

Italien 2002

Zu den Gebirgsfestungen des 1. Weltkrieges

Eigentlich haben wir unseren großen Urlaub für dieses Jahr schon hinter uns (siehe Reisebericht Griechenland), doch die Berge locken immer noch und so packen Volker und ich noch einmal unsere Ausrüstung und es geht für eine Woche in die italienischen Alpen. Unser Ziel sind die Festungen aus der Zeit des 1. Weltkrieges.

Wir d. h. Volker und ich fahren am Freitagnachmittag los, Volker holt mich nach der Arbeit mit seinem Mitsubishi Bus L300 in Salzgitter ab. Wir rollen gemütlich vor uns hin und schaffen an diesem Tag noch völlig stressfrei runde 500 km und übernachten auf einem kleinen Parkplatz irgendwo im Schwäbischen. Am nächsten Morgen geht es bei bestem Wetter weiter, immer der A7 bis zum Ende folgend. Leider deckt sich das tatsächliche Ende der Autobahn nicht mit den Angaben der relativ neuen Karte. Dadurch landen wir im allgemeinen Wochenendausflugsstrom Richtung Italien. Erst nach nervenden 4 Stunden lassen wir hinter Landeck die Karawane so langsam hinter uns.

Unser Ziel für heute ist die Gegend rund um den Reschensee. In irgendeinem Bericht hatte Volker etwas von einem Zollanschlussgebiet mit der Möglichkeit zum günstigen tanken gelesen. Wir haben Zeit und machen uns auf die Suche nach der kleinen Strecke hinauf nach Samnaun, das zur Schweiz gehört aber nur über Österreich zu erreichen ist. Der Abstecher hat sich gelohnt. Wir können nicht nur äußerst günstig Sprit bunkern sondern bekommen als Zugabe bei der Weiterfahrt über Vinadi noch eine recht interessante Fahrstrecke mit mehreren engen Kehrtunneln dazu.

Am späten Nachmittag stehen wir am Reschensee und überlegen, wo wir heute übernachten. Ein Zeltplatz soll es nicht sein. Unsere Wahl fällt auf die Plamordkuppe (Kennzahl 333 im Denzel-Alpenstraßenführer). Doch bereits kurz hinter dem Einstieg ist die Strecke gesperrt, vermutlich wegen Abrutschungen. Wir planen um und fahren auf die Westseite des Sees hinauf zur kleinen Almsiedlung Rojen (Kz. 335) und von dort weiter zu einem versteckt liegenden Plätzchen in 1900 Metern Höhe. Zelt aufbauen, Lagerfeuer in Gang bringen und ein ordentliches Steak auf dem Spieß. Ein Lagerplatz der Seihnestgleichen sucht.

Bei der Abfahrt hinunter zum Reschensee müssen wir wieder an der Alm vorbei. Ein paar Kühe kommen uns entgegen und wir halten auf dem schmalen Weg an. Doch dann werden es immer mehr Rindviecher und der Platz reicht nicht für alle. Die hinteren werden ungeduldig und fangen an zu drängeln. Zurücksetzen geht aber nicht mehr. Eine Kuh rennt frontal gegen das Auto. Irgendwie drängeln sich dann doch noch alle vorbei.

Wir erkunden noch kurz die Orte Schluderns und Glurns (alte Stadtbefestigung) und fahren dann durch die Schweiz den Umbrailpaß (Kz. 149) hinauf. Am Ende dann noch ein kurzer Abstecher rauf zur Passhöhe des Stifiser Joch (Kz. 329). Es ist Sonntag und entsprechender Verkehr. Auch die steile Piste zum Ortler Haus hinauf (Kz. 331, mit 3030 m der zweithöchste anfahrbare Punkt der Alpen) ist mittlerweile gesperrt. Also gleich weiter. Das nächste Ziel ist der Gaviapaß (Kz. 365). Diese landschaftlich reizvolle Strecke ist zwar schon seit einigen Jahren durchgehend geteert aber immer wieder lohnenswert.

Auf allen früheren Touren ließen wir den Tonalepaß (Kz. 337) immer sprichwörtlich links liegen. Diesmal haben wir genügend Zeit und wollen die Festungen der sogenannten Tonalesperre erkunden. Diese Passsperre besteht aus den Festungen Saccarana und Merlo (Kz. 341, leider nicht mehr anfahrbar), den Straßenforts Strino (jetzt wieder ausgebaut zum Museum) und Velon und der an der Nordflanke der Presanella gelegenen Festung Pozzi Alti in 1884 Metern Höhe (Kz. 340). Letztere hat es uns angetan, zumal man dort oben auf der Wendeplatte eigentlich gut übernachten könnte. Der Aufstieg hat es in sich. Eine ruppige, sehr schmale Piste mit nur wenigen Ausweichen. Für Pkws eigentlich ungeeignet, doch es ist Sonntag und die Italiener zieht es zum Wandern in die Berge. Leider ist es auch Nachmittag und die Meisten kommen nun den Berg runter. Wir müssen insgesamt 8-mal zurücksetzen. Eine ziemlich nervende Angelegenheit.

Die Festung selbst ist ein ziemlicher Schutthaufen, der Ausblick von hier oben allerdings lohnenswert. Doch der kleine Platz ist noch immer recht voll und an den wenigen Stellen wo wir das Zelt aufschlagen könnten auch nicht besonders sauber. Also fahren wir also wieder runter und suchen uns einen Zeltplatz. Eine andere Möglichkeit gibt es in dieser Ecke nicht. Auf dem bereits bekannten Campingplatz in Temù hat inzwischen der Teuro auch Einzug gehalten und es ist wieder mal recht feucht in der Nacht.

In Breno im Val Camonica finden wir diesmal sogar ohne viel Suchen den richtigen Einstieg hinauf zum Passo di Croce Domini (Kz. 371). Unterwegs sammeln wir noch eine beliebte La Mama auf, die mit ihrem kleinen Panda wegen Spritmangels liegen geblieben ist. Sie hatte ziemliche Mühe, auf den hohen Beifahrersitz zu klettern. Die Unterhaltung ist zwar rege jedoch nur in der jeweiligen Muttersprache. Auf die Einladung zum Kaffee oben im Refugio verzichten wir daher unter Hinweis auf die knappe Zeit dankend und fahren entgegen ihrer wohlgemeinten Streckenhinweise nicht ins Tal hinunter sondern freundlich winkend hinauf zum Manivapaß (Kz. 372). Wir konnten ihr leider nicht klarmachen, dass wir uns diese Pisten freiwillig antun.

Der Zustand der Strecke weiter über den Pso. della Spina hinunter zum Idrosee ist recht unterschiedlich. Mal nagelneuer Asphalt aber schmal, mal alter Asphalt mit tiefen Löchern und Auswaschungen und dann auch wieder streckenweise Schotter. Hier wird sich in den nächsten Jahren sicherlich einiges verändern. Wir machen noch einen kleinen Abstecher zum Forte di Cima Ora. Leider kommen wir nicht ganz rauf. Der Weg wächst seit Jahren immer mehr zu. Ein kurzes Stück betreiben wir noch Wegebau, dann müssen wir den Bus stehen lassen und gehen die letzten 200 Höhenmeter zu Fuß. Es ist noch immer ein wenig neblig, doch den Idrosee tief unter uns können wir von Dach der ehemaligen ital. Festung aus gut sehen. Nur diesen Festungen und den Gebietsansprüchen und Auseinandersetzungen des 1. Weltkrieges ist es "zu verdanken", dass die vielen Pisten hinauf in die sonst wegelosen Bergregionen überhaupt existieren. Wollen wir hoffen dass dies nicht zuletzt durch das rücksichtsvolle Fahrverhalten noch lange möglich ist.

Am Abend sind Burkhardt und Iris mit ihrem Defender 90 noch zu uns gestoßen und wir machen uns bei schönstem Sonnenschein auf zum Tremalzo. Ach ja, von wegen Teuro: Für den Zeltplatz sollten wir pro Person 10 Euro zahlen. Die Besitzerin hatte zudem mehr ihre Frisur als die Sauberkeit der Einrichtungen im Kopf. Nachdem Volker ihr vorrechnete dass es nicht mehr als 8 Euro pro Person gibt fing sie zwar an zu schimpfen, gab dann aber doch klein bei. Der Passo di Tremalzo (Kz. 346) ist mit 1665 m zwar nicht besonders hoch, zählt aufgrund seiner exponierten und kühnen Streckenführung jedoch zu den Highlights unter den Alpenstrecken. Diese fahrerisch anspruchsvolle Strecke ist für Motorräder (zum Glück) gesperrt und für Pkws gänzlich ungeeignet. Trotzdem blieb auch diesmal wieder eine Begegnung der unerfreulichen Art nicht aus. Ein 7er BMW mit bayrischem Kennzeichen versuchte sich vom Gardasee aus. Auf halber Strecke stand er dann da mit seinem "Talent" und einer sichtlich genervten Beifahrerin.

Kurz vor Limone etwas oberhalb des Gardasees dann ein technisches Problem. Unser Bus läuft nur noch auf 3 Zylindern. Ursache unbekannt und gründliche Suche aufgrund des heißen Motorraumes nicht möglich. Also erst mal weiter. Den Trubel rund um Riva lassen wir schnell hinter uns. Langsam fängt das Problem an zu nerven. Wir kommen kaum die Steigungen hoch. Da muss wohl doch noch der ADAC ran. Kurz vor der Auffahrt zur Festung Pozzacchio (Valborbia) umweit des Pasubio (der Motor hört sich mittlerweile schon ziemlich gequält an) dann aufatmen. Plötzlich läuft die Karre wieder. Da war wohl nur zeitweise eine Kerze verölt.

Auch diese Festung können wir leider nicht direkt anfahren. Doch die halbe Stunde Fußmarsch lohnen sich. Die Anlage ist fast vollständig unterirdisch angelegt und weit verzweigt. Dank einer Bauzeichnung finden wir uns jedoch gut zurecht. Der kleine Parkplatz am Einstieg ist für eine Übernachtung zwar nicht besonders gemütlich, bietet jedoch eine schöne Aussicht auf die gegenüber liegende Bergflanke. Wir bekommen laufend Besuch aus der naheliegenden Ortschaft, doch es scheint sich niemand daran zu stören. Die Italiener sind in solchen Dingen doch deutlich toleranter.

Wir fahren weiter zum Xomo-Paß, südlich des Pasubio (Kz. 356). Wir haben gehört, dass man dort wieder rauf fahren darf. Wäre eine lohnende Strecke. Um es kurz zu machen: wir sind zwar rauf aber auch nur mit viel Glück an einer Strafe von 120 Euro vorbei gekommen. Die Befahrung des Pasubio ist nur mit einer speziellen Genehmigung erlaubt, wo auch immer man die her bekommt.

Die Festung Campomolon steuern wir über eine schöne Schotterpiste von der Südseite her an, fahren weiter zum Werk San Sebastiano, schauen uns noch kurz das in einem finsternen Wald versteckte ehem. österr. Oberkommando an und steuern dann den Zeltplatz von Lavarone an. Dieser eignet sich auch sehr gut als längerer Standort für Tagestouren. Zudem sind die Preise hier trotz des regen Tourismus fair geblieben. In der weit verzweigten und gepflegten Gemeinde Lavarone finden sich auch sämtliche nötigen Versorgungseinrichtungen.

Ganz in der Nähe liegt die Festung Belvedere (Werk Gschwendt). Diese ehem. österr. Festung ist seit Jahren zu einem Museum ausgebaut und sollte bei einer Tour in diese Region unbedingt mit auf dem Programm stehen. Der weitere Verlauf unserer Reise führt uns über die alte Kaiserjägerstraße (Kz. 353) weiter hinauf zum Mt. Verena (Kz. 255) und zur Festung auf der Cima Campolongo (Kz. 256). Dort finden wir auch wieder einen schönen Übernachtungsplatz.

Am nächsten Tag statten wir kurz der Festung Casa Ratti in der Nähe von Asiago einen Besuch ab und fahren dann nach ein paar Runden durch das weit verzweigte Wegenetz der Hochfläche von Asiago (Kz. 252) und hinüber zum Fort Lisser. Von dort geht es entlang des Lago di Corlo hinauf zur Festung Leone (Cima di Campo). Nach einer weiteren Nacht in den Bergen ist dann so langsam Heimreise angesagt. Zunächst wählen wir noch mal die alte Schotterpiste hinauf zum Passo Brocon und begeben uns dann wieder ausschließlich auf Asphalt über den Rollepaß (Kz. 301) und den Karerpaß (Kz. 292) in Richtung Bozen. Burkhart und Iris wählen ab hier die Brennerroute und fahren noch in einem Rutsch durch bis kurz vor Hamburg. Wir fahren über Meran noch einmal entlang des Reschensees (natürlich wieder mit Abstecher nach Samnaun zum tanken) und wegen des starken Verkehrs diesmal über das Hahntennjoch (Kz. 109) weiter nach Pfronten. Nach einer ziemlich verregneten Nacht (das Zelt war nach einer Stunde Wolkenbruch unbrauchbar) sind wir dann am Sonntagnachmittag wieder Zuhause.