

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN



Der über 3300 Meter hohe Theodulpass hatte schon im Neolithikum eine grosse Bedeutung. 6000 Jahre später ist er für uns Biker einer der höchst anfahrbaren Punkte der Alpen und ein grossartiges Highlight.

HISTORISCHE ALPENROUTEN

1. DIE ERSTEN WEGE

Die geologische Auffaltung der Alpen als mehrstufiger Prozess begann vor 135 Millionen Jahren und fand ihren Abschluss vor 30 bis 35 Millionen Jahren. Die frühesten Hinweise auf Menschen sind eine Million Jahre alt und stammen vom Südwestrand der Alpen (Höhle an der Riviera bei Monaco). Man geht davon aus, dass die ersten Jäger und Sammler vor rund 100 000 Jahren in die Alpen vordrangen. Nach der letzten Eiszeit (10 000 – 5500 v. Chr.) erhöhte sich die Zahl der Wildbeuter in Alpen stark. Zahlreiche Spuren dieser Jäger- und Sammler bezeugen, dass nun ein günstigeres Klima herrschte. Denn die Fundstellen liegen in alpinen Hochlagen bis 2400 m ü. M. und sind Zeugen der saisonalen Nutzung von Jagdgebieten oberhalb der Baumgrenze. Die Wildbeutergesellschaften beginnen sich immer mehr zu spezialisieren (spezialisierte Jäger für Höhlenbären oder Rotwild, spezielle Fischer- oder Sammlergruppen). Um eine ausreichend vielseitige Nahrungsgrundlage zu erhalten müssen sie gegenseitig Produkte austauschen. Der systematische Handel in den Alpen wird «erfunden».

Zwischen 5500 und 4000 v. Chr. (via Südwestalpen und Ostalpen) erreichen Ackerbau und Viehwirtschaft die Alpen. Es beginnt die Besiedlung der Alpen. Aber dies vorerst nur in inneralpinen Trockenzonen oder am mediterran geprägten Südsaum der Alpen. 3800 – 2000 v. Chr. dringt die Kenntnis der Metallverarbeitung aus dem Nahen Orient in die Alpen vor. Sie verbessert die Existenzbedingungen der Menschen und ist mit einer Nutzungsintensivierung verbunden. Es gibt eine zunehmende

Inanspruchnahme des alpinen Lebensraumes. Zahlreiche Passfunde weisen auf eine intensive Nutzung der Gebirgslagen hin. Sie sind aber auch Zeugen für den Austausch und die Kommunikation über die Pässe hinweg und zwischen den Talschaften. Bekannte Funde aus dieser Zeit ist der «Ötzi» vom 3210 Meter hohen Tisenjoch (Tirol / Südtirol) oder die zahlreichen Ausrüstungs- und Waffenfunde vom 2756 Meter hohen Schnidejoch (Berneroberland / Wallis). Aber auch das 1895 gefundene rund 6000 Jahre alte Steinbeil vom Theodulpass (Wallis / Aostatal) gehört in diese Zeit. Mit über 3300 Metern Höhe ist dieser der höchstgelegene Alpenpass welcher eine «Alptransit»-Bedeutung hatte.

Gebaute Weganlagen gab es in dieser Zeit noch nicht. Aber im Laufe der Jahrtausende und durch die ständige Benutzung entstanden Wege. Auf ebenen Strecken verzweigten sich diese und bei Engstellen (Klausen, Pässen) liefen sie wieder zusammen. Zur Umgehung der kaum passierbaren Schluchten verliefen sie (im Gegensatz zu späteren Weganlagen) um einiges länger in alpinen Höhenstufen. Während der kleinen Eiszeit (15. – 19. Jahrhundert) sind einige dieser Übergänge vom Gletscher zurückerobert worden und gerieten in Vergessenheit wie auch der Theodulpass.



Frühjahrs-camp Haute-Provence: Möglicherweise ist Hannibal mit seinem Heer durch dieses Tal gezogen.

2. HANNIBAL'S ALPENÜBERQUERUNG

Historische Alpenrouten

218 vor Christus gelang dem Karthagerführer Hannibal die legendärste und wohl auch spektakulärste Alpenüberquerung der Geschichte. Hannibal (*246 v. Chr., † 183 v. Chr.) gilt als einer der größten Feldherren der Antike. Der brillante Kriegsstrategie fügte dem Römischen Reich mehrere schwere Niederlagen zu.

Die Vorgeschichte

Im 8. Jahrhundert v. Chr. gegründet, entwickelte sich Karthago ab dem 6. Jahrhundert v. Chr. zu einer bedeutenden See- und Handelsmacht. Karthagische Seefahrer unternahmten weite Entdeckungsreisen und segelten bis zum Golf von Guinea und bis nach Britannien. Es wurden Kolonien auf den Balearen, Korsika, Sardinien, an der nordafrikanischen und südwestlichen Küste Spaniens gegründet. Die Kolonien Pantelleria, Malta und Sizilien hatten zudem als Stützpunkte für die Sicherung der Handelswege eine grosse Bedeutung. Die zunehmende Expansion Roms, so wie die Interessenkonflikte um Sizilien, führte zum Konflikt der beiden Mächte, welcher in den drei Punischen Kriegen ausgetragen wurde. Im 1. Punischen Krieg (264–241 v. Chr.) wurden die Karthager vernichtet und mussten Sizilien, später auch Sardinien und Korsika, an Rom abtreten. Karthago weitete nun seinen Machtbereich in Spanien aus. Hannibal eroberte dabei als erst 26-Jähriger Oberbefehlshaber, das mit Rom verbündete Sagunt (Stadt 35 km nördlich von Valencia). Rom drohte Karthago mit Krieg, falls sie Hannibal nicht ausliefern. Karthago stand aber hinter ihrem erfolgreichen Feldherren was zum 2. Punischen Krieg (218–201 v. Chr.) führte.

Die Alpenüberquerung

Um einen Kriegsvorteil zu erzielen, entschloss Hannibal nicht nur Rom selbst anzugreifen, sondern er wollte Rom mit einem Angriff aus Norden quasi in den Rücken fallen. Statt des direkten Wegs via See- und Ligurische Alpen, entschied sich Hannibal den Alpenkamm weiter im Norden zu überqueren. Von Spanien kommend führte er sein gewaltiges Heer mit 50 000 Soldaten, 9000 Reitern und 37 Kriegselefanten via Provence und das Durance-Tal Richtung Norden. Auch wenn es archäologisch noch nicht bewiesen ist, wählte er mit grosser Wahrscheinlichkeit für seine Überschreitung den 2482 Meter hohen Col de Clapier, zwischen der Maurienne und dem Valle Susa.



Lage von Karthago und karthagischer Machtbereich um 264 v. Chr.

Ende November im Jahre 218 v. Chr. erreichte er den Alpenhauptkamm. Neun Tage dauerte der Aufstieg vom Alpenrand bis auf die Passhöhe. Gemäss Überlieferung gab es auf der Passhöhe ausreichend Platz für ein grosses Heerlager – was wiederum für die «Col de Clapier-Variante» spricht. Konflikte mit verschiedenen Stämmen (sie waren am Kriegsmaterial Hannibals interessiert), Kälte und Hunger aber auch Lawinen und Abstürze im sehr steilen Abstieg ins Valle Susa, forderten einen Verlust von 20 000 Soldaten. Keiner der Kampfelefanten erreichte die Poebene. Drei Tage dauerte der Marsch seines Heeres von der Passhöhe bis nach Turin. Die schweren Verluste in den Alpen, konnte Hannibal mit keltischen Kriegern aus der Po-Ebene egalisieren.

Der Angriff

Durch den überraschenden Angriff konnte er die taktischen Schwächen des römischen Militärsystems mehrfach mit enormem Erfolg ausnutzen und in den Schlachten am Ticinus, an der Trebia (beide 218 v. Chr.) und am Trasimenischen See (217 v. Chr.) die meist deutlich überlegenen römischen Legionen schlagen. Vom Nachschub abgeschnitten konnte er Rom jedoch nicht ernsthaft gefährden.



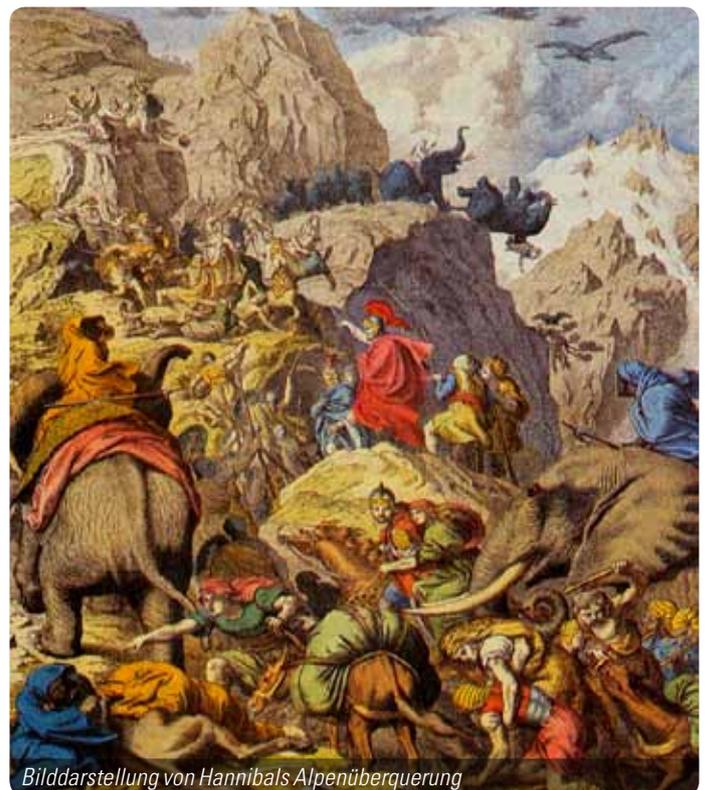
Wien-Nizza Trilogie: Auf dieser Ebene beim Col de Clapier hat Hannibal sein Heerlager aufgeschlagen.

Was danach passierte

Unter Scipio landeten die Römer in Nordafrika und zwangen Hannibal zur Rückkehr. In der Schlacht von Zama wurde Karthago entscheidend besiegt. 201 v. Chr. musste sich Karthago einem harten Friedensvertrag fügen. Sie mussten Spanien an die Römer abtreten, ihre Kriegsflotte aufgeben, Tribute zahlen und durften nur noch mit der Genehmigung Roms Kriege führen. Damit hatte Karthago seinen Status als Grossmacht verloren. Auf römischen Druck verlor Hannibal 200 v. Chr. seine Stellung als karthagischer Stratege. Er wandte sich der Innenpolitik zu, um die politische und militärische Macht der Stadt wieder aufzubauen. Seine innenpolitischen Gegner konnten ihn 195 v. Chr. ins Exil treiben. Er floh aus dem römischen Machtbereich. Im östlichen Mittelmeerraum war er unter anderem als Feldherr für Syrien tätig.

Nach der Niederlage von Syrien gegen Rom musste Hannibal 190 v. Chr. das Seleukidenreich verlassen. Er hielt sich ein Jahr lang in Kreta auf, bis sich auch dort der römische Einfluss vergrösserte. Hannibal floh in die hellenistischen Monarchien Kleinasiens. Zunächst trat er in die Dienste Armeniens. Auf römischen Druck hin musste er nach Bithynien fliehen. Hier konnte er sich wiederum als Flottenkommandant gegen die Römer einsetzen. Er liess Tonkrüge mit Giftschlangen befüllen und mittels Schiffskatapulten auf die gegnerische Flotte schleudern. 183 v. Chr. forderte Rom ein weiteres Mal die Auslieferung Hannibals, welcher der bithynische König schliesslich nachkam. Hannibal entzog sich jedoch der Gefangennahme indem er sich mit Gift das Leben nahm.

Karthago erholte sich wirtschaftlich von der Kriegsniederlage, musste sich aber später mit der aggressiven Expansion der benachbarten Numider auseinandersetzen. Nach Plünderungen schlug Karthago 150 v. Chr. zurück, was Rom einen Vorwand lieferte, Karthago im Dritten Punischen Krieg (149–146 v. Chr.) endgültig zu zerstören.



Bilddarstellung von Hannibals Alpenüberquerung

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Römerbrücke auf einer unserer Touren in Finale Ligure.

3. RÖMERSTRASSEN

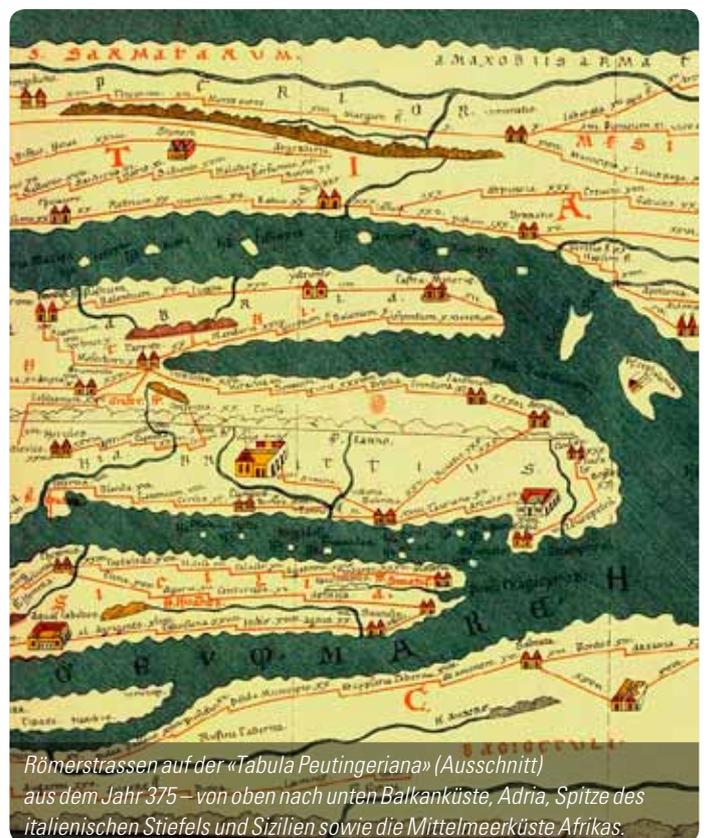
Historische Alpenrouten

Im Jahre 312 v. Chr. begann mit der «Via Appia» der Aufbau des Römischen Strassennetzes. Ganze 300 Jahre sollten aber noch vergehen, bis die ersten befahrbaren Strassen im Alpenraum entstanden und damit das erste Strassenverkehrsnetz der Alpen aufgebaut wurde. Durch den Gallischen Krieg (58–50 v. Chr.) expandierte das Römische Reich in Regionen jenseits der Alpen. In den Westalpen beginnend, befestigten sie deshalb einige alpenüberquerende Routen. Dabei ging es primär um militärpolitische Interessen. Mit den steingepflasterten Strassen war es nämlich erstmals möglich, schnell und in grosser Zahl Truppen von einem Ort zum anderen zu verschieben. Begleitend wurden von den Römern auch Kastelle errichtet. Mit der Gründung von Etappen- und Garnisonstädten begann zusätzlich die Geschichte der alpinen Städte. Bereits im 1. Jh. n. Chr. wird die Gesamtlänge der römischen Strassen auf 80 000 Kilometer geschätzt (von Portugal bis in die Türkei und von Vorderasien und Nordafrika bis nach Britannien).

Die Befestigung dieser Strassen erfolgte durch einen genauen Schichtaufbau. Um den Grund zu sichern gab es einen rund 1 Meter tiefen Aushub. Danach wurden mit groben Steinen, dann mit Kies und darauf mit Sand immer feiner werdende Schichten aufgebracht, bis die Fahrbahndecke mit Pflastersteinen auf eine feste Breite ausgelegt wurde. Randsteine formten Rinnen in die Konstruktion. Dank diesem Aufbau blieben diese, im Gegensatz zu den Naturwegen, auch bei feuchten Verhältnissen weitgehend passierbar. Sie weisen dank weiten Serpentina und Kunstbauten eine sehr gleichmässige, relativ geringe Steigung auf und sind im ebenem Gelände oft schnurgerade angelegt.

Die Römerstrassen durch die Alpen (von West nach Ost)

1. Via Julia Augusta #1 (13 v. Chr.): Von Genua entlang der ligurischen Küste und via Finale und Ventimiglia durch die Seealpen bis in die Provence.
2. Aus der Poebene via Turin und durch das Susatal führte eine Römerroute über den Col de Montgenèvre nach Briançon. Im Anschluss folgte die Via Domitia (118 v. Chr.), welche via Embrun, Gap, Sisteron, Apt (Einmündung der Via Julia Augusta von Genua) und Nimes über den «Col de Panissars» (Pyrenäen) nach Spanien weiter läuft.
3. Römische Rheintalstrasse: Von Mailand via Novara und Ivrea nach Aosta. Hier verzweigte sich die Strasse. Die Südliche verlief über den Kleinen St. Bernhard ins Tarentaise. Die Nördliche führte über den Grossen Sankt Bernhard nach Martigny, Vevey, Avenches, Augst, Strassburg und Speyer bis nach Mainz.
4. Allgäu-Strasse (ca. 60 n. Chr.): Von Mailand via Como und Chiavenna über den Splügenpass nach Andeer und Chur. Weiter via Bregenz nach Augsburg.
5. Eine weitere Römerroute in dieser Region führte von Chiavenna in Norditalien nach Chur. Es wird vermutet, dass für den Nord-Süd-Verkehr die Route über den Julier- und Malojapass gewählt wurde, während für den Süd-Nord-Verkehr die direktere und steilere Route über den Septimerpass (hier wurde 2007/08 ein römisches Feldlager entdeckt) benutzt wurde.



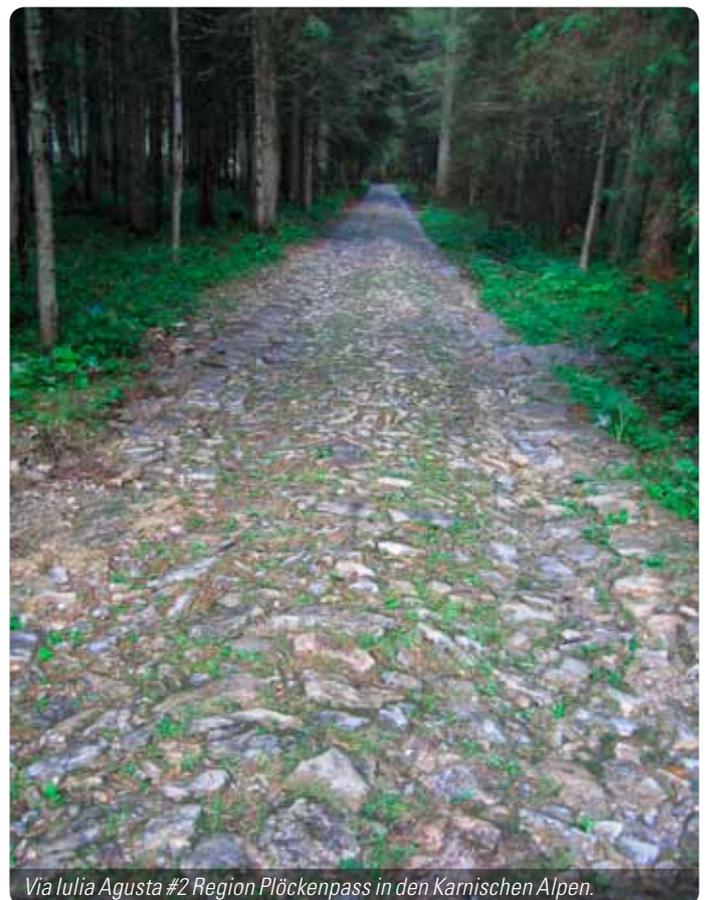
Römerstrassen auf der «Tabula Peutingeriana» (Ausschnitt) aus dem Jahr 375 – von oben nach unten Balkanküste, Adria, Spitze des italienischen Stiefels und Sizilien sowie die Mittelmeerküste Afrikas.



Via Iulia Augusta #2 am Col di Caneva in den Karnischen Alpen.

6. Via Claudia Augusta (15 n. Chr.): Vom Veneto über Verona, Bozen, Meran über den Reschenpass und den Fernpass nach Augsburg.
7. Via Raetia (um 200 n. Chr.): Von Verona via Bozen und Sterzing über den Brenner nach Innsbruck und über den Seefelder Sattel nach Mittenwald und Augsburg.
8. Via Claudia Augusta Altinate (47 n. Chr.): Von Altinum (Vorgängersiedlung von Venedig) über Feltre und das Valsugana nach Trento, wo sie in die Via Claudia Augusta mündet welche nach Augsburg führt. (Im Frühjahrscamp Levico-Valsugana sind wir abschnittsweise auf dieser Römerstrasse unterwegs).
9. Via Iulia Augusta #2: Sie führt von Aquileia (nähe Trieste) nordwärts über den Plöckenpass (Beim Projekt Wien-Nizza und der anschließenden Wien-Nizza Trilogie waren wir mehrere längere Abschnitte auf dieser Römerstrasse unterwegs) ins Drautal, teilt sich dann in zwei Routen, welche nach Innsbruck bzw. nach Salzburg führen.
10. Via Gemina: Von Aquileia (nähe Trieste) via Julische Alpen nach Ljubljana und weiter Richtung Norden bis zur Nord- und Ostsee. Diese Route ist auch als so genannte «Bernsteinstrasse» bekannt.

Nach dem Untergang des Römischen Reiches im Jahr 476 und dem Rückzug aus den Alpen verfielen diese Strassen allmählich. Die Wegbarkeit der Alpen wurde deutlich schlechter und die Bevölkerung ging alpenweit deutlich zurück. Die ab dem 11. Jahrhundert neu angelegten mittelalterlichen Wege und Strassen erhielten dann meist eine andere Trasseführung als die Römerstrassen. Bis heute existieren aber noch zahlreiche gut erhaltene Abschnitte von Römerstrassen, und auch einige Römerbrücken haben den letzten 2000 Jahre standgehalten.



Via Iulia Augusta #2 Region Plöckenpass in den Karnischen Alpen.

LUKAS STÖCKLI

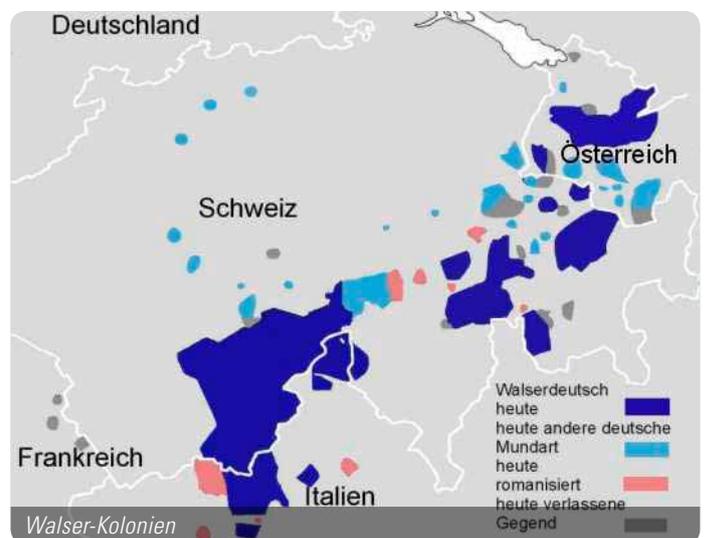
GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Spektakulärer Walser-Übergang am Monte-Rosa Massiv.

4. DIE WALSER

Historische Alpenrouten

Im ausgehenden 8. Jahrhundert zogen die ersten Alemannen über den Gemmi- und Grimselpass ins Oberwallis um sich hier niederzulassen. Bereits wenige Generationen später (Ende 12. Jahrhundert), begannen ersten Gruppen ihre (neue) Heimat wieder zu verlassen. Zuerst Richtung Süden, später Richtung Osten, überstiegen sie Pässe um sich in den benachbarten Bergtälern anzusiedeln. Die Auswanderung erreichte im 13. Jahrhundert den Höhepunkt und fand 1360 ihren Abschluss. Weshalb die Walliser auswanderten – und so zu «Walsern» wurden – ist bis heute nicht restlos geklärt. Als möglicher Grund wird oft die Überbevölkerung genannt. Wahrscheinlich wurden durch fremde Feudalherren aber auch Anreize zur Aussiedlung gegeben. Immerhin waren die Walser als ausgesprochene Höhenspezialisten bekannt. Zäh, arbeitsam und vor allem geschickt im Umgang mit der Natur und ihren Gewalten. Mit diesen Voraussetzungen waren sie prädestiniert für die Urbarmachung der rauen und hochgelegenen Talschlüsse oberhalb der damaligen Dauersiedlungen. Aber auch für den Bergbau, den Saumhandel oder die Sicherung von Pass- und Handelswegen waren sie sehr qualifiziert. Die Herrscher der betreffenden Gebiete förderten diese Besiedlung durch Steuerbefreiung und Vergabe besonderer Kolonialistenrechte. Die Siedler erhielten Freiheit und das so genannte «Walserrecht» (eigene Gerichtsbarkeit) und wurden deshalb auch «Freie Walser» genannt.



Die Walserkolonien

Süden:

Einige Gruppen überquerten vor 1200 den Simplon und kolonisierten die Südseite des Passes. Im 13. Jahrhundert wurden dann mehrere italienische Hochtäler besiedelt. Das Val Formazza im Nordpiemont ist dabei die einzige Walser Kolonie, die direkt an das Goms grenzt, das ursprüngliche Land der Walser Bevölkerung. Von hier zogen sie später weiter und gründeten Boso-Gurin, die heute einzige deutschsprachige Ortschaft im Kanton Tessin. Via Theodulpas gelangten sie ins Valtourneche und via Monte-Moro-Pass nach Macugnaga im Anzascatal. Die Walliser begannen ab nun von der West- und Ostseite mit der Besiedlung der Monte-Rosa Südtäler. Aus dem Anzascatal gingen sie über den Colle del Turlo (Der im Walser Dialekt genannte «Türlipass» ist für den ambitionierten Biker der wohl imposanteste Walser-Übergang) ins Valsesia wo Alagna gegründet wurde. Über den Colle Dorchetta besiedelten sie die gottverlassenen Seitentäler des Valsesia, wo sie Rima und Rimella gründeten. Colle del Loo und Col d'Olen brachten sie ins Gressoney-Tal, wo sie die gleichnamige Siedlung gründeten. Via Bättaforko-Pass wurden das Vall d'Ayas «erschlossen». Einige Flurnamen oder Namen von Bergen werden bis heute in ihrer ursprünglichen Walserform angegeben. Andere Namen können klar als Walser-Abstammung identifiziert werden. Interessant ist, dass diverse Passübergänge an bekannten Walserrouten, den Namen «Furka» (in unterschiedlichen Dialekten) enthalten (Furka, Furka-Joch, Chley Furgga, Gross Furgga, Bättaforka, Guriner Furggu, etc).

LUKAS STÖCKLI
GIPFELSTÜRMER DER ALPEN



Der spektakuläre Colle del Turlo (Türlipass) wurde 1930 von Alpini-Soldaten ausgebaut.

Osten:

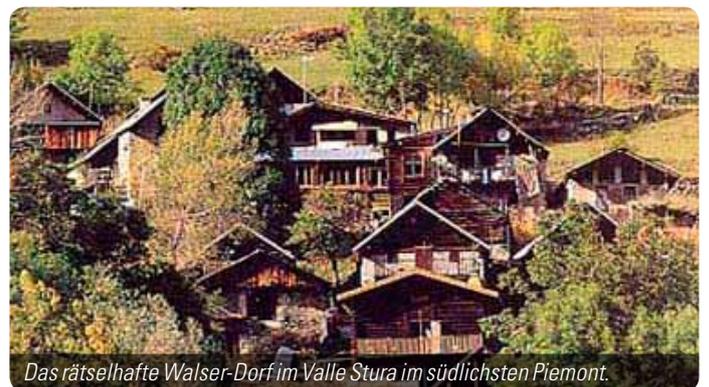
Via Furkapass liessen sich im 12. Jahrhundert Walsler Siedler im Urserental (Uri) nieder. Von hier aus drangen einzelne Sippen weiter über den Oberalp pass bis Obersaxen. Andere Walsler Kolonien Graubündens verdanken ihre Entstehung Einwanderern aus den Südkolonien. Nach und nach entstanden Walslerkolonien in Vals/St. Martin, Signina, Safiental, Tenna, Valendas, Versam, Tschappina, Avers, Mutten, Schanfigg (Arosa, Langwies und Praden), oberes Landwassertal (Davos und Jenisberg) und im Prättigau. Wahrscheinlich aus dem Prättigau gelangten die Siedler später nach Liechtenstein (Triesenberg und Planken) und in den Kanton St. Gallen (Calfeisental und Taminatal). Sie zogen über die heutigen Landesgrenzen hinweg nach Vorarlberg: (Grosses Walsertal, Kleines Walsertal, Tannberg mit Schröcken, Lech und Warth, Brand, Bürserberg, Dünserberg, Schnifiserberg, Thüringerberg, Nenzingerberg, Ebnit im Bregenzerwald, Laternsertal, Damüls und Silbertal) ins Tirol (Galtür) und gar bis nach Bayern (Gerstruben im Allgäu)

Westen:

Im 12. und 13. Jahrhundert setzten sich deutschsprachige Walliser in Vallorcine, im französischen Savoyen fest. Sie legten dort drei Siedlungen an. Zwei von ihnen heissen noch heute Les Allamands. Die deutsche Mundart ist hier jedoch schon längst erloschen.

Norden:

Leute aus dem Lötschental schlugen im 12. und 13. Jahrhundert im Berner Oberland neue Wohnsitze auf. Sie siedelten im Lauterbrunnental und in Planalp (Brienz). Eine weitere Niederlassung gründeten sie westlich von Thun. Eine Reihe von Walsersiedlungen wurde aufgegeben oder in Alpen (Almen) umgewandelt. Andere erlebten im 19. Jh. einen Aufschwung als Tourismusorte (Davos, Arosa). Walsersiedlungen sind teilweise an ihrer Architektur zu erkennen, während das frühere Unterscheidungsmerkmal – der Walserdialekt – leider immer mehr verschwindet (vor allem in Italien). Unerwarteten und auch einen rätselhaften «Walserkontakt» gibt es im Valle Stura. Weshalb hier (200 km südlich der nächsten Walsersiedlung) ein Walserdorf entstanden ist, ist noch nicht mit Sicherheit geklärt...



Das rätselhafte Walsler-Dorf im Valle Stura im südlichsten Piemont.

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Sacra di San Michele im Susatal. Mit Mont Cenis und Montgenèvre führen zwei der ältesten Pilgerübergänge durch dieses Tal. Gegründet 983, gilt das Kloster heute als Symbol des Piemonts.

5. PILGERWEGE

Historische Alpenrouten

Wallfahrten führten seit Begründung des Christentums zu Überquerungen der Alpen. Die wichtigsten und ältesten Pilgerübergänge waren Mont Cenis, Montgenèvre und Gr. St. Bernard. Später kamen Gotthard, Kl. St. Bernard und Brenner dazu. Die erste Beschreibung einer Pilgerreise wurde 333 verfasst. Die meisten Wallfahrten haben ihren Ursprung aber erst im 15. Jh., einige gehen zurück ins frühe Mittelalter. Die Pilgerrouten waren über lange Zeiträume konstant. Oftmals folgten sie Römerstrassen, spätmittelalterlichen Wegen oder alten Handelsrouten.

Die drei wichtigsten Wallfahrtsorte des Mittelalters waren Rom (Grab von Petrus und Paulus), Santiago de Compostela (Grab von Jakobus) und das «Heilige Land» Jerusalem – wobei dies der älteste und somit erste christliche Wallfahrtsort war.

Bereits 726 entstanden entlang dieser Pilgerrouten Infrastrukturen zum Schutz der Pilger. Klöster, Bischofssitze und Ritterorden wurden gegründet. Hospize, Kirchen und Kapellen wurden erbaut. Das Wallfahrtswesen wurde von den Herrschern geregelt und geschützt.

Die beiden bekanntesten Pilgerrouten

Die «Via Francigena» wurden von Pilgern aus dem Fränkischen Reich auf ihrem Weg nach Rom begonnen. Die Hauptroute hat ihren Beginn in Canterbury (Südengland). Nebst dem religiösen Wert hatte sie auch eine politisch-militärische und ökonomische Bedeutung. Sie war die Hauptschlagader, die Italien mit dem übrigen Europa verband. Die 1600 Kilometer lange Pilgerreise dauerte etwa 80 Tage. Der Weg führte via Briançon ins Wallis. Weitere Zubringerwege aus Norddeutschland und Holland trafen auf dem Weg nach Süden auf die selbe Route. Beim Gr. St. Bernard überquerten sie schliesslich den Alpenhauptkamm. Das Hospiz auf der Passhöhe wurde (wie dieses beim Kl. St. Bernard) Mitte des 11. Jahrhunderts gegründet. Durch das Aostatal führte die Route weiter Richtung Rom. Ein Grossteil des Weges verlief auf der alten römischen Rheintalstrasse. Eine zweite Hauptroute verlief von Norddeutschland via Augsburg und Innsbruck und führte über den Brennerpass und weiter nach Florenz. Dieser Weg folgte meistens der römischen «Via Raetia». Die Route gabelte sich in Augsburg wobei die Westroute am Gotthard den Alpenkamm überquerte. Auf dem weiteren Weg Richtung Rom verbanden, kreuzten und trennten sich die Hauptwege immer wieder und folgten dabei oft den alten Römerwegen.



Der Gr. St. Bernard mit seinem Hospiz, ist einer der geschichtsträchtigsten Übergänge der Alpen.

Der Jakobsweg

Der Jakobsweg führte die Pilger zum Grab des Apostels Jakobus in Santiago de Compostela (Nordwest-Spanien). Jakobus wurde 44 n. Chr., in Palästina hingerichtet und gemäss unterschiedlichen Geschichten nach Santiago gebracht. Die Verbindung von Jakobus mit Spanien hätte wohl nie eine so grosse Bedeutung erhalten, wenn 711 nicht die Mauren in Spanien eingefallen wären. 844 konnten sie von den Christen geschlagen und zurückgedrängt werden. Laut Legende soll die Erscheinung von Jakobus, auf einem weissen Streitross, den Sieg herbeigeführt haben. Es war der Triumph der Christen über den Islam. Die Wiederauffindung des Grabes Jakobus wird auf die Jahre zwischen 818 und 834 datiert. Kurz danach begannen die Pilgerströme aus ganz Europa einzusetzen.

Unzählige Routen aus ganz Europa führen in Frankreich zu den vier grosse Hauptrouten, welche im Baskenland die Pyrenäen überqueren und gemeinsam nach Santiago führen. In den Alpen spielt einmal mehr das Valle Susa mit Montgenèvre und Mont Cenis eine entscheidende Rolle.

LUKAS STÖCKLI
GIPFELSTÜRMER DER ALPEN



Am Mont Cenis überqueren die Pilger schon seit Jahrhunderten den Alpenkamm.

Weitere Wallfahrtsorte und Pilgerrouten

Heute gibt es eine Vielzahl weiterer Pilgerstätten. Die bekanntesten sind San Giovanni Rotondo, Lourdes, Fátima, Padua, Assisi, und Mariazell in der Steiermark, welcher der grösste Wallfahrtsort im Alpenraum ist (Das Projekt Wien-Nizza und die anschliessende Wien-Nizza Trilogie führten an diesem Ort vorbei). Die Wallfahrtsorte entstanden durch besondere Ereignisse (Wunder, Marienerscheinung) oder durch wichtige Persönlichkeiten (Heilige welche hier gewirkt haben, ihr Grab da haben oder sonst in einer Beziehung zum Ort stehen). Teilweise werden diesen Orten und dessen Besuch besondere Wirkungen zugesprochen (Abtragung von Sünden, religiöse Läuterung erfahren oder Heilung).

Unzählige «Neben-Pilgerstätten» haben aber primär eine regionale Ausstrahlung. Alpenüberquerende Pilgerströme sind selten und gerade im voralpinen Bereich entstanden viele interessante Routen mit spannenden Weganlagen. Dazu gehört z.B. der Weg zur höchstgelegenen Pilgerkapelle der Alpen – den 3538 Meter hohe Rocciamelone – im Valle Susa. Oder die Route zum höchstgelegenen Kloster der Alpen, welches wir im Bikecamp Valle Stura auf alten Pilgerwegen anfahren.

Einer der faszinierendsten Pilgerwege führt nach Oropa – dem bedeutendsten Wallfahrtsort der Piemontesischen Alpen. Zehn Kilometer lang verläuft dieser um einen steilen, felsigen und zerfurchten Kammrücken herum. Exakt der Höhenlinie folgend kommen auf dieser Distanz nur gerade 30 Höhenmeter zusammen. In diesem Gelände eine wahre Meisterleistung des Wegebbaus! Die Weganlage liegt fast senkrecht und 800 Höhenmeter über dem Talboden. Bei klarer Luft reicht die Sicht über die gesamte Poebene!



Der alte Pilgerweg nach Oropa.

Ein aussergewöhnlicher Pilgerort ist der «Sacro Monte» von Varallo (Nord-Piemont). Hier wird die Landschaft mit einem 250 Meter hohen Berg in ein barockes Gesamtkunstwerk mit einbezogen. Dabei werden Landschaftsarchitektur, Malerei, Bildhauerei, Schnitzerei und sakrale Architektur so zu einem Ganzen verbunden, das die Leidensgeschichte Jesu, den Gläubigen so anschaulich vermittelt wird, dass er das Gefühl erhält, mittendrin zu sein. Weniger wohlhabende Pilger konnten sich so eine Reise nach Jerusalem sparen. Es gibt nur wenige solcher religiösen Inszenierungen, die sich vollständig erhalten haben. 1497 wurde mit den Arbeiten begonnen und somit ist er der Älteste seiner Art. Gegen 1650 war die Anlage vollendet und seitdem bevölkern in 45 bühnenähnlichen Räumen 600 lebensgrosse Figuren aus Holz oder Terrakotta und über 4000 gemalte Figuren die Szene.

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Ein beeindruckender Saumweg führt durch menschenleere Weiten, aus dem Piemont in die Provence.

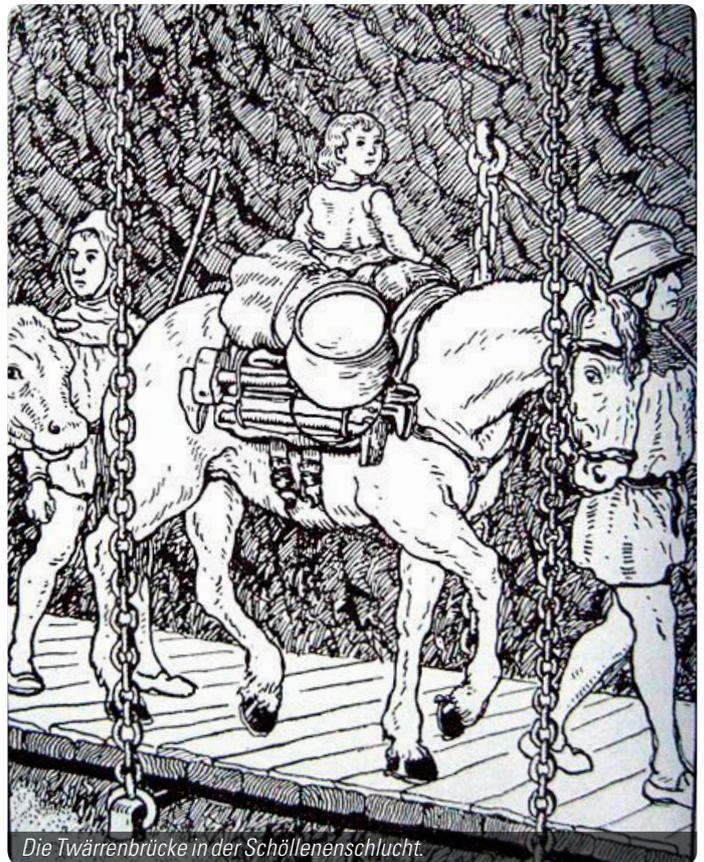
6. SAUMWEGE

Historische Alpenrouten

Mit dem Zerfall des Römischen Reiches (476 n. Chr.), brachen die grossräumigen Wirtschaftsverflechtungen der Alpen ab. Die Bevölkerung ging deutlich zurück. Klimaverschlechterungen, Verwilderung von Kulturlandschaften, Wirren, Völkerwanderungen, Abriss von Traditionen und Handel folgten. Mit Roms Untergang ging in Zentraleuropa auch eine Kultur mit viel Wissen unter. Erst im 11. Jahrhundert (Hochmittelalter) erholte sich das Ganze. Es entwickelten sich Siedlungs-, Wirtschafts-, Nutzungs- und Sozialstrukturen welche die Alpen bis ins 20. Jahrhundert hinein prägten. Der Güter-Transit nahm rasant zu und es bildeten sich im Mittelalter viele neue Verbindungs-Routen. Zahlreiche Markorte und Städte entstanden oder blühten auf. Die alpine Welt wurde wirtschaftlich und kulturell wieder mit Europa verbunden. Im Gegensatz zur Römerzeit gab es jetzt keine besonders wichtigen Hauptverbindungen. Der Verkehr verteilte sich dezentral auf etwa 300 Übergänge. Ursache war die kleinräumige politische Gliederung aber auch das Bestreben Zollstellen zu umgehen.

Die Durchquerbarkeit der Alpen von Säumern mit Saumtieren wird durch lokale Bauerngesellschaften gewährleistet. Ihr Wegesystem verbindet auf vielfältige Weise das Tal mit den Almen und reicht fast immer über die Wasserscheiden und Grate zu den Alpen des Nachbartals hinüber. Diverse Alpenübergänge verfügten über ein Netz von Saumstationen, wo die Waren auf andere Tiere umgeladen wurden. Die Saumlast pro Tier lag bei etwa 120 kg. Waren wurden in Susten zwischengelagert und umgeschlagen. Um den Transit zu erleichtern, wurden im Laufe der Zeit Verbesserungen des bäuerlichen Wegenetzes vorgenommen. Es wurden Saumwege mit gleichmässigen Steigungen erbaut, Steinbrücken errichtet oder durch Kunstbauten Schluchten wegbar gemacht.

Eines der beeindrucktesten Bauwerke dieser Zeit ist die Twärrenbrücke, welche die wilde Schöllenschlucht überwand. Seit Alters ein nur schwer zu überwindendes Hindernis auf der Route über den Gotthardpass. Bevor eine Brücke über die Reuss gebaut werden konnte, musste zuerst die Schöllenschlucht erschlossen werden. Der harte und senkrechte Fels machte den Bau eines festen Weges unmöglich. Um 1220 kam ein Schmied auf die Idee, an der Felswand entlang Ketten zu befestigen und einen hängenden Steg zu errichten. Es ist denkbar, dass die Walser bei der Errichtung eine wichtige Rolle spielten. Sie verfügten über technische Fähigkeiten, welche sie sich beim Bau von Wasserleitungen, Wegen und Brücken in den steilen Walliser Tälern erworben hatten. Die 60 Meter lange Twärrenbrücke bestand bis zum Jahr 1707. Dann wurde das 64m lange «Urner Loch» (zweiter Alpen-Tunnel) erbaut, welcher diese heikle Felspassage schliesslich umging. Ganz ähnlich wie die Schöllenen im Kan-



Die Twärrenbrücke in der Schöllenschlucht.

ton Uri war die Viamala in Graubünden. Ein berühmter Wegabschnitt auf der Saumroute von Chur zu den Alpenpässen Splügen und San Bernardino. Schon zur Bronzezeit und später auch zur Römerzeit gab es hier einen Saumpfad. Die tiefe Schlucht wurde auf zwei verschiedenen Routen grossräumig umgangen. Diese Umwege sowie die Naturgewalten, welche die Wege immer wieder zerstörten, liessen die Route immer mehr in Vergessenheit geraten. Im Jahre 1473 wurde beschlossen den Weg auszubauen. Das erste Wegstück aus der Römerzeit wurde saniert. Es folgte ein neuer und kühn angelegter Weg, teils aus dem Fels gehauen, teils auf Holzstegen, welcher über den schwindelerregenden Abgrund führt. Mit einer mächtigen Steinbrücke wurde schliesslich im oberen Teil die Schlucht überquert. In den Jahren 1738 und 1818 wurde die Viamala weiter ausgebaut.



Maschinen und Ruinen der alte Kupfermine im Queyras.

Die Alpen hatten viele «arme» Lagerstätten von Gold, Silber, Kupfer und anderen Metallen sowie Salz. Diese Produkte waren sehr kostbar und von überregionaler und europäischer Bedeutung. Die Nutzung begann schon 3800 v.Chr. Sie erlebte in der Bronzezeit (2000 – 750 v.Chr.) eine grosse Blüte und im 15./16. Jahrhundert ihr «goldenes Zeitalter». Mit dem Beginn des industriellen Zeitalters wurde der Abbau zu teuer und immer mehr Bergbauwerke wurden aufgegeben. Die bekanntesten sind der Goldbergbau in Gastein-Rauris, der Silberbergbau bei Schwaz und Sterzing, der Salzbergbau bei Hall in Tirol und bei Hallein und Hallstadt (Salzburg). Dazu kamen unzählige kleine Gebiete, so dass fast in jedem Alpental irgendwann einmal Bodenschätze abgebaut wurden. Hautnah erleben wir dies im Bikecamp Queyras. Jahrzehntlang wurde hier in einer kleinen Kupfermine das wertvolle Erz abgebaut. Die einsturzgefährdeten Gebäude-Ruinen aus dem 19. Jahrhundert wurden 2010 entfernt. Zurückgeblieben sind aber das Trasse und die Schienen der Bergwerksbahnen sowie alte Maschinen.

Die Bergbaugengebiete verfügten über gut ausgebaute Saumwege die oft bis in Gipfelregionen hochführten. Für Transport und Handel wurden nach Möglichkeit mehrere Wege über hohe Pässe erbaut, welche in verschiedene Nachbartäler führten. In Črna na Koroškem, auf der slowenischen Seite der Karawanken, befindet sich eine Miene welche von 1665 bis in die 1990-er Jahre in Betrieb war. In dieser Zeit entstanden 800 km Stollen! Einige dieser Stollen kann man heute mit dem Bike befahren und gelangt auf diese Weise von einem Tal ins nächste. Der Ostalpenecross von 2009 führte uns ins Passeiertal zum ehemals höchstgelegenen Bergwerk Europas (2000 bis 2500 m). Vom Mittelalter bis 1985 wurden hier Silber, Blei, Kupfer und Zink abgebaut. Unzählige Relikte wie alte Verbindungswege, Seilbahnen, Bergwerksbahnen, Gleisanlagen, Stolleneingänge und Knappensiedlungen lagen an unserer Route und können bis heute bestaunt werden.

Da Salz nicht überall verfügbar war, zum Leben aber dringend gebraucht wurde, entstanden zwischen Gebieten ohne Salz und den Salzbergwerken so genannte Salzstrassen. Der Transport war an bestimmte Orte und Wegstrecken gebunden. Bekannt waren die «Tiroler Salzstrassen». Sie verbanden die Abbaugengebiete um Berchtesgaden und Hall in Tirol mit dem Bodensee, von wo aus das Salz in die Schweiz verschifft wurde. Wichtige Salzhandelsrouten entstanden auch zwischen den Salinen der Provence und der Poebene, von wo es weiter in die mitteleuropäischen Zentren transportiert wurde. Am bekanntesten ist die Route durch das Royatal (Seealpen) über den Tendapass nach Cuneo und die Strecke durch den Buco di Viso (Cottischen Alpen) nach Saluzzo im Piemont.



Salzstrasse durch das Val Roya.



Buco di Viso - der erste Tunnel der Alpen

Der Buco di Viso ist ein 75 m langer Tunnel der 1479 erbaut wurde und somit der älteste Tunnel der Alpen ist. Er unterquert auf einer Höhe von 2882 m den Alpenhauptkamm und führt vom Valle Po in den Queyras. Um die in sich abgeschlossene Region des Queyras zu erreichen, entstanden in diesem Gebiet einige der faszinierendsten Säumerouten des Alpenbogens.

Die Blütezeit des Saumwesens war im 15. und 16. Jahrhundert. Das Ende der Saumwirtschaft begann mit dem Bau von modernen Passstrassen (frühes 19. Jh.) und mit dem Bau der Gotthardbahn 1882, brach das Saumwesen vollends zusammen.



Das Fenetre de Durand ist einer der wenigen gletscherfreien Pässe zwischen dem Wallis und dem Aostatal.

7. SCHMUGGLERWEGE

Historische Alpenrouten

Das Geschäft mit dem Schmuggel haben die Grenzregionen der Alpen seit dem Hochmittelalter geprägt. Das dichte Wegnetz, welches abseits von Saumrouten und später von Strassen, über Berge und Grenzen führte, wurde von Schmugglern rege benutzt. Heute noch erzählt man sich, wie damals von Schokolade bis zu Kühen alles Mögliche heimlich transportiert wurde. Die grosse Zeit des Schmuggels war die frühe Neuzeit. Landesgrenzen und unzählige Mautstellen im Landesinnern boten für den schwarzen Handel viele Möglichkeiten, so dass fast jeder Holzknecht und Stallbursche zum Schmuggler werden konnte.

Dank Schmiergeldern wurden sie (vor allem in der Schweiz) von Zöllnern manchmal geduldet. Im Tirol oder Bayern gab es aber auch drakonische Strafen. Vom 16. – 18. Jahrhundert gab es da für den Zollbetrug die Galeerenstrafe und so landeten Schmuggler oftmals auf Kriegsschiffen der Seerepubliken. Erst als Mitte des 18. Jh. die Galeerenschiffe durch Segelflotten ersetzt wurden, hat man auch die Galeerenstrafe abgeschafft. Allerdings blieben die Strafen weiterhin hart und konnten bis zur Enteignung von Bauernhöfen oder harten Zuchthausstrafen führen. Allerdings hatten die Zöllner vor manchen Schmugglerpersönlichkeiten auch grossen Respekt und verfolgten deshalb nicht ausnahmslos alle Straftaten. Nicht selten gab es Schmugglerbanden von 10-12 Personen. Diese hatten hervorragende Ortskenntnisse und einige Anführer haben es zu grossem Ansehen gebracht. Dieser organisierte Schmuggel erforderte ein Netz von Kontakten. Bandenführer, Träger, Hausierer, Schleichhändler, Hintermänner und Sympathisanten wirkten zusammen. Gewarnt vor den Zollbeamten wurden sie auch von den Einheimischen per vereinbarte Geheimzeichen. Da ging ein bestimmtes Fenster auf oder der Vorhang wurde zugezogen, da war plötzlich Rauch oder ein Vieh kam aus dem Stall, alles Zeichen die bedeuteten: «Obacht, versteckt euch! Sie kommen!»

Schmuggel zum wirtschaftlichen Überleben

Der Schmuggel hatte schon immer eine besondere Anziehungskraft auf die Bürger. Er hat in armen Gegenden über Jahrzehnte hinweg vielen Leuten geholfen, in schwierigen Zeiten über die Runden zu kommen. Gerade in schwer zugänglichen Tälern, wie dem Onsernonetal im Tessin, war der Schmuggel stark verbreitet. Schmuggel wurde da nicht unbedingt als Delikt betrachtet. Für viele Familien war es gar die wichtigste Einnahmequelle. Auf beiden Seiten der Grenze versorgte er die Bevölkerung mit wichtigen Gütern. Der Schmuggel galt als Lösungsversuch alltäglicher Existenzprobleme, als Rebellion gegenüber dem Staat, er war ein volkswirtschaftlich bedeutender Faktor für ganze Wirtschaftszweige.



Präparierte Unterröcke werden mit illegalem Kaffee gefüllt und über die Grenze gebracht.

Schmugglergut

Geschmuggelt wurde fast alles wie z.B. Salz, Baumwollgarn, Tabak, Spielkarten, Kaffee, Zucker, Saccharin, Alkohol, Schuhe, Textilien, Tiere, Eier, Fleisch, Butterschmalz, Margarine, verbotene Bücher, religiöse Schriften, Waffen, usw. Auch der Menschenschmuggel ist kein neues Phänomen unserer Zeit. Die Schmuggler waren zu allen Zeiten erfinderisch. Schweizer Saccharin wurde um 1900 in Wachskerzen eingegossen und aus Maria Einsiedeln nach Österreich geschmuggelt. Junge Ferkel wurden mit Schnaps betäubt, in Heuwagen versteckt und über die bayerische Grenze gebracht. Ganze Rinderherden und Pferde, denen die Hufe zur Schalldämmung mit Stofffetzen eingebunden wurden, sind in Nacht- und Nebelaktionen über die Grenze geschwärzt worden. Um unentdeckt zu bleiben bevorzugten die Schmuggler abgelegene (und nicht selten schwer zugängliche) Pässe, Wälder und die Dunkelheit der Nacht. Man arbeitete mit schlaun Tricks und oft mit roher Gewalt. Diese Geschichten sind heute noch Gegenstand von Volkssagen.

Einige Schmugglerregionen und Schmugglerpässe Wilde Schmugglerübergänge im Saastal

Das tief eingeschnittene Saastal im Wallis grenzt im Süden ans Valle Anzasca in Italien. Gleich mehrere Pässe dienten hier als Schmugglerwege (Monte-Moro Pass, Ofentalpass und Antronapass). Nach der Eröffnung des Simplonpasses verloren diese schlecht zugänglichen und hohen Pässe ihre Bedeutung. Wobei diese im zweiten Weltkrieg noch mal eine kleine Blüte erlebten.

Schmuggel zum Überleben im Valle Stura (Südpiemont)

Schon seit Jahrhunderten herrscht zwischen der Küste Liguriens, Südfrankreich und des Piemonts ein reger Handelsaustausch. Von den Territorialmächten, die im Besitze der alten Transitrouten waren, wurde Zoll



Ferrere gilt als eines der schönsten Dörfer der Provinz Cuneo. Um 1900 lebten in diesem sehr isolierten Dorf noch 160 Menschen, 1951 noch 46 und 1970 wurde es als Dauersiedlung aufgegeben.

auf die Waren erhoben. Der Schmuggel (il contrabbando) war also selbstverständlich und für die armen Leute im Grenzgebiet überlebenswichtig. Im Valle Stura, in den einsamen Seealpen, befindet sich auf 1900 Metern der weit abgelegene Weiler Ferrere. Im Winter, oftmals während Monaten von der Aussenwelt abgeschnitten, mussten sich die Leute selber helfen. Die Einwohner handelten mit Reis, Schuhen, Rechen, Tabak, Labmägen von Schafen oder Ziegen, usw. Auf dem Rückweg brachte man vor allem Salz und Öl mit. Sie transportierten bis 40 kg schwere Lasten in langen Fussmärschen. Es gab auch den Schmuggel mit Tieren. Hier war das Risiko besonders gross. Man konnte sich vor den Zollbeamten nicht verstecken und bei einer Flucht war der Verlust enorm. Schmugglerwege führten über den Colle Ferro, Bassa Colombart und Colle Puriac ins Tinée-Tal nach Frankreich.

«Export zwei» in Brusio (Kanton Graubünden)

In gewissen Regionen entwickelte sich sogar eine Schmuggler-Kultur wie in Brusio im Puschlav. Während des gesamten 19. bis in die 70er-Jahre des 20. Jahrhunderts, überquerten Salz, Tabak, Reis, Kaffee und Zigaretten illegal die Grenze. Nur wenige Kilometer von Italien entfernt, wurde auf Schweizer Boden, Kaffeebohnen in verschiedenen Röstereien zubereitet. Vom Puschlav aus wurden dann die Kaffeesäcke mit Jeeps, Pferden, Maultieren und Seilbahnen den Bergen entlang weiterverfrachtet. Dort warteten Dutzende von italienischen Schmugglern, die die Ware illegal ins Veltlin brachten – jährlich waren dies rund tausend Tonnen... Auf der Schweizer Seite lief alles legal ab. In Bundesbern wurde sogar eine Administrativ-Bezeichnung für diese Art von Ausfuhr kreiert: «Export zwei». Für Rom war es Schmuggel, den es zu unterdrücken versuchte. Der unersättliche Schwarzmarkt Italiens stellte aber jeden anderen Grenzverkehr in den Schatten. So setzten die Schmuggler raffinierte Ablenkungsstrategien gegen die von Rom verhängten repressiven Massnahmen ein. Tag und Nacht passierten am Sasso del Gallo, am Salto del Gatto und an vielen andern Punkten unzählige Tonnen von Kolonialwaren die Grenze. In dem kleinen und weltentrückten Bergdorf Viano, unweit der italienischen Grenze, ging es zu und her wie auf einem grossen Markt. Es gab Reis zu kaufen, aber auch Schreibmaschinen, Handorgeln und vieles mehr. Ab 1943 begann neben dem Waren- auch der Menschenschmuggel in Richtung Schweiz. Jüdische Flüchtlinge, italienische Armeeangehörige, Kriegsgefangene. Für die Schmuggler war das Überführen von Flüchtlingen in die Schweiz gegen Geld ein Teil ihrer Arbeit. Einige haben es wohl auch aus idealistischen Motiven gemacht. Aber für die meisten war es nur eine natürliche Diversifikation ihrer Aktivitäten. In den frühen 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts neigten sich die «Jahre des Kaffees» dem Ende entgegen. Dies bedeutete das Ende einer Jahrhundert-Epoche, jene der



Schmuggel mit Hilfe von Saumtieren im Veltlin.

einfachen Lastenträger. Diese «traditionellen» Schmuggler trugen ihre Pakete noch auf dem Rücken über die schmalen Bergpfade. Was danach auf den «traditionellen» Schmuggel folgte, war etwas anderes. Viel näher am organisierten Verbrechen, mehr Geld und Gewalt im Hintergrund, und ohne die über zwei Jahrhunderte anhaltende regionale Verankerung in der Bevölkerung. So wandelte sich ein gesellschaftlich akzeptiertes Massenphänomen mit der Zeit in eine Beschäftigung in der Illegalität.

Steinbock-Schmuggel über das Fenetre de Durand

Der Schmuggel wurde teilweise von den obersten Behörden akzeptiert (Export zwei), oder wie am Beispiel der Steinbock-Wiederansiedlung in der Schweiz, gar unterstützt. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist der Steinbock in den Alpen ausgerottet. Einzig im Jagdrevier des italienischen Königs Emanuele Vittoria, am Gran Paradiso hielt sich eine Kolonie. Um eine Wiederansiedlung zu realisieren, kaufte man beim König ein. Das, was es ganz legal zu kaufen gab: Bastarde, eine Kreuzung aus Steinbock und Hausziege, die als Stammväter kläglich versagten. Nachdem sogar ein Mitglied der Schweizer Regierung mit seinem Steinbockwunsch beim italienischen Monarchen abgeblitzt war, hielt man sich ab nun an die inoffiziellen Kanäle. Und dies mit hochoffizieller Unterstützung der Schweizer Behörden, welche Zuchtversuche subventionierten. Das garantierte Wilderern und Schmugglern einen lukrativen Nebenverdienst. Das Geschäft lief über Unterwalliser Mittelsmänner mit guten Kontakten zum Aostatal. Der aufwendige Steinbockschmuggel liegt in der Hand weniger Spezialisten – nicht selten waren dies sogar die Wildhüter des Königs, welche mit den Gegebenheiten bestens vertraut waren. Im Schutze der Nacht wurden die Steinbockkitze – in Kisten eingesperrt – vom Aostatal über das Fenetre de Durand ins schweizerische Val de Bagnes transportiert. 900 Franken kassierte der Schmuggler pro Tier – was für damalige Verhältnisse einem Mittelklassewagen entsprach.

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Beeindruckende Fels- und Seenlandschaft am Bassa del Druos in den Seealpen.
Das Gebäude ist eine alte Kaserne welche für den bevorstehenden 2. Weltkrieg erbaut wurde.

8. KÖNIGLICHE JAGDWEGE

Historische Alpenrouten

König Vittorio Emanuele II (1820 -1878) aus dem Hause Savoyen war von 1849 bis 1861 König von Sardinien-Piemont. Er stellte sich an die Spitze der italienischen Einigungsbewegung (Risorgimento) und nahm am 17. März 1861 den Titel «König von Italien» an. Zwischen 1848 (wo in Italien wie auch im übrigen Europa Revolutionen ausbrachen) und 1870 (Eroberung von Rom durch Vittorio Emanuele II) fanden grosse Umwälzungen in Italien statt. Mehrere Kriege sind in dieser Zeit ausgetragen worden. Pakte mit Verbündeten, Waffenstillstandsabkommen und Geheimverträge wurden abgeschlossen. Dies war der Beginn des italienischen Staates wie er heute existiert. Der König war aber auch ein leidenschaftlicher Jäger und besass in den Alpen zwei grosse Jagdgebiete. Beide «Jagdreviere» sind heute bedeutende Nationalparks.

Jagdrevier Gran Paradiso

Die Geschichte des Gran Paradiso ist mit dem Schutz der Steinböcke untrennbar verbunden. (Beachte den Bericht «Schmugglerwege»). Bereits im Jahr 1856 hatte Vittorio Emanuele II diese Berge zum alleinigen und königlichen Jagdrevier erklärt. Er gründete ein spezialisiertes Wachkorps, welches sein Jagdrevier schützte und beaufsichtigte. So wurde als «Nebeneffekt» der Steinbock – dessen Anzahl sich damals alarmierend reduziert hatte – vom Aussterben gerettet. Er liess hunderte von Kilometern an Jagdsteige und Saumpfade bauen. 340 Kilometer dieser königlichen Saumpfade wurden inzwischen wieder instand gesetzt und hergerichtet. Im Jahre 1919 erklärte sich König Vittorio Emanuele III bereit, dem italienischen Staat das Jagdrevier unter der Bedingung zu verschenken, dass ein Nationalpark daraus entstehe.

Jagdrevier Seealpen

Das königliche Jagdrevier der Seealpen entstand 1857. Die Bürgermeister der Gemeinden Valdieri und Entracque boten dem König die Jagdrechte auf ihren kommunalen Flächen an. Sie erhofften sich dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung ihrer mausarmen Gemeinden. Die Hoffnungen erfüllten sich. Nebst seiner Sommerresidenz erbaute der König drei Jagdhäuser und unzählig Kilometer Jagdwege. So bot sich eine ideale Infrastruktur für die Jagden, die als wichtige gesellschaftliche Ereignisse von grossen Jagdgesellschaften auf Einladung des Königs durchgeführt wurden. Diese Baumassnahmen führten ebenso wie die Anstellung von Jagdaufsehern und Hilfskräften zu neuen Arbeitsplätzen. Schenkungen und finanzielle Hilfen der königlichen Familie an die Bevölkerung milderten besondere Notfälle. Zusätzlich kamen Politiker und Adelige in die Region, die die Nähe des Königs suchten und dadurch weitere zusätzliche Verdienstmöglichkeiten schufen.



Jagdweg gegenüber des gletscherbedeckten Gran Paradiso (4061m).

Die Jagdwege

Diese Jagdwege sind wie die alten Verbindungswege sehr sorgfältig erbaut. Sie führen oft in grosse Höhen und zu gemauerten Schiessständen, an denen der König mit seinem Gefolge auf das von zahlreichen Hilfskräften zusammen getriebene Wild wartete. Die Wege sind ausserordentlich spannend angelegt und führen in die höchsten und wildesten Regionen. Entsprechend spektakulär sind diese und gehören zu den grössten Trail-Highlights der Alpen – vorausgesetzt Kraft, Kondition und Fahrtechnik stimmen.



LUKAS STÖCKLI
GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Nach 2000 Höhenmetern Up-Hill fehlen hier am Col Lauson immer noch 600 Höhenmeter bis zur Passhöhe.

Einige der spektakulärsten Wege

- An den Hängen des Monte Roletta im Valsavarenche – genau gegenüber des 4061 Meter hohen Gran Paradiso – befindet sich einer der aussichtsreichsten Jagdwege. In einer Höhen von 2200 bis 2800 schlängelt sich dieser Weg kilometerlang der Bergflanke entlang. Das Panorama mit dem gletscherbedeckten Gran Paradiso ist atemberaubend.
- Der höchstgelegene Jagdsteig führt über den 3296 Meter hohen Col Lauson (nördlich des Gran Paradiso). Leider ist der Weg auf den letzten Höhenmeter von Geröll übersät und nicht mehr fahrbar. Die Abfahrt nach Cogne fordert alles. Ein Trail, eine Landschaft und ein Pass welcher vor allem versierteste und stärkste Biker nachhaltig beeindruckt. Startet man von Villeneuve bedeutet dies 2630 Höhenmeter Aufstieg an einem Stück – 1660 davon auf Singletrails...
- Über den Bassa del Druos führt ein alter Jagdweg welcher heute teilweise über französisches Gebiet verläuft. 1946 wurde das Königtum in Italien abgeschafft, und die neue Grenze zwischen Frankreich und Italien auf den Alpenhauptkamm verlegt. Das Jagdgebiet wurde quasi politisch geteilt. Vom Bassa del Druos führt der Weg durch eine atemberaubende Felslandschaft, zum 900 Meter tiefer gelegenen Casa di Caccia hinunter – einem schlossähnlichen Jagdgebäude mit zinnengekrönten Rundtürmen. Weitere 400 Höhenmeter «Schüttelbacher-Abfahrt» führen bis zum Talboden von Terme Valdieri, welcher hier immer noch auf einer Höhe von 1368 Metern liegt. Der Weg wäre im zweiten Weltkrieg eine zu einfache Einfallsrouten für die Franzosen gewesen. Es entstanden Festungen und sogar eine Militärkaserne wurde in diese weltentrückte und imposante Naturlandschaft gebaut.



Imposante Abfahrt vom Bassa del Druos nach Terme Valdieri.

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN



Uralte Militärwege aus dem 16.-18. Jh. lassen uns Biker in die entlegensten und wildesten Winkel der Seealpen vordringen.

9. MILITÄRWEGE DER WESTALPEN

Historische Alpenrouten

Tausende von Kilometern an Militärwegen durchziehen den Alpenbogen von der Adria bis zum Ligurischen Meer. In den vergangenen Jahrhunderten entstand ein Wege- und Strassennetz welches einzigartig ist. An strategisch günstigen Hanglagen oder auf Pässen errichtete man Stellungen, von welchen man ganze Täler kontrollieren konnte. Die gleichmässigen Steigungen und die aussichtsreichen wie spektakulären Weganlagen ziehen uns Biker geradezu an. Einige dieser Militärwege und Strassen wurden zu Pass- oder Alperschliessungsstrassen ausgebaut. Einige werden in ihrer ursprünglichen Form gepflegt und unterhalten, da ihr touristischer Nutzen erkannt wurde. Viele sind ins lokale Wanderwegnetz eingebunden. Aber es gibt auch unzählige Weg-Trasses, welche überwuchern oder von Lawinen, Steinschlag oder Murgängen zerstört werden - in Vergessenheit geraten und schliesslich verschwinden.

Die Entstehung des Militärwegenetz zwischen Mont-Blanc und Ligurien Zwischen 1500 und 1945 wurde keine Region in den Alpen so stark vom Militär geprägt wie die Cottischen Alpen und die Seealpen. Die Ursache war die aggressive Schaukelpolitik der Regionalmacht Savoyen-Piemont, weshalb hier viele kriegerische Auseinandersetzungen stattfanden. Französische und spanische Truppen überquerten in diesen Regionen den Alpenhauptkamm schon im 16. Jh. und bereits dazumal entstanden erste Befestigungen und Militärwege.

Diese mehrere hundert Jahre alten Wege wurden sehr sorgfältig erbaut. Rutschgebiete, Steinschlagrinnen, Lawinenzüge, Mulden (wo jeweils der Altschnee noch bis in den Sommer hinein liegen bleibt) wurden gemieden, stabile und trockene Sonnenhänge mit einer zügigen Schneeschmelze bevorzugt. Befestigt mit Steinen und Stützmauern, in gleichmässiger Steigung und mit einer Mindestbreite von etwa einem Meter angelegt, sind sie wahre Meisterleistungen der Wegbautechnik. Sie schlängeln sich aus den tiefen Tälern hoch hinauf. Sie führen durch schönste Alpenlandschaften und über aussichtsreiche Pässe und Bergkämme bis in die einsamsten Gipfelregionen. Wegen ihrer Steilheit und der technisch anspruchsvollen Befahrbarkeit sind sie bei Bikern praktisch unbekannt und werden nur von sehr wenigen versierten Fahrern genutzt.

Im Laufe der Zeit wurde dieses Wegesystem immer mehr ausgebaut. Der Höhepunkt bildeten die riesigen Festungsanlagen des 19. Jh. und das gigantische Militärstrassennetz welches zwischen 1880 und 1939, im Vorfeld des zweiten Weltkriegs, entstand. 400 km lang und 150 km breit ist hier die Front zwischen Frankreich und Italien welche «Alpen-Magninot-Linie» genannt wird.

In den Grajischen Alpen gibt es nur wenige passierbare Grenzpässe, viele Täler können nur an einer Stelle überwunden werden. Aus Sparsamkeit liegen hier die Befestigungen nicht immer an der Grenze und lassen bestimmte Abschnitte auch ohne Schutz. Anders sah es aus in den Cottischen Alpen, den Seealpen und den Ligurischen Alpen weshalb hier auch die beeindruckendsten Militärbauten entstanden.

Trotz der ungeheuren Vielfalt an militärischem Überbleibsel findet man wenig Literatur über die Bergkämpfe und Befestigungen zwischen Mont-Blanc und Mittelmeer. So sind für den deutschsprachigen Raum die Westalpen auch heute noch ein unbekannter Fleck auf der Landkarte. Unter dem Namen «Gebirgskrieg» versteht man nämlich die mörderischen Kämpfe zwischen Österreich und Italien von 1915-1918. Damals waren Frankreich und Italien verbündet, weshalb es an dieser Grenze zu keinen Kampfhandlungen kam. Und im 2. Weltkrieg dauerten die Kämpfe zwischen Frankreich und Italien nur gerade 15 Tage. Fast alle Militärwege und Forts überstanden dies unversehrt. Biker erleben da noch heute die Vergangenheit hautnah - auf jedem Meter spürt man den Hauch des Abenteurers und des Unbekannten.



Der Hauch des Abenteuers lockt auf die spektakulären Militärtrails der Cottischen Alpen und der Seealpen.

Die grössten, längsten und höchsten Militär-Bauwerke der Westalpen

Die herausragenden Bauwerke dieser Region zu beschreiben ist wegen der immensen Vielfalt kaum möglich. Aus diesem Grund seien hier nur drei Superlativen genannt:

- Das Fort Chaberton (Valle Susa) thront auf einem 3131 Meter hohen Berggipfel und ist somit die höchst gelegene Festung der Alpen. Die Befahrung gehört zum eindrucklichsten was man in den Alpen mit dem Mountain-Bike machen kann.
- Das Fort Fenestrelle (Valle Chisone) ist mit 1'300'000 m² die grösste alpine Festung. Es erstreckt sich auf einer Länge von 3 Kilometern und überwindet einen Höhenunterschied von 700 Metern. Die Innentreppe weist 3996 Stufen auf.
- Die Ligurische Grenzkammstrasse von Ventimiglia bis zum Fort de Giaure ist mit 100 Kilometern die längste Militär-Kammstrasse der Alpen. Sie zu befahren bedeutet 100 Kilometer Offroad, Einsamkeit, Herausforderung und Abenteuer.



Die letzten Höhenmeter zum Fort Chaberton (3131m)

LUKAS STÖCKLI

GIPFELSTÜRMER DER ALPEN

Am Monte Tremezzo beginnt die schönste Abfahrt des Comosee.

10. MILITÄRWEGE ZWISCHEN DEM AOSTATAL UND DEM VELTLIN

Historische Alpenrouten

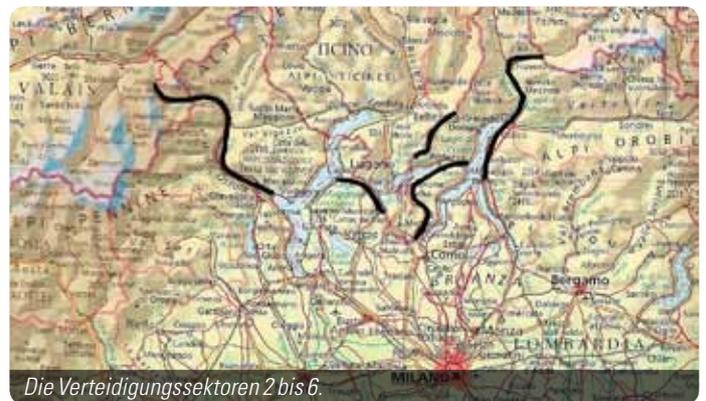
Die «Linea Cadorna» ist eine Verteidigungslinie zwischen dem Mont-Blanc Massiv und den Bergamasker Alpen. Erbaut von 1911 bis 1916 sollte sie im 1. Weltkrieg einen möglichen Durchmarsch deutscher Truppen durch die Schweiz in die Poebene verhindern und so die Industriezentren Mailand und Bergamo schützen. Benannt ist das Bollwerk nach seinem geistigen Vater, dem damaligen italienischen Oberbefehlshaber Luigi Cadorna (1850–1928). Ihm verdankt Italien dieses spinnenartig verästelte Netz von Militärstrassen und Nachschubpfaden.

Facts zur «Linea Cadorna»

Da Kampfhandlungen an dieser Linie unwahrscheinlich waren und die Finanzen knapp wurden, ist hier bei weitem nicht so viel investiert worden wie in den Grenzgebieten der West- und Ostalpen. Spektakuläre Gipfel- und Forts fehlen, man konzentrierte sich mehr auf Schützengräben, Geschützstellungen, Hinterhalte, Unterstände, kleine Bunker, MG-Nester und Beobachtungsposten. Schlussendlich kamen an dieser Verteidigungslinie 72 km Schützengräben, 88 Artillerie-Stationen, 296 Kilometer Militärstrassen und 398 Kilometer Saumpfade zusammen. 40 000 Männer waren mit den Bauarbeiten beschäftigt und die Kosten beliefen sich dabei auf umgerechnet 150 Millionen Euro. Die einzigen Kampfhandlungen welche in vereinzelt Gebieten dieser Befestigungslinie stattfanden, waren erst im 2. Weltkrieg, als sich Partisanen und Faschisten bekämpften.

Das Verteidigungs-System

Die schweizerisch-italienische Grenze wurde in 6 Sektoren aufgeteilt: Aostatal, Toce-Simplon, Verbano-Lugano, Lugano-Comosee, S. Lucio-S. Joriopass und Mera-Adda. Das Augenmerk galt vor allem dem Gr.S. Bernard-, Simplon-, Splügen- und Malojapass weshalb diese Regionen verstärkt ausgebaut wurden. Die Strategen der Linea Cadorna waren sehr innovativ und hatten mehrere, bis ins kleinste Detail durchdachte Konzepte.



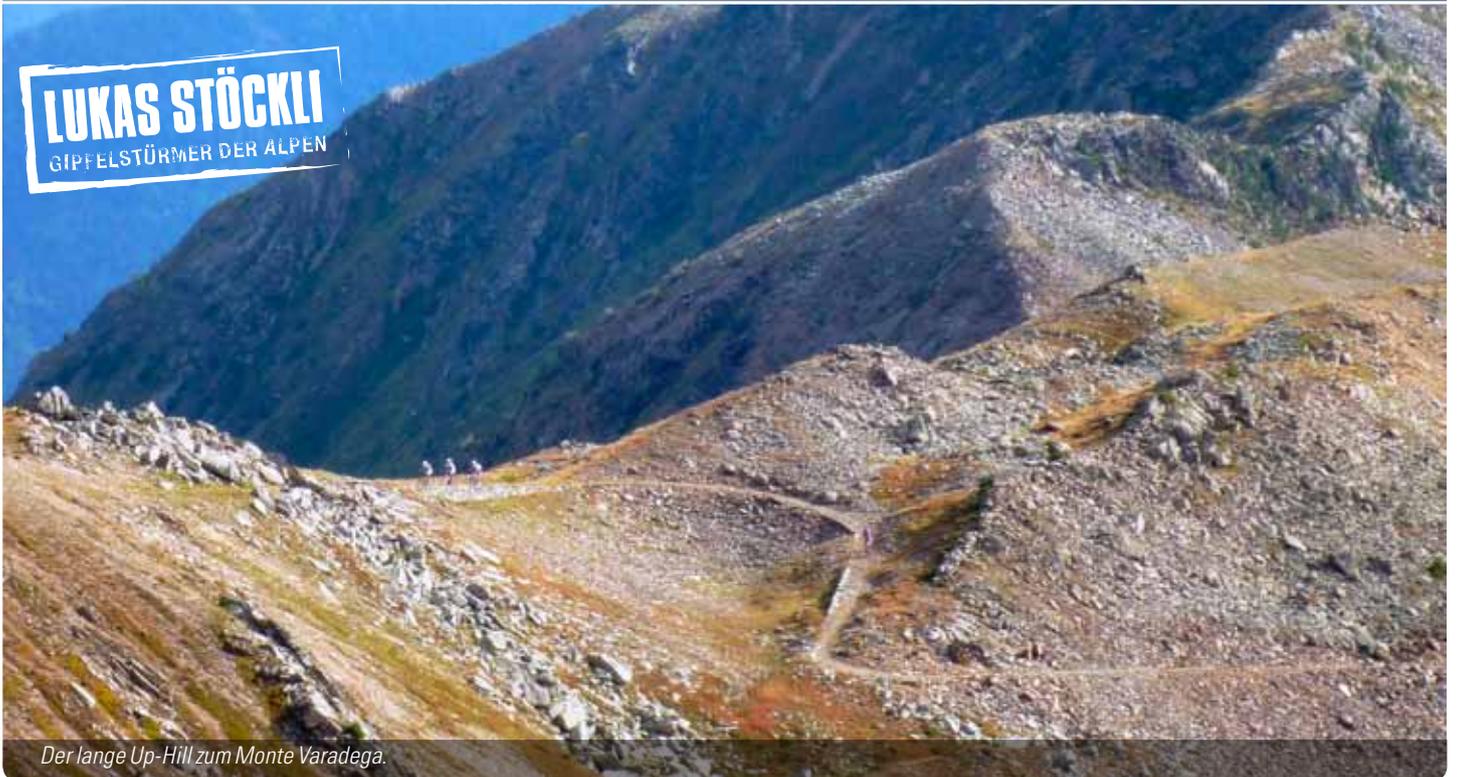
Die Verteidigungssektoren 2 bis 6.

Einige der spektakulärsten Verteidigungs-Strategien

- Der Eisenbahndamm der Simplon-Bahnlinie wäre zum Schutzwall und zur Geschützstellung umfunktioniert worden.
- Der Eisenbahntunnel durch den Simplon hätte man «unpassierbar» gemacht.
- Das Mendrisiotto wäre besetzt und der Damm von Melide gesprengt worden.
- Der Monte Generoso wäre mit italienischer Artillerie besetzt und ausgerüstet worden um die strategischen Punkte des Sektors «Lugano-Como See» zu kontrollieren.
- Das Grenzgebiet zwischen S. Lucio und S. Jorio Pass hätte man mit Truppen versehen (eine alte Kaserne existiert noch).
- Am Nordufer des Comosee wäre der Feind von der Artillerie, vergraben im Talboden und versteckt in den umliegenden Bergen, bekämpft worden.
- Sogar die Besetzung des Engadins wurde in Betracht gezogen.

Schlussendlich wurden für die Schlachten in den Dolomiten immer mehr Soldaten von dieser Linie abgezogen, so dass diese Vorhaben gänzlich unmöglich gewesen wären.

LUKAS STÖCKLI
GIPFELSTÜRMER DER ALPEN



Der lange Up-Hill zum Monte Varadega.

Einige der faszinierendsten Wegenlagen

Die meisten Wege sind deutlich rauer als die Militärwege der West und Ostalpen. Sie sind nicht mit der Kühnheit und dem Ausbaustandart dieser zu vergleichen. Es gibt aber eine Handvoll spektakulär angelegter Wege, welche sogar die versiertesten Bikern fordern... und belohnen.

- Von der Art her am ehesten mit einer Westalpen-Militärstrasse zu vergleichen ist die Route aus dem Valle Formazza zum Passo San Giacomo. Diese führt exakt bis an die Schweizer Grenze und ist diesbezüglich eine Ausnahme.
- Die Militärstrasse von Canero am Lago Maggiore bis unterhalb des Monte Zeda Gipfels (ca. 1600 Höhenmeter). Am Schluss wird das Wegtrasse immer rauer und jeder einzelne Höhenmeter wird zum Kampf.
- Der Militärtrail vom Monte Tremezzo hinunter zum Ufer des Comosee. Diese Abfahrt gilt als die Schönste am Comosee.
- Die Militärstrasse von Dervio am Comosee bis unterhalb des Gipfels des Monte Legnone. Mit 2200 Höhenmetern ist es einer der längsten Aufstiege der Alpen. Der raue Untergrund fordert alles. Die Abfahrt ins Veltlin gleicht einem Rodeoritt.
- Der Militärtrail am Monte Varadega ist mit seinen 80 Serpentina ein ganz besonderes Highlight. Des Weg ist besser bekannt unter dem Namen «Tornantissima».



Die Militärstrasse am Monte Zeda liegt am Rande des Val Grande, dem grössten Wildniss-Gebiets Italiens.



Unterwegs auf dem Goldseetrail türmt sich vor einem das Ortlermassiv in den Himmel. Kaum vorstellbar, dass hier Kanonen hochgezogen wurden und Österreichische Kriegsstellungen erbaut wurden.

11. MILITÄRWEGE DER OSTALPEN

Historische Alpenrouten

Von 1915 bis 1918 waren die Dolomiten Schauplatz heftiger Kämpfe zwischen den italienischen «Alpinis» und den österreichisch-ungarischen «Kaiserjägern». Der Gebirgskrieg zwischen dem Stilfserjoch und der Adria gilt als einzigartig. Davor und danach standen sich nie mehr zwei Armeen, in einem derart breit angelegten und langwierigen Stellungskrieg im Gebirge gegenüber.

Vorgeschichte

1915 trat Italien, trotz des Bündnisses mit Deutschland und Österreich-Ungarn, auf die Seite des Triple-Entente (Militärbündnis mit England, Frankreich und Russland). Die italienische Expansionspolitik zielte auf eine Annektierung von Gebieten wie: Trentino, Südtirol, Triest, Grafschaft Görz und Gradisca, Istrien, Teile Dalmatiens und Regionen in Albanien. Unterstützt von seinen Bündnispartnern begann 1915 der italienische Angriff gegen Österreich-Ungarn.

Die italienische Taktik

Italiens Heer war in fünf Armeen gliedert. Zwei Armeen sollten nach Ljubljana vorstossen, um ein strategisches Zusammenwirken mit den Russen zu ermöglichen. Die dritte Armee sollte Richtung Villach in Kärnten vorrücken und die vierte Armee Toblach angreifen. Die gegen Südtirol einsatzbereite fünfte Armee sollte sich vorerst defensiv verhalten. Aber bereits in den ersten Kriegswochen zeigte sich, dass die geplanten Operationsziele völlig unrealistisch sind.

Die österreichisch-ungarische Defensive

Nach dem Verlust grosser Gebiete im 19. Jahrhundert (Toskana, Venetien und der Lombardei), sah sich Österreich-Ungarn gezwungen, die Südgrenze durch eine Kette von Sperranlagen zu sichern. Denn in den Beistandspakt mit Italien setzte man schon bald kein Vertrauen mehr. In mehreren Bauperioden wurde diese Verteidigungslinie Schritt für Schritt aufgebaut. Angefangen 1838/1840 mit den Werken Nauders und Franzensfeste und beendet mit dem Werk Valmorbia, welches bei Kriegsausbruch noch nicht fertiggestellt war. So war es für Österreich-Ungarn möglich, innert kürzester Zeit eine geschlossene Verteidigung zu organisieren.

Der Krieg

Während in den Dolomiten Stellungskriege wüteten, fanden die wesentlichen Bewegungskriege in den Karnischen und Julischen Alpen statt. Die bekanntesten sind die Isonzo- und Piaveschlachten. Am Isonzo und in Richtung Triest war das Gelände eher hügelig und verkarstet und somit offen für Grossangriffe. Demzufolge konzentrierten sich die italienischen An-



Befestigungslinie an der Grenze zu Italien. Rot: die von der Reichsgrenze zurückgenommene österreichische Frontlinie, grün: die italienische Frontlinie.

griffe immer wieder auf diesen Abschnitt. Die Italiener bevorzugten zu Beginn eine veraltete Angriffstaktik (gestaffelter und von Soldaten dicht gedrängter Angriff) was durch das Maschinengewehrfeuer des Gegners zu enormen Verlusten führte. Österreich-Ungarn hatte mit General Borojevic einen hervorragenden Defensiv-Strategen. Trotz einem bis zu dreimal stärkeren Gegner, konnte er mit viel Geschick immer wieder einen italienischen Durchbruch verhindern. Aber auch die Kaiserjäger setzten zur Offensive an und wollten von der Hochfläche von Lavarone in Richtung Venedig vorrücken – aber wie bei den Italienern, hatte auch ihre Vorwärts-Strategie keinen Erfolg. Aufgrund des schwierigen Geländes im Hochgebirge, war der Minenkrieg eine wichtige Taktik. Dabei wurden feindliche Stellungen und zum Teil ganze Berggipfel untergraben und in die Luft gesprengt.

Die Herausforderungen des Gebirgskrieges

Die Front befand sich zum grössten Teil in gebirgigem Gelände und stellte besondere Anforderungen. So musste jede Wasserflasche und jedes Stück Feuerholz von Maultieren in die Stellungen transportiert werden. Da im Winter die Pferde und Maultiere auf Grund von Futtermangel kaum noch leistungsfähig waren, wurden diese mehr und mehr durch Seilbahnen ersetzt. Beide Seiten hatten aufgrund der Versorgungslage, der Strapazen und den Entbehrungen mit Disziplinproblemen bis hin zur Desertion zu kämpfen. Besondere Gefahren drohten durch die Natur. Teilweise kamen mehr Soldaten durch Lawinen, Felsstürze und sonstige Unfälle ums Leben als durch feindlichen Beschuss.



Unterwegs auf dem Bindelweg. Gegenüber das Marmolata-Massiv über welches die Kampffront verlief.

Kriegsende

Der südliche Abschnitt der österreichischen Gebirgsfront brach Ende Oktober 1918, nach der Schlacht von Vittorio Veneto, zusammen. Die österreichisch-ungarische Armee war in einem derartigen Zustand, dass sich die Heeresleitung verpflichtet sah, mit allen Mitteln einen Waffenstillstand anzustreben. Am 4. November 1918 trat dieser in Kraft und hatte einschneidende Folgen für Österreich-Ungarn. So wurde unter Anderem die neue Staatsgrenze weit nach Norden, auf den Alpenkamm zurückversetzt, was für Österreich zu grossen Gebietsverlusten führte. Die stummen Zeugen dieser Zeit sind auch heute noch allgegenwärtig. Nachfolgend einige der denkwürdigsten und imposantesten Zeugnisse dieses Gebirgskrieges.

Marmolata die Gletscherfront

Über den gletscherbedeckten Gratrücken der 3343 Meter hohen Marmolata verlief die Front. Mit Sprengstollen versuchte man den Gegner zu Untergraben und vom Berg zu sprengen. Um den Nachschub zu den Stellungen sicherzustellen, pickelten die Österreicher Stollen in den Gletscher. Sie dienten neben der Versorgung auch als Unterkünfte, was zur Errichtung einer regelrechten «Eisstadt» führte. Im grössten Lawinenglück der Alpingeschichte kamen hier 300 Soldaten ums Leben.

Pasubio – der Berg der 10000 Toten

Fast drei Jahre lang bekämpfte man sich hier bis aufs Blut. Das von Norden nach Süden laufende Gipfelmassiv ist immer noch von den Sprengungen entstellt. Zwei plateauartige Gipfel - der Eine von Österreichern, der Andere von Italienern gehalten – stellten den Kriegsschauplatz dar. Dazwischen lag der so genannte «Eselsrücken», das Niemandsland in dem tausende Soldaten starben. Deswegen wird der Berg bis heute «Schlachtbank», «Menschenmühle» oder «Berg der 10000 Toten» genannt. Ab 1916 begannen beide Seiten, Stollen unter den Eselsrücken zu treiben. Am 13. März 1918 zündeten die Österreicher eine Ladung aus 55 Tonnen Dynamit (die grösste im Ersten Weltkrieg eingesetzte Mine) und sprengten den italienischen Gipfel weg. Trotzdem konnten die Stellungen der Italiener nicht eingenommen werden. Die Kämpfe auf dem Pasubio brachten bis zum Ende des Krieges keiner Seite einen Erfolg ein.

Strada delle 52 Gallerie

Sie ist die alpenweit wohl spektakulärste Militärstrasse. Leider ist die Befahrung mit dem Bike seit mehreren Jahren verboten. Sie wurde erbaut, um die Stellungen der Alpini auf dem Pasubio zu versorgen. Die «Strasse» überwindet auf 6,3 Kilometern 700 Höhenmeter, davon verlaufen 2,3 km durch insgesamt 52 Tunnels. Sie wurde während des Krieges und inner-



Die Strada delle Gallerie ist heute für Biker verboten. In den 90-er Jahren galt die Befahrung als das ultimative Bikeerlebnis.

halb von nur 10 Monaten erstellt. Der längste Tunnel ist 318 m lang. Der beeindruckendste führt in eine Felsnadel hinein, wo sich die Strasse wie ein Korkenzieher aufwärts windet und erst vier Windungen später wieder nach draussen führt.

Ortler, die höchst gelegene Front

Um den strategisch wichtigen Ortlergipfel zu sichern wurde dieser von den Österreichern in die Frontlinie mit einbezogen. Es war die höchste Stellung des gesamten Krieges. Von Sulden aus wurde eine Seilbahn errichtet, welche via Payerhütte bis knapp unter den 3905 Meter hohen Gipfel hinaufführte. Bis zu 30 Soldaten lebten in einem Stollen, der in das Gletschereis gesprengt worden war. Das Proviant- und Brennstoff-Lager reichte für drei Wochen. Eine Telefonleitung und eine Wetterstation wurden eingerichtet. Stacheldraht, eine Maschinengewehrstellung, Schützengraben im Gletschereis und sogar mehrere Gebirgskanonen (welche von russischen Kriegsgefangenen hochgezogen wurden) sollten hier oben einen italienischen Angriff abwehren.

Die grössten Gefahren drohten aber von den klimatischen Verhältnissen. Im Winter kam es zu vielen Lawinenglücken und die Gipfelstellung war durch meterhohen Schnee immer wieder von der Aussenwelt abgeschnitten. Bei Kriegsende blieb viel Ausrüstung zurück. Der Verbleib einiger der Kanonen ist bis heute ungeklärt, sie befinden sich wohl irgendwo im Gletschereis. Die Menge an entstandenen Sperrern, Befestigungsanlagen, Geschützstellungen und Militärwegen sind kaum überschaubar. Für uns Biker entstand (aus diesem völligen Irrsinn) ein Wegenetz welches in den betroffenen Regionen mit einer gewaltigen Vielfalt an spektakulären Touren aufwartet. Dabei denke ich an die Stelvio- und Ortlerregion, an den Gardasee, das Valsugana oder die Region Cortina d'Ampezzo. Sie alle gehören heute zu den faszinierendsten Bikeregionen der Alpen.