

Ostersonntag 1987 auf der Flåmbahn

# Professionelle norwegische Improvisationskunst

Seit dem Frühjahr 2014 steht die Flåmbahn auf der Liste der „Unglaublichsten Zugfahrten der Welt“ und wird damit im gleichen Atemzug u. a. mit dem „Glacier-Express“ oder der „Transsibirischen Eisenbahn“ genannt.

**G**ekürt wurde die im Vergleich dazu recht kurze Strecke vom norwegischen Fjell zum Aurlandsfjord vom australischen Reisemagazin „Lonely

Planet“, dessen Verlag für sich in Anspruch nimmt, der größte unabhängige Herausgeber für Reise- und Sprachführer zu sein. Von alledem wusste ich im Frühjahr 1987 noch nicht viel. Dennoch übte die Flåmbahn schon damals auf mich einen besonderen Reiz aus, denn ab und an konnte man etwas über diese Bahn lesen. Meist waren es jedoch noch keine Lobgesänge, denn lange musste man um die Existenz dieser schon immer spektakulären Strecke fürchten.

## Kurzabriss zur Flåmbahn

Wie bei vielen Strecken erstreckte sich die Zeit von den ersten Ideen bis zur Verwirklichung über einen langen Zeitraum. Doch allein darin ist die Flåmbahn schon spektakulär, denn welche Bahn kann einen Realisierungszeitraum von fast fünf Jahrzehnten aufweisen. Bereits 1894 beschloss das norwegische Parlament, eine Bahnlinie von Christiania – dem heutigen Oslo – nach Bergen zu bauen. Dabei sollte die bis dahin unwegsame Hardangervidda durchquert werden. Um Arbeiter und Material zu den Baustellen schaffen zu können, wurden erst einmal Wege (Rallarvegen) angelegt, die in Voss, Geilo und Flåm begannen und auf die Hochfläche führten. Diese Wege blieben 1909 nach der Inbetriebnahme der Bergenbahn zwischen Voss und Geilo bestehen und der Abschnitt nach

Flåm wurde als Verbindung zwischen dem Sognefjord und der Bergenbahn genutzt. Nach anfänglichen Ideen für eine Bahnverbindung begann schließlich 1924 der Bau

der Strecke vom Bahnhof Myrdal nach Flåm am Aurlandsfjord, einem Seitenarm des 204 km langen und über 1300 m tiefen Sognefjords. Nach 16 Jahren Bauzeit wurde die Strecke eröffnet, auf 20 km Länge mussten 863 m Höhenunterschied überwunden und 20 Tunnel angelegt werden. Die ursprünglich vor dem Ersten Weltkrieg veranschlagten Kosten von 3,3 Mio Norwegischen Kronen (NOK) stiegen bis zur Fertigstellung auf insgesamt 26,3 Mio NOK.

Am Ostersonntag fanden wir uns in aller Frühe in der Osloer Zentralstation ein, um mit Zug 61 nach Bergen zur Flåmbahn zu gelangen. Zügig zog die El 14, eine Co'Co'-Ellok nach Vorbild der Ae 6/6 der SBB, unseren Zug durch die Winterlandschaft, während wir im Speisewagen ein ausgezeichnetes Frühstücksbuffet genießen konnten.

Hinter Gol begann der Aufstieg auf das Fjell. Auch für den Fahrgast spürbar gewann der Zug Meter um Meter an Höhe, die noch im Winterschlaf befindliche Vegetation wurde immer geringer. Nach einiger Zeit und unmittelbar nach der Ausfahrt aus einer an einen Tunnel anschließenden Schneegalerie hielt der Zug in Bahnhof Myrdal auf 866 m Seehöhe. Auch auf der anderen Seite des Bahnhofs beginnt ein Tunnel, der Gravhals-Tunnel mit 5311 m Länge war seinerzeit nach dem Ulrikstunnel bei Bergen noch der zweitlängste der Bergenbahn.

In Myrdal wechselten wir den Zug. Auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes stand der Zug der Flåmbahn bereit. Nur wenige Fahrgäste hatten bei gefühlter frostiger Temperatur den Expresszug nach Bergen verlassen und stiegen schnell in die wohlige



**Panoramakarte** der Flåmbahn von 1988, mit der gewundenen Streckenführung durch das tief eingeschnittene Tal hoch nach Myrdal.

**Der Ausleger über der Lok ist notdürftig gerichtet.** Nach kurzer Begutachtung kann die Fahrt fortgesetzt werden.

