

### 73. VDVA-Tagung: Fjorde und Trikken in Norwegen

Text und Fotos: Rolf Hafke

Nach den nordischen Tagungen 2017 im Baltikum und Helsinki sowie 2019 in Schweden konnte nach Corona erst im letzten Jahr unsere VDVA-Jahrestagung in Norwegen stattfinden. Die Anreise dorthin war aufwendig, mit dem Schiff oder Flugzeug, auch mit der Eisenbahn über Dänemark und Schweden sind einige Teilnehmer angereist.

Die langwierigste Anreise begann für viele Teilnehmer bereits am Montag, dem 17. Juli mit der Fähre aus Kiel. Nach Ankunft in Oslo ging es mit der Bahn dann nach **Trondheim**, wo wir am nächsten Tag auf der Gråkallbanen ab der Schleife in St. Olavs gate die im Umbau befindliche Stadtstrecke mit dem Strømmenvagn TS 29 und ex SNCV Beiwagen TS 71 befuhren. Unterwegs gab es mehrere Fotohalt, so auch mit dem Sonderzug auf der Hoem-Brücke. In Munkvoll angekommen, folgte eine Besichtigung des Trikken-Museums und der Wagenhalle, dort gab es auch einen Imbiss. Weiter ging die Bereisung mit dem Høkvognen GB-Tw 7 von Munkvoll nach Lian, wo ein längerer Fotohalt eingelegt wurde. Auf der Strecke zurück nach Trondheim konnten aufgrund des ½ Stunden-Taktes mehrere Halte eingelegt werden. Ein sehr schöner Start unserer Tagung, mit den historischen Bahnen auf der Strecke über dem Tronheimsfjord, auf der nördlichsten Straßenbahnstrecke der Welt, betreut von engagierten Kollegen. Am Nachmittag bestand die Möglichkeit zur individuellen Erkundung der Stadt.



**Trondheim:** Fotohalt kurz vor der Hoem-Brücke, Richtung Munkvoll, im Hintergrund der Fjord mit hügeliger Landschaft, mit MTw 29 (Strømmenvognen, Baujahr 1957) und MBw 71 (Bj. 1951, ex SNCV).

Am kommenden Tag führte uns die Fahrt mit einem Youngtimerbus zur **Thamshavnbanen** in Løkken, eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn, gebaut um Erz von den Bergwerken von Løkken zum Hafen in Orkanger zu transportieren. Leider ruhte im letzten Jahr der Museumsverkehr. Auf dem Gelände der Erzgrube gibt es aber in Løkken Verk das abwechslungsreiche und interessante Orkla-Museum. Zurück in Trondheim ging es mit dem Nachtzug nach Oslo, dort Frühstück und kurzer Aufenthalt, weiter mit der Bergensbanen nach Bergen.

Am Samstag besuchten wir in **Bergen** das Tekniske Museum mit dem Straßenbahnmuseum „Trikkebyen“ im ehemaligen Depot Møhlenpris, gebaut 1913. Dort sind mehr als zehn Vereinigungen mit ihren Exponaten untergebracht, zu sehen auch ein Obus und die beiden ehemaligen Fløibahnwagen. Neben den aus Berlin erworbenen Rekozügen wird der Triebwagen 10 von 1897 von Falkenried gezeigt, das einzige erhaltene Originalfahrzeug. Vorhanden sind der Schleifwagen 150 und der ex Osloer-Tw 74 von 1913. Dieser Wagen soll technisch aufgearbeitet werden und als baugleicher Wagen Bergen 47 auf der 1,5 km langen Museumsstrecke, einem Teilstück der ehemaligen Linie 3, zum Einsatz gelangen. Zum

Ende unseres Besuches konnte dann doch noch der offene MTw 10 (Baujahr 1897 von Falkenried) ans Tageslicht gefahren werden. Die Museumsstrecke mit Halten am Naturhistorischen Museum und der St. Johannes-Kirche reicht derzeit bis zum Café Opera im Quartier Engen. Es liegen bereits weitere 150 Meter Gleis, dieses Jahr sollen die Masten gesetzt und die Oberleitung gespannt werden. In Bergen gab es auch Zeit die neue Stadtbahn kennenzulernen. Der Obus war leider temporär eingestellt. Am Nachmittag folgte eine Fahrt auf den Berg Fløyen - leider, wie häufig in Bergen, bei regnerischem Wetter.



**Bergen:** Der Reko-Tw 61 (ex BVG 3002) an der derzeitigen Endhaltestelle am Café Opera im Ortsteil Langen, es fehlt noch die Oberleitung auf 150 Meter weiterer Strecke.

Am Sonntag folgte fakultativ ein Ausflug zur **Gamle Vossebanen** (Alte Vossbahn). Die heute 18 km lange Museumsstrecke von Midtun über Arna nach Garnes war ursprünglich schmalspurig zwischen Bergen und Voss, die Spurweite war 1067 mm. Nach dem Bau der Bergenbahn wurde sie umgespurt auf Normalspur, Gefahren wird mit einer Dampflok und Personenwagen mit Teakholzverkleidung, wie es bis in die 1980er Jahre dort typisch war.

Am Montagfrüh brachte die meisten Teilnehmer eine Schnellfähre von Bergen nach **Flåm**. Die abwechslungsreiche Fahrt führte in fünfeinhalb Stunden gut 200 km weit auch durch den Sognefjord. Nach einem gut zweistündigen Aufenthalt am Aurlandsfjord ging es weiter auf der 20 km langen Flåmsbana, mit 55 Promille eine der steilsten normalspurigen Adhäsions-Bahnstrecken in der Welt., in rund einer Stunde bergauf nach Myrdal auf 867 Meter Höhe. Am Kjosfossen legt der Zug einen fünfminütigen Zwischenhalt zum Fotografieren ein, bei dem der tosende Wasserfall aus unmittelbarer Nähe bewundern werden konnte. Die Weiterfahrt erfolgte mit der Bergenbahn nach Oslo.

Am Dienstag, dem 25. Juli begannen wir in **Oslo** eine ausgiebige Sonderfahrt nahe dem Hotel in der Schleife Stortorvet an der Domkirche mit einem der bald zur Ausmusterung anstehenden Düweg-Tw, dem Tw 105, Type SL79. Dabei besuchten wir auch das Depot Grefsen. Nach einem üppigen Mittagimbiss ging es mit einem historischen Omnibus zu einem der beiden großen Außenlager des Straßenbahnmuseums „Rodeløkken Maskinværksted“, das wir ausgiebig besuchten. Dort sind nicht ausgestellte Museumsfahrzeuge, vornehmlich Vorortbahnwagen und Autobusse untergestellt. Die Fahrt endete am Nahverkehrsmuseum „Vognhall 5“ Majorstua, einem der großen Straßenbahnmuseen. Für den Rest des Tages bestand die Möglichkeit für weitere individuelle Streckenerkundungen.

Am Folgetag erfolgte ein fakultativer Ausflug zum Norwegischen Eisenbahnmuseum in **Hamar**, ein Großteil der Gruppe nahm daran teil. Interessante Exponate erzählen von der pionierreichen Entwicklung der Eisenbahn in Norwegen, dort verkehrt auch eine Schmalspurbahn durch das Gelände. Andere Teilnehmer erkundeten weitere Straßenbahnstrecken oder waren auf Sightseeing-Tour. Abends folgte unsere Mitgliederversammlung im historischen Saal des alten Holmenkollbanen-Bahnhofs Majorstuen.



**Oslo:** Eine ausgiebige Sonderfahrt mit dem Duewag-Typ SL-79 brachte uns an verschiedene Plätze, hier zwischen Aker Brygge und Rathaus am früheren Vestbanestasjonen (Westbahnhof), mit dem heutigen Sitz des Nobel-Friedenscenters – zugleich das Museum für den Friedensnobelpreis.

Ab dem Donnerstag reisten einige Teilnehmer zurück nach Deutschland, ein Teil der Gruppe fuhr per Bahn über Göteborg nach Kopenhagen. Dort bestand die Möglichkeit am Freitag das Depot und die Leitstelle der automatischen Metro **Kopenhagen** zu besuchen. Auch hörten wir viele Neuigkeiten zu der neuen Letbane, der im Bau befindlichen Stadtbahn. Danach war genügend Zeit für Sightseeing, sowohl verkehrstechnisch, unter anderem mit den Hafvnebusser (Hafenbusse), oder auch touristisch.



**Skjoldenæsholm:** In der Valby Langgade erreicht der Kopenhagener Doppelstock-Tw 22 (Baujahr 1900 von Schultz) die Haltestelle an der Bushalle, hier weisen die Hallen auf beiden Straßenseiten historische Geschäfte mit entsprechenden Dekorationen auf; ein Taxi wartet an einem Taxistand, aus der Sprechfunksäule ertönen regelmäßige Bestellungen.

Am Samstag ging es mit dem Nahverkehr bis Borup, von dort mit dem kurzen, ex Kopenhagener Stadtbus 329 (Baujahr 1949, karossiert von Domi auf einem Leyland Comet-Chassis) zum Straßenbahnmuseum in **Skjoldenæsholm**, wo der „Trafikdag“ begangen wurde. An diesem Tag kommen im 5 Minuten-Takt rund 50 Fahrzeuge zum Einsatz, hauptsächlich auf der rund 1,5 km langen Normalspurstrecke, aber auch mehrere Bahnen auf der 300 m langen Meterspurstrecke als Zubringer vom Parkplatz. Gleichzeitig säumten die Straßen mehrere Oldtimer. Am Mittag gab es für die VDVA-Gruppe vorbestellte leckere Smørrebrød. Der Abschluss unserer Tagung wurde besonders erlebnisreich, da auch noch unser Wunsch erfüllt wurde die beiden ex Kopenhagener Probewagen gemeinsam eingesetzt zu bekommen und fotografieren zu können. Dieser Wunsch wurde erfüllt, siehe BS 5-23, Seite 131.

Am Sonntag besuchte eine kleinere Gruppe noch die Museumsstraßenbahn in Malmö, wo mit zwei Fahrzeugen abwechslungsreiche und interessante Fotomotive geboten werden. Die Strecke führt in rund 20 Minuten vom „Haus für Technologie und maritime Angelegenheiten“, dem Malmöer Museum, durch den Kungparken zur Stadtbibliothek, zurück über Schloss Malmhus zur Bastion, wo die Straßenbahn wendet und zurück zur Banérs kajen fährt.



**Malmö:** Der Wagen 20 (Baujahr 1907 von ASEA) der Malmöer Museumsstraßenbahn wartet an der Endhaltestelle am Fischereihafen (Banérs kajen) auf den Tw 100 (offener MTw von 1906 von Kockums), der von der Stadtbibliothek kommend zunächst das Gleisdreieck zur Bastion durchfahren muss.

(Foto: Christian Buisson, Orléans)

Bei dieser Gelegenheit sagen wir allen Organisatoren als Ausrichter, den vielen Beteiligten und auch den Personalen, meist „hinter den Kulissen“, unseren herzlichen Dank für die nette und zuvorkommende Betreuung. War haben viel erlebt in den Städten, es war eine sehr erlebnisreiche Tagung.

Viele weitere Fotos von der Tagung von diversen Fotografen finden Sie auf unserer Homepage.

Die VDVA-Tagung 2024 „Entlang der Ostsee“ findet vom 3. bis 8. August in Schwerin, Rostock und Stettin statt, Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen gehören dort zu unserem Programm. Angeboten werden Tagesausflüge zu den Bäderbahnen „Molli“ und „Rasender Roland“ auf Rügen.

Als Nachtagung ist ein Ausflug nach Landsberg/Warthe (Gorzow) am 9. August vorgesehen.

Das endgültige Programm mit den Anmeldeunterlagen ist ab Ende April / Anfang Mai erhältlich unter [www.vdva.de](http://www.vdva.de) oder anfordern unter [2024@vdva.de](mailto:2024@vdva.de).

Anmeldeschluss ist der 6. Juni. Gäste sind herzlich willkommen, jedoch ist die Teilnehmerzahl begrenzt. VDVA-Mitglieder haben entsprechenden Vorrang.