

Sporen over NOORSE BERGEN

100 JAAR DOVREBANEN

Harold van der Meer neemt ons mee naar Dovrebanen die door een toendralandschap slingerend Noord- en Zuid-Noorwegen met elkaar verbindt. De verbinding bestaat inmiddels honderd jaar, reden om in het verleden, heden en de toekomst van deze spoorlijn te duiken.





We schrijven 9 juli 1908 als de regering van Noorwegen toestemming geeft voor de aanleg van een spoorlijn tussen Dombås en Støren, onder de naam

Dovrebanen, aangelegd over ruig gebergte en langs diepe ravijnen. Op 17 september 1921 opende Koning Haakon VII officieel de Dovrebanen. Nu, ruim een eeuw later, is dit nog altijd de lijn die de spoorwegen tussen het noorden en zuiden met elkaar verbindt. Maar zal de spoorlijn, die door Noorwegens grootste nationaal park met unieke fauna en flora loopt, over honderd jaar nog steeds bestaan?

TERUG NAAR 1854

Voordat de spoorlijn werd geopend, was men aangewezen op transport over zee of lange (voet) tochten via karrensporen tussen het noorden en zuiden van Noorwegen. In 1854 werd de Hovedbanen, de spoorlijn tussen Christiania (nu Oslo) en Eidsvoll geopend. In laatstgenoemde plaats kon men de stoomboot nemen om over het 200 km lange Mjøsa-meer naar Lillehammer te reizen. Via Gudbrandsdalen kon dan de reis per voet of met paard en wagen over Dovrefjell naar Trondheim worden vervolgd. Tussen Lillehammer en Støren reden (post)diligences die aan vier personen plaats boden. In bergdorpjes als Hjerkinen en Kongsvoll ontstonden de eerste 'reisstations' in de vorm van herbergen en wisselplaatsen voor paarden. Op de Dovrefjell zijn de resten van deze oude Kongsveien, liggend tussen met sneeuw bedekte bergtoppen, nog aan te treffen. Tussen Støren en Trondheim werd in 1864 een smalspoorlijn met 1067 mm geopend, de Størenbanen. Nadat in 1880 een smalspoorverbinding van Hamar via Røros in het oosten naar Trondheim gereedkwam, verloor de meer dan duizend jaar oude verbinding via Gudbrandsdalen en Dovrefjell zijn waarde. Reizigers namen steeds vaker de trein over Rørosbanen, maar ook goederen - vooral vis uit het noorden - werden meer en meer over het spoor vervoerd. In 1920, een jaar voor opening van Dovrebanen, werd van de bijna 79.000 ton goederen die in Hamar werd verladen, 76.000 ton over Rørosbanen vervoerd. Tussen 1894 en 1896 was een normaalspoorverbinding tussen Lillehammer en Otta in Gudbrandsdalen aangelegd en in 1907 verleende de Noorse regering toestemming voor het verlengen hiervan tot Dombås, het latere beginpunt van Dovrebanen. »

◀ De door CargoNet van Railpool geleasede Traxx 185 710 passeert met trein 5734 (Trondheim - Alnabru) Grønbakken, 16 september 2021.



TRAJECTKEUZE

De eerste plannen voor de aanleg over Dovrefjell dateerden uit 1901 waarbij het mogelijke traject tussen Støren en Dombås in kaart was gebracht. In Støren zou Dovrebanen aansluiten op de smalspoorlijn naar Trondheim en in het zuiden zou in Dombås een aansluiting komen op de spoorlijn uit Oslo. Op 16 maart 1908 werd een regeringscommissie met een haalbaarheidsonderzoek belast. Hierbij werd gekeken naar drie alternatieven: Rørosbanen ombouwen naar normaalspoor, Dovrebanen aanleggen of een alternatief traject via Kvikne. Nadat de regering - met een meerderheid van slechts zes voorstemmers - toestemming voor de aanleg van Dovrebanen had gegeven, werden de plannen verder uitgewerkt. De kosten voor de aanleg werden beraamd op twintig miljoen Noorse kronen. Er werd vanuit het noorden en zuiden naar elkaar toe gewerkt: Støren - Drivstua (94 km) en Dombås - Drivstua (64 km). In augustus 1910 begonnen de werkzaamheden met de gedachte dat de spoorlijn eind 1916 kon worden geopend. De diverse arbeidersstakingen tussen 1912 en 1921 veroorzaakten grote vertragingen. Waren in 1914 en 1915 gemiddeld 1600 mensen aan het werk, in 1919 en 1920 was dat minder dan de helft. Ook de schaarste aan bouw- en spoomateriaal als gevolg van de Eerste Wereldoorlog speelde de voortgang parten. Op 8 juni 1920 werden het noordelijke en zuidelijke traject in Nystubekk, tussen Kongsvoll en Drivstua, verbonden. Na de officiële opening kon op 20 september 1921 de dienstregeling beginnen. Dovrebanen heeft een lengte van 158 km en begint bij Dombås op 659 meter hoogte. Het hoogste punt ligt bij Hjerkinne op 1024 meter, hier werd bij de opening een monument geplaatst. Om het hoogteverschil van 365 meter te overbruggen, is zeven kilometer ten

noorden van Dombås de 781 meter lange Grønbogen-keertunnel gebouwd. In totaal ligt 7,53 km in tunnels en zijn 27 bruggen gebouwd. Station Støren ligt op 66 meter hoogte. Inclusief Dombås en Støren waren er zestien stations of haltes. Inmiddels zijn veel stations en haltes gesloten, waardoor er nog acht stopplaatsen in de dienstregeling zijn opgenomen. De stations Hjerkinn, Drivstua en Oppdal hebben uit leesteen gebouwde locloodsen.

Architect Erik W. Glosimodt (1881-1921) was verantwoordelijk voor de zuidelijke stations Fokstua, Vålåsjø, Hjerkinn, Kongsvoll en Drivstua. Ze zijn gebouwd in Noorse stijl met invloeden van barok en rococo. Voor het noordelijke deel van de spoorlijn tekende architect Arnstein Arneberg de stations. Glosimodt was bij de opening op 17 september 1921 aanwezig, maar kwam op 18 september 1921 om het leven toen bij Nidareid de extra nachttrein van Trondheim naar Oslo frontaal in botsing kwam met een sneltrein. Zes mensen verloren het leven en zestien raakten gewond. Nadat begonnen was met de aanleg van Dovrebanen werd Størenbanen omgebouwd naar normaalspoor en als zodanig in september 1919 geopend. Tot 1921 kon smalspoormaterieel via de derde rail nog van de spoorlijn gebruik maken.

ROLLEND MATERIEEL

Naar aanleiding van de bouw van Dovrebanen werd voor het gehele traject Eidsvoll - Otta - Trondheim nieuw materieel aangeschaft. Er kwamen 28 locomotieven voor de treindienst, daarnaast werden zes reserve-machines en vier rangeerlocomotieven aangeschaft. Verder werden zestig personen-, post-, restauratie- en slaaprijtuigen geleverd, alsmede 432 goederenwagons. Door de opening van Dovrebanen werd de reistijd »



4.

DE SPOORLIJN TELT 7,5 KM TUNNEL EN 27 BRUGGEN



5.



6.

1. Stoomlocomotief 30a 271 met de jubileumtrein over Dovrefjell, 17 september 2021.
2. Zwoegend rijdt de jubileumtrein richting Oppdal, 17 september 2021.
3. SJ Norge 'Nord' El 18.2246 met trein 42 rijdt door een in herfstkleuren getooid landschap bij station Hjerkinn, 16 september 2021.
4. NSB 73.009 als trein 46 naar Oslo S te Oppdal, 1 augustus 2017.
5. SJ Norge 'Nord' El 18.2245 trekt trein 42 naar Oslo S over Dovrefjell nabij Fokstua, 11 september 2021.
6. De jubileumtrein bij station Hjerkinn. Achteraan de trein is museumlocomotief El 13.2142 gekoppeld, 17 september 2021.

tussen Oslo en Trondheim ruim drie uur korter dan via Rørosbanen. Er waren twee sneltreinen per richting per dag, een dag- en een nachttrein. Net als in veel andere landen ontkwam ook Noorwegen niet aan de privatisering bij de spoorwegen. Zo raakte NSB de concessie voor Dovrebanen kwijt aan SJ Norge, een dochtermaatschappij van de Zweedse staatsspoorwegen die sinds juni 2020 onder de naam Nord de intercitytreinen tussen Oslo en Trondheim verzorgt. Ook de regionale treinen rondom Trondheim en over Rørosbanen, Nordlandsbanen en Raumabanen zijn naar SJ Norge gegaan. Het materieel is eigendom van Norske Tog.



SERIE 6400

Het goederenvervoer, vooral containers en hout, wordt uitgevoerd door CargoNet en het eveneens Zweedse Green Cargo. Sinds april 2021 is er weer goederenvervoer tussen Åndalsnes over Raumabanen naar Dombås, uitgevoerd door OnRail Scandinavia. Verder zijn Grenland Rail, die enkele 6400'en in het bestand heeft, en Hector Rail actief op Dovrebanen. In Noorwegen zijn locomotieven van de serie 6400/6500 geen onbekenden. Tussen 1993 en 1996 werden meerdere machines ingezet als testlocs voor een nieuwe serie. Dit werd uiteindelijk de serie Di 8, eveneens door MaK/Siemens gebouwd. In 2016 heeft Grenland Rail (GR) de 6446 en 6448 gekocht. Na onderhoud bij Shunter werden de inmiddels blauwe locs in december 2016 naar Noorwegen overgebracht. GR kocht in 2017 nog twee exemplaren, de 6419 en 6449. In 2017 kocht NJD Maskin de rode 6452, maar verkocht deze in 2019 aan GR. Ook de Noorse NRC Group kocht twee locs, de 6420 werd in 2017 overgebracht, de 6407 in 2018. Net als die van NJD Maskin werden ze groen geschilderd en in 2021, respectievelijk 2020, aan GR verkocht.

JUBILEUM

Door Bane NOR en dankzij diverse lokale initiatieven werd in september 2021 een groots jubileumfeest georganiseerd. In de nacht van 16 op 17 september





9.

kwam een speciale trein bestaande uit houten rijtuigen getrokken door EI 13.2142 in Dombås aan. In opzending was stoomlocomotief 30a 271 uit 1914 meegekomen die de volgende dag de trein over de Dovrefjell naar Oppdal trok. Ook kroonprins Haakon, wiens opa de spoorlijn honderd jaar eerder had geopend, stapte in de trein; hij onthulde op station Hjerkinen een plaquette ter herinnering aan de opening in 1921. De zwarte rookwolken uitbrakende trein werd in het met gouden herfstkleuren getooide nationaalpark Dovrefjell door enkele honderden geïnteresseerden gadeslagen. De trein bleef in Oppdal en reed de volgende dag met genodigden door naar Trondheim om het jubileum af te sluiten.

TOEKOMST

Sinds 2008 staat de gehele spoorlijn van Eidsvoll naar Trondheim (548 km) bekend onder de naam Dovrebanen. Bane NOR is begonnen om delen van de enkelsporige lijn te verdubbelen. Door de zestig kilometer dubbelspoor tussen Eidsvoll en Hamar, wordt de reistijd een half uur korter en wordt de capaciteit van het baanvak verhoogd. Door het groeiende goederenvervoer en de geringe capaciteit van de containerterminals in Trondheim, worden plannen uitgewerkt om ten zuiden van Melhus een nieuwe terminal te bouwen. Het traject tussen Trondheim (Marienborg) en Melhus wordt dan dubbelsporig. Grote delen van Dovrebanen zijn inmiddels geschikt voor hogere aslasten, ook zijn passeersporen verlengd. Volgens planning is het beveiligingssysteem ERMTS in 2030 operationeel. Door de langere goederentreinen blijft het spoor de concurrentiestrijd met het wegvervoer aangaan. Een

trein kan circa 24 trailers of 48 containers vervoeren, wat neerkomt op zo'n 5.000 vrachtwagens per jaar per trein (enkele richting), waardoor het milieu minder wordt belast. Al met al zijn de voortekenen gunstig dat ook het volgende eeuwfeest kan worden gevierd. //

-
- 7.** CargoNet EI 14.2166 met trein 5731 (Alnabru - Trondheim) passeert de vroegere legerbasis bij Hjerkinen, 16 september 2021.
 - 8.** Grenland Rail 6407+6420 (ex-NS) passeert met trein 8700 Hell - Otta station Drivstua met uniek grasdak, 11 september 2021.
 - 9.** Het door Erik Glosimodt ontworpen stationsgebouw Fokstua wordt gepasseerd door SJ Norge 'Nord' 73.009 als trein 46 naar Oslo S, 15 september 2021.
-

OPVOLGERS ONDERWEG

Norske Tog wil het volgende materieel vervangen: 17 elektrische locomotieven type EI 18, 5 diesellocomotieven type Di 4, 20 elektrische treinstellen type 73 en 15 diesel-Talenten type 93. Daarnaast zullen ook alle rijtuigen type 5, 7 en WLAB2 worden vervangen. Vanaf 2025 moet het nieuwe materieel geleidelijk instromen. CargoNet elocs EI 14 zullen eerdaags worden vervangen. Om het huidige materieel te zien is een bezoek aan het prachtige Noorwegen aan te bevelen.