järnvägar" (SJ) war natürlich ein Höhepunkt. Aus dem Zug heraus wurde der Rangierbetrieb nach Verlassen der Fähre in Helsingborg dokumentiert. Dieselloks der Baureihen Z66 waren hier aktiv. Lokomotiven der Baureihen Rc1, Rc2 und Rc4 übernahmen ihre Züge.

Die Rc-Loks sind Universalloks und eine optisch sehr gelungene Konstruktion von ASEA (Allmänna Svenska Elektriska Aktieföretaget, Västerås, Sverige), die in verschiedenen Varianten Rc1 bis Rc6 zwischen 1967 und 1988 in insgesamt 360 Exemplaren hergestellt wurden. Einige Exemplare der Rc6 wurden vorübergehend zur Rc7 umgebaut. Hinzu kommen die sechs Vorserienloks der Baureihe Rb (Baujahr 1962) und weitere sechs Exemplare der

Güterzug-Baureihe Rm (Baujahr 1977), die für den Erzverkehr gebaut wurden. Die orange Ursprungsfarbe war ein absoluter Klassiker für das Schweden der 70er und 80er Jahre und stand den Lokomotiven meines Erachtens am besten.

Eine Rc brachte uns nach Alvesta. Dort gab es einen längeren Aufenthalt. Leider war der Himmel grau, es regnete. Die Enttäuschung der jungen Fotografen war daher groß. Noch wussten wir nicht, dass wir später, 1984 und 1986, dort bei schönstem Abendlicht zu vielen Altbauellokbildern kommen sollten. Kurz nach 20:00 Uhr bestiegen wir Zug 974, den Lapplandspil (Lapplandspil), eine lange braune Zugschlange mit sehr unterschiedlichen Wagenbauarten Richtung Norden.

Der Lapplandspil fuhr damals durchgehend von Malmö C (Centralstation) über Mjölby-Hallsberg-Örebro westlich an Stockholm vorbei über 2147 km ins norwegische Narvik. Um 5.15 Uhr mussten wir den Zug bereits in Änge wieder verlassen. Das graue Regenwetter war strahlendem Sonnenschein gewichen. Bis zur Weiterfahrt nach Östersund hatten wir 3 Stunden und 15 Minuten Zeit zum Fotografieren.

Meine Eltern, eher müde, schauten dem aufgeregten Treiben der beiden Söhne zu. Auf den Gütergleisen wartete eine Doppellok der Baureihe Dm2 im Morgenlicht mit einem gemischten Güterzug auf die Weiterfahrt. Die schwere zweiteilige Ellok faszinierte uns mit ihrem Stangenantrieb auf Antrieb. Das erspähte Exemplar Dm2 942/943 wurde 1956 von ASEA gebaut. Die Loks waren festgekuppelt und zunächst auf der Erzbahn Kiruna-Narvik eingesetzt. Später wurden sie durch die dreiteilige Variante Dm3 ersetzt. Die Dm2 wurden wegen ihrer geringeren Leistung in den Süden umbeheimatet und im normalen Güterverkehr eingesetzt. Unser



Exemplar, Dm2 942/943, war damals in Änge beheimatet und wurde 1991 verschrottet. Zu unserer Überraschung kam Lok H 24 der Freunde der Ostküstenbahn (OstkustBanans vänner, OKBv) aus dem Jahr 1928 angedampft. Die Lok erreichte Änge mit 2 grünen Wagen ohne Reisende am frühen Morgen und wurde im Bahnhof vom Personal versorgt.

Als nächstes fotografierten wir die Baureihe Ma, die wir aus dem Süden noch nicht kannten. Von dieser 6-achsigen Ellok wurden zwischen 1953 und 1960 32 Exemplare bei ASEA gebaut. Die meisten gingen nach dem Einsatzende bei der SJ ab 1991 zur Trafikaktiebolaget Grängesberg - Oxelösunds Järnväg (TGOJ) und blieben dort bis 2010 im Einsatz. Mit Ma 832 fuhren wir um 8.30 Uhr nach Östersund. Dort stiegen wir in den Zug 3464 nach Storlien um, der mit Ma 964 bespannt war.

Storlien, direkt an der Grenze zu Norwegen, war unser Urlaubsort. Von unserem Ferienhaus mit schönem Blick auf die Berge war der Bahnhof mit dem Fahrrad in 10 Minuten zu erreichen. Der Zugbetrieb war abwechslungsreich. Fünf Zugpaare erreichten Storlien mit sehr unterschiedlichen Bespannungen, teilweise auch täglich wechselnd. So konnten die Baureihen Rc4, Da, Ma und der Triebwagen Y1 beobachtet werden. Der morgendliche Zug aus Stockholm wurde in Storlien auf die Nohab Di3 der norwegischen Staatsbahn (NSB) umgespannt. Die Di3 kam zuvor mit einem Güterzug aus Trondheim nach Storlien. Etwa zeitgleich kam ein Güterzug aus Östersund in Storlien an, der zu unserer Freude fast immer mit einer Dm2 bespannt war. Die Dm2 hat den Güterzug aus Trondheim übernommen und weiter Richtung Östersund befördert. Die Di3 hat den schwedischen Güterzug erst abends nach Trondheim mitgenommen, nachdem sie zuvor den einmal täglich verkehrenden Zug Trondheim-Stockholm nach Storlien gebracht hat. Im Depot wurde eine Lok der Baureihe Hg als Reserve vorgehalten.

Ein Höhepunkt des Urlaubs war ein Tagesausflug mit dem Di3-bespannten Zug nach Trondheim. Auch dort gab es für uns junge Eisenbahnfreunde Interessantes zu bestaunen. Die kantige EL 17.2222 faszinierte uns ebenso wie die alten

**Nach der Fahrt mit der Fähre von Helsingør wurden die Züge durch den Bahnhof Helsingborg Färjan rangiert. Dabei ließen sich interessante Beobachtungen machen: Z66 599 zieht am 03.08.1984 gerade einige Wagen ab.**



**Rc2 1053 erreicht Helsingborg Färjan am 03.08.1984. An unseren Zug aus Kopenhagen setzt sich eine weitere Rc, um ihn nach Stockholm zu befördern.**



▲ Rc2 1129 erreicht am 20.08.1984 mit Zug 86 Stockholm-Storlien in Kürze den jämtländischen Bahnhof Enafor. Der nächste Halt ist dann die Endstation Storlien an der schwedisch-norwegischen Grenze.

▼ Die verschiedenen Baureihen der dreiachsigen elektrischen Rangierloks sahen immer sehr urig aus. Ub 166 wartet in Alvesta am 08.07.1986 auf neue Aufgaben. 4 Jahre später wurde die Lok ausgemustert und 1991 verschrottet.





▲ Das Warten auf den Lapplandspilen in Alvesta war am 08.07.1986 ein Traum. Eine braune Altbaulok nach der anderen präsentierte sich im Abendlicht. Da 901 erreicht mit Zug 1378 Växjö-Alvesta sein Ziel. 5 Jahre später wurde die Lok dem Rohstoffkreislauf zugefügt.  
 ▼ Mein letztes Foto der braunen Schwedenklassiker im Planbetrieb ist ein wirklich würdiges Abschiedsfoto. Da 903 und Da 891 halten am 02.07.1987 mit ihrem Güterzug in Nässjö. Die vordere Lok Da 903 gehört nach mehrfachen Besitzerwechsel heute dem Eisenbahnmuseum Ängelholm, die hintere Da 891 wurde vier Jahre später 1991 verschrottet. Der Bahnhof Nässjö hat nach Modernisierungsmaßnahmen viel von seinem damaligen Charme verloren.



Eine Überraschung gab es für die jungen Eisenbahnfotografen (Autor 15 Jahre alt, Bruder 13 Jahre) am Morgen des 09.07.1983 in Ånge. Lok 24 H der Freunde der Ostküstenbahn fuhr ein und wurde im Bahnhof versorgt.



brauen Diesel- und Elektrotriebwagen, die wir an diesem Tag zu Gesicht bekamen. Nach drei spannenden Wochen ging es dann leider, diesmal über Stockholm mit einer langen Zugfahrt nach Hause.

### Laplandspilen 2. Akt

Uns hatte es so gut gefallen, dass wir ein Jahr später, 1984, wieder die spannende Anreise mit dem Laplandspilen gewählt haben. Dieses Mal hatten wir in Alvesta mit dem Wetter deutlich mehr Glück. Im schönsten Abendlicht wurden viele interessante Stangenelloks der Baureihen Da, Du2 und Ub sowie einige Rc-Lokomotiven fotografiert. Zum Ende der Altbauellok-Epoche war Alvesta ein echtes Paradies. Die meisten Lokomotiven wurden nur wenige Jahre später Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre verschrottet. Es gab zwischendurch einen kurzen Regenschauer. Während des Regens wurden zwei eigentümliche Elektro-Kleinloks erkundet: Za 588 und 589. Von dieser Baureihe wurden nur

drei Exemplare 1953 von ASEA gebaut. Auf dem Bahnhofsvorplatz war damals die Dampflok L16 1644 als Denkmal aufgestellt. Sie wurde 1992 ins schwedische Eisenbahnmuseum nach Gävle gebracht und 1999 an die Museumsbahn "Förenigen Veteranjärnvägen" in Klippan abgegeben. Dort wurde sie wieder betriebsfähig aufgearbeitet.

Nach dem Sonnenschein in Alvesta gab es diesmal nach der Ankunft des Laplandpfeils in Ånge Regen. Die dreiachsige Stangenellok Ub 170 rangierte dort mit Postwagen. Weiter ging es wieder nach Östersund und von dort aus nach Enafors, dem letzten Bahnhof vor Storlien. Unser Ferienhaus lag diesmal 8 km vom Bahnhof entfernt in Handöl. Schon die Anreise zeigte uns, dass sich am Bahnbetrieb auf der Strecke seit dem vergangenen Jahr nichts geändert hatte. Im Wintersportort Åre kreuzten wir mit dem aus dem Vorjahr bekannten und mit Dm2 834/835 bespannten Güterzug aus Storlien.

In Enafors gab es eine Straßenbrücke über die Bahnlinie nahe des Bahnhofs, von der sich schöne Bilder aus der erhöhten Perspektive machen ließen. Statt der Dm2 war auch mal eine Ma am Güterzug zu sehen. Als "Entschädigung" hatte dafür die Dm2 einmal eine Rc im Schlepp. Ein schönes Motiv bot sich zwischen Enafors und Ånn an. Dort gab es, in der ansonsten walddreichen Gegend, eine frei Stelle, an der man die Züge mit Blick auf das Massiv des 1463 m hohen Storsnasen fotografieren konnte. Die Rückreise über Stockholm wurde wieder für ein Nachfoto unseres Zuges nach Kopenhagen mit Rc1 1023 genutzt.

### Die Erzbahn

1986 starteten mein jüngerer Bruder und ich zu einer Tour an die Erzbahn Kiruna – Narvik. Natürlich wurden auch die Fahrräder mitgenommen. Unsere Ausrüstung war spartanisch. Ein kleines, einfaches Zelt wurde von einem Freund ausgeliehen. Immerhin leistete ich mir einen Schlafsack, der auch für niedrigere Temperaturen geeignet war. Eigentlich wäre die Fahrt nach Narvik eine typische Interrail-Tour ge-

Eine andere klassische Altbauellok: Du2 539 in Alvesta 03.08.1984. Die 1941 gebaute Lok hatte viele Baureihenbezeichnungen: D, Dk, Du und schließlich Du2. Die Lok wurde 3 Jahre später ausgemustert und 1989 in Vislanda zerlegt.





Eine Schwedenreise ist wieder mal zu Ende. Rc1 1023 wartet im nächtlichen Bahnhof Stockholm Centralstation am 25.08.1984 mit unserem Zug 207 Stockholm-Kopenhagen auf die Abfahrt.

wesen. Es gab aber für Jugendliche sehr günstige Auslandsfahrkarten, bei denen der Reiseweg nicht ganz exakt vorgegeben war. Das wurde zumindest von uns so interpretiert und von keinem Schaffner unterwegs in Frage gestellt. So reisten wir auf der Küstenstrecke nach Kiruna und weiter nach Narvik. Auf dem Rückweg befuhren wir einen Teil der Inlandsbahn. Immer wieder wurde die Reise unterbrochen, um die Gegend mit dem Fahrrad zu erkunden. Den Lapplandpfeil kannten wir ja mittlerweile gut. Das Umsteigen und Warten in Alvesta wurde mit Fotos von UB 166, Da 901 und Rc 5 1350 belohnt.

Der Lapplandspile brachte uns bis Riksgränsen (Reichsgrenze), welches wir um 20:35 Uhr am 09.07.1986, nach einer sehr langen Anreise erreichten. Wir nahmen die aufgegebenen Fahrräder in Empfang. Neben dem Bahnhof gab es ein kleines Schneefeld, in dessen Nachbarschaft wir unser Zelt aufschlugen. Erste Zweifel, ob wir wirklich perfekt ausgerüstet waren, kamen auf. Am nächsten Morgen konnte eine Dm3 bei der Durchfahrt durch den Schutztunnel am Bahnhof beobachtet werden. Die ganze Nacht waren die Erzzüge schon am Zelt vorbeigerattert. Die Norweger setzten auf der Strecke sechs 1967 gebaute EL 15 in Doppeltraktion vor den Erzzügen ein. Die schwedischen Dm3 liefen bis Narvik, die norwegischen EI15 bis Kiruna durch. In Björnfejl wechselten sich die schwedischen und norwegische Lokführer ab. Wir ließen unser Zelt und die Fahrräder in Riksgränsen zurück und unternahmen einen Tagesausflug nach Narvik. Rc4 1152 brachte uns mit Zug 3588 dorthin. Im Bahnhof rangierte eine EL 15-Doppeltraktion und zu unserer Freude konnten wir eine EL 12 sichten. Diese entspricht der schwedischen Dm2.

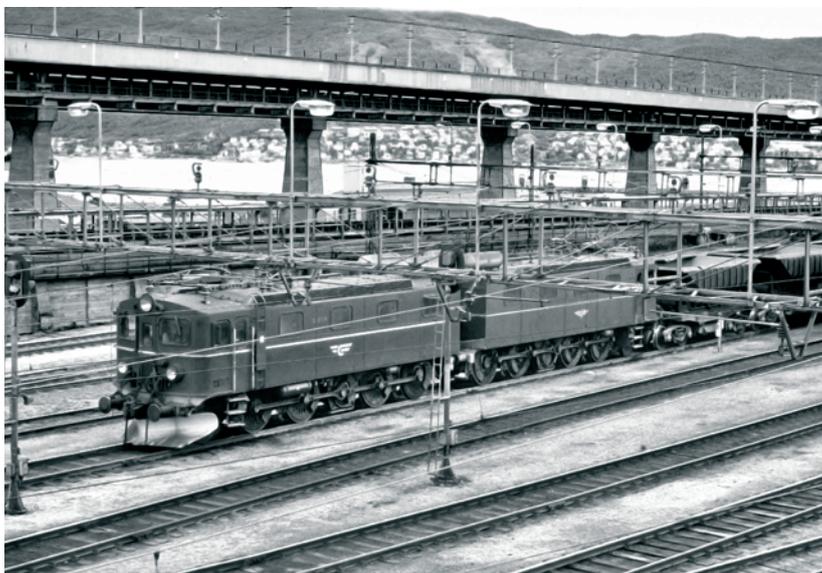
Nach einer weiteren Nacht nahe des Bahnhofs Riksgränsen begann unsere Fahrradtour nach Kiruna, um unterwegs die Klassiker Dm3 zu fotografieren. Um es gleich zu sagen: Die Ausbeute war aus vielerlei Gründen bescheiden. Von der Straße aus bot sich eigentlich nur das Motiv an der Lappenforde bei Abisko an. Leider war, als die Sonne endlich schien und eine Dm3 vorbeikam, noch Schatten auf der Seite des vorbeifahrenden Zuges. Nach die-

sem Foto begann bald eine zweitägige Starkregenperiode, die wir zusammen mit 2 Motorradfahrern und einem weiteren Fahrradfahrer in einer kleinen Schutzhütte an einem Parkplatz verbrachten. Durch die vielen Menschen war es darin wenigstens warm. Die weiteren Bilder entlang der Strecke sind nicht wirklich zeigenswert. In Kiruna konnte man damals von außen einen Blick ins Depot werfen, wo zahlreiche Dm3 und EI15 versammelt waren. Im Bahnhof rangierte mit der dreiachsigen Stangenellok Ud 866 (ASEA 1955), eine für uns neue Baureihe. Heute ist Kiruna kaum wiederzuerkennen. Wegen einer Ausweitung des Erzabbaus musste das alte Stadtzentrum aufgrund der Einsturzgefahr umziehen. Der alte Bahnhof wurde abgerissen.

### Die Inlandsbahn

Wir fuhren per Zug weiter nach Gällivare. Nach einer bahnhofsnahe Zeltübernachtung begann das Abenteuer Inlandsbahn. Parallel zur Küstenstrecke führte auf 1288 km im Inland die Strecke nordsüdwärts von Gällivare über Östersund nach Kristinehamn. Im Süden ist ein Teil der Strecke stillgelegt. Heute gibt es nur noch im Sommer Saisonverkehr

Sehr grau war es am 10.07.1986 in Narvik, dem Endbahnhof der Erzbahn aus Kiruna. Daher gibt es das Bild von der dunkelgrünen norwegischen EI12. 2112/2113 nur in schwarzweiß.





In den 80er Jahren gab es in Schweden erheblich mehr betriebsfähige Dampfloks als heute. Am 16.07.1986 hat B4 1513 der OstkustBanans Vänner (OBK) wieder Långsele nach ihrer Sonderfahrt Richtung Hoting und Dorotea an der Inlandsbahn erreicht.

Der komplette Kontrast zur Dampfloksonderfahrt. Ein Triebwagen der Stockholmer S-Bahn X1A/B 3012 und X1A/B 3045 fährt in den Stockholmer Hauptbahnhof am 20.07.1986 ein.

zwischen Gällivare und Östersund sowie zwischen Östersund und Mora. 1986 war es auch schon so. Es fuhren Y1 der SJ. Die Y1 sind heute immer noch auf der Strecke unterwegs, allerdings unter der Flagge der Inlandsbanan AB, die nach der drohenden Stilllegung gegründet wurde. Südlich von Mora gibt es auf Teilstücken nur noch Güterverkehr.

Wir starteten in Gällivare um 9:05 Uhr mit Zug 3563, der aus drei Y1 bestand, Richtung Süden. Am Polarkreis gab es einen Fotohalt. An landschaftlich schönen Punkten wurde langsamer gefahren bzw. an einer verlassenen Bärenhöhle angehalten. Eine Reiseleiterin erklärte, was man sehen konnte. In Arvidsjaur wurde nicht nur die Fahrtrichtung gewechselt. Es gab auf Vorbestellung auch abgepacktes Essen. 2009 kam ich wieder dorthin, um mit dem Dampfzug des dortigen Vereins einen schönen Ausflug an den See bei Slagsnäs mit gemeinsamen Grillen an einem schönen Sommerabend zu

machen. Leider gibt es derzeit dort keine Dampfloksfahrten. Über Sorsele erreichten wir am Nachmittag Storuman, wo damals reger Betrieb herrschte. T44 378 rangierte Güterwagen. Y1 1298 wartete auf die Abfahrt nach Vännäs über die Querverbindung zur Küstenstrecke. Am nächsten Morgen gab es eine Überraschung: T44 346 und T43 212 waren mit einem Sonderzug aus der Schweiz auf der Fahrt nach Narvik in Storuman eingetroffen. Wir fuhren über die Querverbindung via Lycksele nach Vännäs mit Y1 1301. Als wir den Zug nach Långsele bestiegen hatten, rangierte die urige Hg 773 im Abendlicht durch den Bahnhof Vännäs.

Die Nacht wurde auf einer Bank im sehr ruhigen Bahnhofsgebäude von Långsele verbracht. Eigentlich wollte wir an dem Tag noch nach Sollefteå radeln, um dort die Einladung zu einem Besuch bei unserem Schwedischlehrer anzunehmen, der gerade in seinem ehemaligen Wohnort Urlaub machte.

Wir hatten das Glück, dass an unserer Schule das Erlernen von Schwedisch im Rahmen einer freiwilligen Arbeitsgemeinschaft von diesem Schwedenenthusiasten angeboten wurde. Unser Schwedischlehrer musste sich aber noch einen Tag gedulden, da wir am Bahnhof ein Plakat für eine Dampfloksonderfahrt entdeckt hatten. Am nächsten Tag fuhren wir mit der B4 1513 der OstkustBanans Vänner von Långsele über die damals für den Personenverkehr schon stillgelegte Querverbindung zur Inlandsbahn nach Hoting und von da aus weiter nach Dorotea und zurück.



Zwei Tage verbrachten wir dann bei der Familie unseres Schwedischlehrers. Wir freuten uns über vernünftige Betten und endlich wieder richtiges Essen nach unserer kargen Campingkost. Unsere ersten Elche bekamen wir auch präsentiert.

Eine Radtour brachte uns nach Sundsvall. Dort gaben wir unsere Fahrräder wieder nach Deutschland auf. Mit dem Nachtzug fuhren wir nach Stockholm. Die Stockholmer S-Bahn wurde mit einem Bild gewürdigt. Viel interessanter war für uns die Entdeckung einer Rapid-Lok. Die Loks sahen aus wie die klassischen Rundnasen-NOHABs, waren aber Elektroloks. Ra 988 stand nun nicht gerade ideal, aber immerhin ganz gut fotografierbar mit ihrem Zug aus Eskilstuna in der Stockholmer Centralstation. Dieses sollte das letzte Eisenbahnfoto der Tour in Schweden sein. Nach einer Stadtbesichtigung ging es mit dem Nachtzug wieder einmal nach Kopenhagen und weiter nach Deutschland. Ein kleines Highlight war noch die Fahrt über die Heidebahn per Schienenbus über Buchholz nach Soltau. Über Hannover erreichten wir nach vielen Eisenbahnerlebnissen schließlich wieder Hameln.

### Abschiedsfotos in Nässjö

Nach meinem Abitur fuhren wir 1987 mit meinen Eltern auf die Insel Gotland. Die Anreise bis zum Fährhafen Oskarshamn erfolgte wie immer per Bahn. Von Oskarshamn ging es mit der Fähre nach Visby auf Gotland. Die bekannte Route ließ uns diesmal nicht in Alvesta, sondern in Nässjö nach Oskarshamn umsteigen. Unterwegs machten wir einige lichtlose Bilder von unserem in Hultsfred den Gegenzug kreuzenden Y1. Hier endet heute die Schmalspurbahn aus Västervik, auf der nur noch im Sommer Verkehr mit den klassischen Schienenbussen stattfindet. Von Oskarshamn ging es mit der Fähre nach Visby auf Gotland. Die Rückfahrt brachte uns beim Umsteigen in Nässjö wunderbares Abendlicht. Viele Rcs waren mit ihren Güter- und Reisezügen, auch dem Lapplandpfeil unterwegs. Das schönste Motiv war aber eine Da-Doppeltraktion im Abendlicht mit einem Güterzug.



Mit diesen Fotos endeten für mich die schönen orange-braunen Zeiten in Schweden. Viele weitere Reisen führten mich erst wieder über 20 Jahre später nach Schweden. Die schönen braunen Altbaueloks sind nur noch in Museen anzutreffen. Das schmutzige Orange der Rcs ist grün, silber, blau und schwarz gewichen. Es bleibt mir völlig unverständlich, wie man dieser formschönen Baureihe mit ihrem ursprünglich schmucken Design so etwas wie eine rein schwarze Lackierung antun kann.

Wir sind mit der Fähre von Gotland in Oskarshamn angekommen. Mit Y1 1356 und Y1 1310 als Zug 2102 fahren wir am 02.07.1987 nach Nässjö.

Für diesen Artikel wurde der Scanner nach langer Zeit wieder rausgeholt. Ich war erstaunt, was wir damals alles erleben durften. Und ich bin froh, dass ich als Teenager alles unterwegs akribisch in ein Notizbuch aufgezeichnet habe. Die Daten wurden dann fein säuberlich zu Hause mit unserer guten, alten Adler-Schreibmaschine zu Papier gebracht.

Modernes Wagenmaterial im klassischen schwedischen Design hat Rc4 1277 am 02.07.1987 mit IC 41 Stockholm C-Malmö C in Nässjö am Haken.

