

Willkommen zu einer Reise mit der Flåmsbahn - eine der schönsten Eisenbahnstrecken der Welt

Erleben Sie die Flåmsbahn - diese unglaubliche Zugreise zwischen dem Bahnhof Myrdal hoch oben im Gebirge an der Bahnlinie Oslo-Bergen und dem Bahnhof Flåm tief unten am äußersten Zipfel des Aurlandsfjordes.

Die spannende Bahnstrecke lockt Jahr für Jahr Menschen aus aller Herren Länder an und ist längst eine der beliebtesten und eindrucksvollsten Touristattraktionen in Norwegen.

Auf der 20 km langen Bahnfahrt zwischen Myrdal und Flåm erleben Sie atemberaubende, großartige Natur, wie es sie in Norwegen kaum ein zweites Mal gibt: Schneebedeckte Gipfel, der Fluss, der sich seinen Weg durch tiefe Schluchten bahnt, Wasserfälle, die an steilen Bergwänden zu Tal stürzen, und Berghöfe, die sich an steilen Hängen festklammern.

Die Flåmsbahn ist eine der steilsten Eisenbahnstrecken der Welt auf Normalspur. Fast 80% der Strecke liegen in einer 55‰-Steigung, was einer Steigung von einem Meter auf 18 Meter Strecke entspricht. Die Wendetunnels, die spiralförmig ins



Gebirge gesprengt wurden, sind Beweis für die wohlmutigsten und technisch anspruchsvollsten Lösungen in der norwegischen Eisenbahngeschichte.

Unten im Tal können Sie die wunderschöne Kulturlandschaft um das Dorf Flåm herum genießen und den prachtvollen Aurlandsfjord, einen Seitenarm des weltweit längsten Fjordes

Sognefjord, bewundern.

Die Flåmsbahn - gestern und heute:

Die Flåmsbahn, die durch das ebenso schmale wie schöne Tal Flåmsdalen verläuft, gilt als Meisterwerk norwegischer Ingenieurkunst. Als die Eisenbahnverbindung zwischen Oslo und Bergen im Jahre 1909 ihren Betrieb aufnahm, fehlte eine Nebenstrecke hinunter zum Sognefjord. Um den Transportweg zum Fjord zu sichern, begann man 1920 mit den Arbeiten an die Flåmsbahn. Es sollte 20 Jahre dauern, bis die Strecke endlich fertig war.

Am meisten Zeit erforderten die Tunnels. Sie wurden nur mit menschlicher Kraft aus dem Fels geschlagen. Von 20 Tunnels mit insgesamt sechs Kilometer Länge wurden nur zwei mit Hilfe von Maschinen gebaut.

Jeder Tunnelmeter kostete die Wanderarbeiter, ‚Rallare‘ genannt, einen Monat harte Arbeit. Die Arbeitsstärke, die bei Aufnahme der Arbeiten 120 Mann betrug, stieg schnell auf 220 Leute an. Die steilen Felswände stellten eine enorme Herausforderung dar, und schließlich entschied man sich, Wendeltunnels zu bauen, um so die großen Höhenunterschiede in dem enorm steilen Gebirge auszugleichen.

Die Lawinengefahr in Flåmsdalen war ein Problem, und um die gefährlichsten Partien zu umgehen, kreuzt die Bahn dreimal während der Fahrt den Fluss und das Tal. Die Flåmsbahn überquert den Fluss Flåmselva nicht auf Brücken. Statt dessen wurde der Fluss in Tunnels durch das Gestein unter der Eisenbahnlinie hindurch geführt.



Am 1. August 1940 wurde die Flåmsbahn für den Dampfbetrieb vorläufig eröffnet. Die Zeitungen berichteten, dass der erste Zug im "Zeichen" der Rallare und mit Gütern in den Waggons fuhr. Kurz danach wurde die Strecke für den Personenverkehr eröffnet. In jede Richtung fahren zwei Züge, die in Myrdal Anschluß an die Tagesverbindung zwischen Oslo und Bergen hatten. 1944 war die Flåmsbahn als eine der ersten Eisenbahnstrecken in Norwegen komplett elektrifiziert. Die Fahrzeit betrug eine Stunde und 15 Minuten, heute benötigt der Zug ca. 60 Minuten.

Verkehrsberechnungen in den Jahren 1908 und 1915 gingen von jährlich 22.000 Reisenden aus. Es zeigte sich schnell, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen weitaus höher lag. 2003 war klar, daß die Flåmsbahn mit 417.540 Reisenden einen neuen Rekord im Personenverkehr aufstellen würde, während der Gütertransport auf ein Minimum reduziert ist. Der zunehmende Anteil mit Touristen aus aller Welt hat die Flåmsbahn zu einer der größten und spektakulärsten Touristenattraktionen in Norwegen gemacht.

Am 1. Januar 1998 wurde die Verantwortung für den Betrieb, das Marketing und die Produkte der Flåmsbahn von den Norwegischen Staatsbahnen NSB auf die Gesellschaft Flåm Utvikling as übertragen. Für den Betrieb der Züge ist weiterhin NSB AS, ein Unternehmen der Norwegischen Staatsbahnen, zuständig. Zweck von Flåm Utvikling as ist die Sicherung und Weiterentwicklung der Flåmsbahn und der Region Flåm/Aurland zu einem der wichtigsten Reiseziele und Erlebnisregionen in ganz Skandinavien.

Das Design die Flåmsbahn ist neu: Lokomotive und Waggons erscheinen in naturgrünen Farben, die Einrichtung ist neu, und der Informations- und Lautsprecherservice in mehreren Sprachen ist einzigartig. Der Ausbau der Bahnsteige und verbesserte Aussichtspunkte setzen bei dieser Zugfahrt neue Maßstäbe. Die neuen Züge bestehen aus 5 Lokomotiven (EL 17) und 12 Wagen. Diese Züge werden Sie sicher, bequem und bestimmt unvergesslich durch das Beste der dramatischen norwegischen Natur führen.

Die Flåmsbahn
 Länge 20,20 km
 Höhenunterschied 863,6 m
 Oberer Bahnhof 865,5 m ü.d.M.
 Unterer Bahnhof 2,0 m ü.d.M.
 Größte Steigung 55 ‰ - 1:18
 Strecke mit mehr als 28 0/00 16 km-79,3%
 Min. Kurvenradius 130 m
 Spurweite 1435 mm
 Spannung 15.000 V-16 2/3 Hz
 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
 Fahrzeit Ca. 60 Min.
 Bremssysteme 5
 Tunnels 20
 Brücken 1
 Wassertunnels 4
 Haltestellen 8



Bahnhof m ü.d.M.
 Myrdal - 866m
 Vatnahalsen - 811m
 Reinunga - 768m
 Kjosfoss - 669m
 Kårdal - 556m
 Blomheller - 450m
 Berekvam - 345m
 Dalsbotn - 200m
 Håreina - 48m
 Lunden - 16m
 Flåm - 2m

Die Flåmsbahn (norw. Flåmsbana) ist eine eingleisige normalspurige Stichstrecke der norwegischen Bergenbahn. Sie führt vom 866 m hoch gelegenen Myrdal hinunter durch das Tal Flåmsdalen nach Flåm am Aurlandsfjord (2 m über dem Meer). Seit dem 1. Januar 1998 wird die Flåmsbahn von der privaten Gesellschaft Flåm Utvikling gemeinsam mit den Norges Statsbaner betrieben. Die Bahnstrecke ist eine wichtige Touristenattraktion Westnorwegens und wird dementsprechend auch hauptsächlich von Touristen benutzt. Im Jahr 2005 gab es 475.000 Reisende. Beim Wasserfall Kjosfossen wird ein Stopp eingelegt, um den Touristen ausreichend Möglichkeit zum Fotografieren zu geben. Die Fahrzeit beträgt etwa eine Stunde und es fahren acht bis neun Züge je Richtung im Sommer sowie vier Züge im Winter. Die maximale Geschwindigkeit beträgt bergauf 40 km/h, bergab 30 km/h.

Geschichte

Mit dem Bau der ursprünglich zum Gütertransport angelegten Bahn wurde 1923 begonnen, um Transportmöglichkeiten von der Bergenbahn hinunter zum Sognefjord zu schaffen und somit den letzten Teil des Rallarvegen zu ersetzen. Von den 20



Tunneln der Strecke wurden 18 in Handarbeit vorgetrieben, sodass für einen Meter Tunnel ein Monat benötigt wurde. Im Herbst 1936 waren die Bauarbeiten so weit fortgeschritten, dass die Gleise verlegt werden konnten. Am 1. August 1940 wurde die Strecke mit dampfbetriebenen Güterzügen in Betrieb genommen. Der reguläre Personenverkehr begann am 10. Februar 1941. Die Fertigstellung erfolgte 1944 mit der Elektrifizierung der Strecke. In den 50er und 60er Jahren des 20. Jahrhunderts war die Strecke wie andere Nebenstrecken in Norwegen von der Stilllegung bedroht.

Da aber die Nutzung durch Personenverkehr stetig zunahm, wurde davon abgesehen. Die neu gegründete Gesellschaft Flåm Utvikling AS übernahm 1998 den Verkauf, das Marketing und die Produktentwicklung für die Flåmsbahn. Im Jahr 2005 konnte mit 475.033 Fahrgästen ein neuer Besucherrekord aufgestellt werden und die Flåmsbahn ist damit eine der meistbesuchten Touristenattraktionen Norwegens.

