

KLAUS VIEDEBANTT

BAHNBILDER

Eisenbahnlandschaften in Europa



FREDERKING & THALER



SCHWEIZ



»EIN ADLER KREIST AM BLASSEN FRÜHHIMMEL.
»PÜLÜF – PÜLÜF« DRINGT SEIN
HUNGRIGES PFEIFEN AUS DER BLÄUE;
DIE GABEL FÄCHERARTIG AUSGEBRIETET,
ER STEIGT ER ETWAS IN DIE TIEFE UND SPÄHT,
DANN HEBT ER SICH UNGEDULDIG
IN DIE OBEREN LÜFTE, DER SONNE ENTGEGEN,
JA HÖHER ALS DIE BERNINA, DIE SANFT UND
DOCH KÜHN IN DAS THAL HERNIEDERSCHAUT
UND DEN ERSTEN STRAHL DES TAGGESTIRNS MIT
IHREM SILBERSCHILD AUFFÄNGT.«

Jakob Christoph Heer, Schweizer Schriftsteller (1859–1925)

Auf den Spuren der Eiszeit. Im Herzen der Zentralalpen liegen die mächtigen Berge der imposanten Bernina-Gruppe, ein Naturparadies: Nadelwälder und Almwiesen, Felder ewigen Eises, zerklüftete Felswände. Die Bernina hat nicht nur eine imposante Fauna, sondern auch eine vielschichtige Tierwelt. Das Bernina-Massiv mit seinen weltbekannten Gipfeln wie dem Piz Bernina oder dem Piz Palü und der eindrucksvollen Gletscherwelt mit dem mächtigen Persgletscher gehören zu den schönsten Bergpanoramen der Alpen. Ob spektakuläre Aussichten auf den Palügletscher von der malerischen Alp Grüm, eine Entdeckungsreise im Gletschergarten Cavaglia oder der faszinierende Gletscherweg zum Morteratschgletscher – ein Highlight jagt das nächste.

Die Fahrt von Chur oder St. Moritz nach Tirano in Italien gehört seit ihrem Bau vor über 100 Jahren zu den schönsten Bahnstrecken der Welt. Die Strecke über den Bernina Pass ist die höchste Alpenquerung auf Schienen und inzwischen sogar ein UNESCO-Weltkulturerbe.

»NATUR IST NICHT NUR DAS,
WAS MAN MIT BLOSSEM AUGE SEHEN KANN!«

Edvard Munch, norwegischer Maler (1863–1944)

Sie ist nur ein Ableger der berühmten Bergenbahn zwischen Oslo und Bergen in Norwegen und sie ist auch nur 20,2 Kilometer lang. Aber die Flambahn (norwegisch: Flåmsbana) gilt dennoch als eine der schönsten Bahnstrecken der Welt. Die Gleise beginnen im 866 Meter hohen Myrdal auf dem norwegischen Hochplateau führen durch das fotogene Flåm-Tal bis hinunter zum Fjordhafen, der ganzjährig eisfrei ist. Deshalb wurde die Flambahn 1923 als Frachtlinie begonnen, doch da 18 der 20 Tunnel per Hand aus dem Fels geschlagen wurden, dauerte es bis 1940, ehe die ersten Züge, gezogen mit Dampflok, auf die - bis heute eingleisige - Strecke gehen konnten. Vier Jahre später wurde sie elektrifiziert.

Etwa eine Stunde sind die Züge unterwegs, mit 30 km/h bergab, mit 40 km/h bergauf. Wegen einiger steiler Abschnitte müssen die Lokführer öfter und kräftiger zum Bremshebel greifen. Am Kjosfossen, einem spektakulären Wasserfall, gibt es einen kurzen Stopp für die Fotografen, eine Gelegenheit, die sich kaum ein Passagier entgehen lässt. In den fünfziger und sechziger Jahren spielte der Warenverkehr auf der Flambahn eine immer geringere Rolle, deshalb sollte sie – wie auch andere Nebenbahnen in Norwegen – stillgelegt werden. Doch inzwischen entdeckten mehr und mehr Touristen den Reiz dieser Bahnfahrt, deshalb blieb die Bahn erhalten. Inzwischen ist sie eine der großen Attraktionen Norwegens, die jährlich schon mehr als 700.000 Reisende angezogen hat. Viele steigen aus der Bergenbahn aus für diesen Abstecher.

Vorbeiziehen an blühenden Wiesen hin zu schwindelerregenden Schluchten, gesäumt von kargem Felsen, an dem sich gigantische Wasserfälle tosend ins Tal stürzen. Der Reisende erlebt in der Flåmsbahn die Schönheit und die Gewalt der norwegischen Natur in einem Atemzug.





PORTUGAL

Der Gare do Oriente, pulsierendes Herz des Nah- und Fernverkehrs im Osten Lissabons, empfängt die Reisenden seit 1998. Der futuristische Bau wurde seinerzeit als Eingang der Expo errichtet (rechts). Die Straßenbahn der portugiesischen Metropole hat ein Jahrhundert mehr auf dem Buckel.

Seit 1873, zunächst von Pferden gezogen, elektrifiziert 1901, schiebt sie sich durch die schmalen Gässchen und engen Kurven der Altstadt – eine Fahrt mit ihr: unvergesslich (unten).

ÜBER LISSABONS BERGE

EISENBAHNROMANTIK UND MORBIDE PRACHT AM MEER

„Eléctricos“ nennen die Lissabonner ihre historischen Straßenbahnen, schmale, nicht allzu lange Waggons, die gerade noch durch die engen, kurvigen Gassen der Alfama, der Altstadt, passen. Die gelben Wagen sind zwar dem regen Verkehr der portugiesischen Hauptstadt nicht mehr gewachsen, längst haben moderne Tram-Konstruktionen, Busse und die Metro diese Aufgaben genommen. Aber die Eléctricos waren inzwischen zu Touristen-Attraktionen eigenen Rechts geworden und so bleiben sie erhalten. In der Altstadt ist die Tram der Linie 28 oft proppenvoll mit Besuchern aus aller Welt – eine leichte Beute für die offenkundig speziell trainierten Taschendiebe. Die Polizei hat bereits Beamte für den Einsatz in den Bahnen geschult. Aber auch in den mo-

dernern Trams der Linie 15, die nach Belém fahren, sind die Ganoven aktiv.

Der Stadtteil birgt drei viel besuchte Sehenswürdigkeiten, den Torre de Belém im manuelinischen Baustil, ein Turm, der in die Mündung des Tejo hineinreicht, dazu das nahe Denkmal für Portugals Entdecker und Seefahrer (Padrão dos Descobrimentos) und das Mosteiro dos Jerónimos. In dem 1502 gegründeten Kloster, einem Weltkulturerbe, befinden sich die Gräber des Lyrikers Fernando Pessoa, des Entdeckers Vasco da Gama und des Nationaldichters Luís de Camões sowie einiger Könige. In der Nähe liegt das Café „Confeitaria de Belém“, das bekannt ist für seine Pastéis de Belém, Blätterteigtörtchen mit Puddingfüllung, die mittlerweile in ganz Portugal als Pastéis de Nata angeboten werden. Sie sollen im nahen Jerónimo-Kloster erfunden worden sein.

Angesichts der Zuneigung der Lissabonner zu ihren Straßenbahnen ist es nicht verwunderlich, dass das Verkehrsunternehmen Carris sein gleichnamiges Museum den Trams und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln gewidmet hat. Es befindet sich in einem aktiven Bahn-Depot. Einige alte rot-weiß lackierte Waggons sind auch für Stadtrundfahrten eingesetzt, sie starten am Praça do Comércio am Tejo-Ufer.

LEICHT, LICHT UND WELTKLASSE

Die Eisenbahn ist in Lissabon mit mehreren Bahnhöfen vertreten, etwa dem Bahnhof Rossio mit seiner schönen manuelinischen Fassade. Dort starten tagsüber im 15-Minuten-Takt die Züge ins 25 Kilometer entfernte Sintra, ein Weltkulturerbe dank seiner prächtigen Paläste. Am Bahnhof Cais do Sodré gehen die Züge ab in die benachbarten Seebäder Estoril und Cascais. Seit König Luis I. sich Ende des 19. Jahrhun-




derts für eine Sommerresidenz an der klimatisch begünstigten Bucht entschied, sind beide Orte gleichermaßen populär bei Portugiesen und ausländischen Touristen. Die Bahnfahrt dauert etwa 40 Minuten, tagsüber gehen die Züge alle 20 Minuten.

Ein eindrucksvolles Bauwerk ist auch der Bahnhof Oriente, ein Werk des spanischen Stararchitekten Santiago Calatrava. Die Station entstand zur Weltausstellung Expo 98; berühmt wurde die leichte, hell wirkende Bahnsteighalle und das quer dazu liegende Untergeschoss. Es bietet einen direkten Zugang zu einem Einkaufszentrum, das in einer ehemaligen Expo-Halle entstand. Heutzutage ist die Es-

tação do Oriente de facto der Hauptbahnhof der Hauptstadt und es gehen alle wichtigen Fernverbindungen der Staatsbahn CP über diese Station. – die Drehscheibe des Bahnverkehrs nach Nord-Portugal und in den Süden, an die Algarve.

Oriente ist vor allem die wichtigste Station der beiden Hochgeschwindigkeitszüge, die seit 1999 als „Alfa Pendular“ mit italienischer Neigetechnik und Geschwindigkeit mit bis 220 km/h durch Portugal flitzen. Die Züge bieten kostenloses WiFi und haben Automaten oder teilweise auch Cafeterias für Getränke und Snacks. Die Fahrt von Lissabon über Coimbra ins 332 Kilometer entfernte Porto, die zweitgrößte



Fernwehträume ohne Auto - Auf Schienen die landschaftliche Vielfalt Europas erleben: ein Bildband, der Reisesehnsüchte weckt. Nicht nur für Eisenbahnfans.

*Eisenbahnlandschaften
in Europa*

BAHNBILDER

Klaus Viedebantt

BAHNBILDER

Eisenbahnlandschaften in Europa

192 Seiten, ca. 150 Abb., 26,8 x 28,9 cm · Hardcover

€ (D) 39,99 | € (A) 41,20 | sFr 52,90

ISBN: 978-3-95416-402-8 | WG 352

ET April 2023

FREDERKING & THALER

