

Berg- und Talfahrt
Die Berninabahn überwindet mehr als 1800 Höhenmeter - ohne Zahnrad. Hier erreicht sie die Station Ospizio Bernina am Lago Bianco in der Schweiz



Und dann steht man am Berg in der Schweiz, sieht den Zug und fragt sich verwundert: Wie schafft er es nur, diese Strecke zu bewältigen, die selbst viele Fußgänger überfordern würde? Wie eine riesige rote Raupe kriecht der Wagen der Pilatusbahn den Hang hinauf, auf seiner 4,27 Kilometer langen Fahrt von Alpnachstad auf den Pilatus. Stetig, aber langsam, mit gerade mal neun bis zwölf Stundenkilometern. Die Steigung von bis zu 48 Prozent scheint dem kleinen Zug nichts auszumachen.

DASS DIE STEILSTE Zahnradbahn der Welt die Strecke bewältigen kann, verdankt sie vor allem Niklaus Riggenbach. Der Schweizer Ingenieur entdeckte in den 1860er-Jahren, dass Züge selbst extreme Steigungen überwinden können, wenn ein gezähntes Rad unter der Lokomotive in eine Zahnstange zwischen den Schienen greift. Zusammen mit anderen Ingenieuren baute Riggenbach die Vitznau-Rigi-Bahn. Sie fährt noch heute, 150 Jahre nachdem sie eröffnet wurde.

Im Juni 1889 ging dann auch die Pilatusbahn in Betrieb, nach und nach wurden die Alpen durch die Technik erobert. Arbeiterkolonnen rückten an, sprengten Trassen frei, bauten Tunnel, Viadukte, Brücken, verlegten Gleise. Mit der Bahn konnten die Touristen bequem aus Berlin und Paris anreisen; wie das

Meer wurden auch die Berge zum beliebtesten Urlaubsziel. Später ersetzte die Elektrizität den Dampfantrieb. Immer höher wollte man hinauf, sogar auf das Matterhorn. Doch die Pläne scheiterten am Widerstand der Alpinisten. Dafür baute man die Gornergratbahn. Wer oben auf 3089 Meter Höhe aussteigt, hat einen exklusiven Blick, auch auf das Matterhorn.

NACH UND NACH löste zwar das Auto die Eisenbahn als beliebtestes Transportmittel in den Alpen ab, rollten VW-Käfer, Renault 4 und Citroën 2CV voll beladen über den Brenner. Viele Bergbahnen jedoch sind bis heute in Betrieb geblieben. Berthold Steinhilber, 53, hat die technischen Meisterwerke fotografiert - von der Semmeringbahn im Osten bis zur Tendabahn im Westen. Gerade ist dazu sein Bildband „Alpen-

ZÜGE KÖNNEN SELBST EXTREME STEIGUNGEN ÜBER- WINDEN

bahnen“ erschienen. Rund vier Monate verbrachte der Fotograf aus Stuttgart in den Alpen. Fuhr mit der Bahn zur Bergstation, lief rund 1500 Kilometer, um den richtigen Standpunkt zu finden. Wartete stundenlang auf den Zug und das richtige Licht. Brach ab, wenn eines von beiden nicht kam.

Entstanden sind faszinierende Wimmelbilder alpiner Landschaften, durch die sich ein Zug schiebt, oft in der Ferne. Spektakulär winden sich die Bahnen um die Berge, um Höhe zu gewinnen, fahren durch Tunnel, über Brücken und Viadukte. Manchmal muss man suchen, bis man einen Zug entdeckt. Steinhilber sagt: „Je kleiner die Bahn, desto wichtiger ist sie. Wenn sie fehlt, funktioniert das Bild nicht.“ Erst durch die Umgebung erkenne man, was die Strecke besonders mache. Zugleich werte die Technik die Landschaft auf.

SEINE BILDER SIND Zeugnisse beeindruckender Ingenieurskunst aus 150 Jahren Bahngeschichte, eingebettet in die Wildnis der Alpen. „Mich interessiert nicht nur die schöne Natur, sondern vor allem die Frage, was der Mensch mit der Landschaft macht. Wie er sie verändert, um auf Wegen, Straßen und Schienen über die Berge zu kommen“, sagt Berthold Steinhilber.

Wie gut Natur und Technik miteinander harmonieren können, zeigen seine großartigen Fotografien. ••