

DIE FESTUNGEN DES TRENTINO

19. BIS 24 JULI 2004
DAVID JENNI UND BEREND LAGERS



1	<i>ROUTE</i>	3
2	<i>ENDUROS UNERWÜNSCHT</i>	4
3	<i>SCHOTTER AUF 3000 METER</i>	4
4	<i>HÖRE NIE AUF DAVID</i>	4
5	<i>SETTE COMMUNI</i>	4
6	<i>PASSUBIO</i>	5
7	<i>RAINMAN GOING HOME</i>	5

1 ROUTE

19.07.2004, Winterthur – Pso. Di Foscagno

Winterthur – Turbenthal – Bauma – Wald – Neuhaus – Schmerikon – Landquart (Autobahn) – Davos – Flüela Pass (2383 m) – Zernez – Punt la Drossa – Livigno – Pso. d'Eira – Pso. Di Foscagno, 244 km

20.07.2004, Pso. d'Eira – Sta. Caterina

Pso. Di Foscagno – Pso. d'Eira – Livigno – Punt la Drossa – Ofenpass (2149 m) – Sta. Maria – Glurns – Prad a. Stilfserjoch – Stilfserjoch (2767 m) – Stichfahrt zum Ortlerhaus (2850 m, Schotter) – Bormio – Stichfahrt zur Skistation Bormio 2000 und zum Cima Bianca (3000 m, Schotter) – Bormio – Oga (Forte Venini) – Bormio – Sta. Caterina, 236 km

21.07.2004, Sta. Caterina – Pejo

Sta. Caterina – Pso. di Gavia (2621 m) – Ponte di Legno – Pso. di Tonale (1883 m) – Fort Mero (Fußmarsch, Schotter) – Fort Strino – Fort Pozzi Alti – Vermiglio – Pejo, 110 km

22.07.2004, Pejo – Fort Sommo Alto

Pejo – Dimaro – Madonna di Campiglio – Tione di Trento – Stenico – Lago di Toblino – Lasino – Monte Bondone – Aldeno – Mattarello – Centa S. Nicolo – Carbonare – Chiesa – Fort Belvedere – Masi di Sotto – Carbonare – S. Sebastiano – Fort Cherle (Schotter) – Fort Sommo Alto (1613 m, Schotter), 216 km

23.07.2004, Fort Sommo Alto – Dro

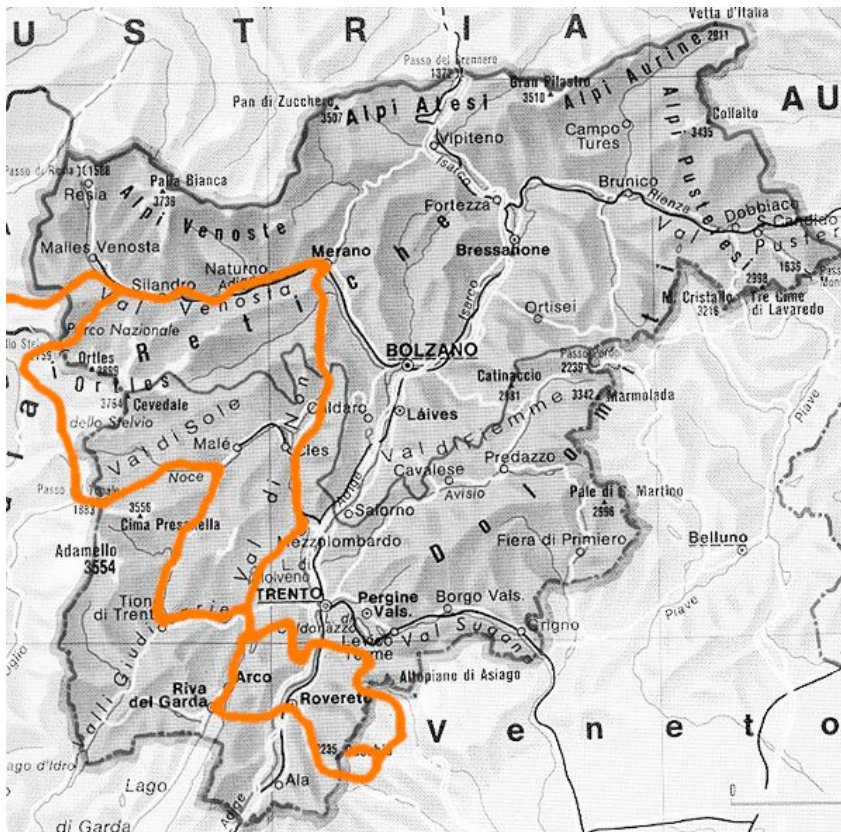
Fort Sommo Alto – Passo Coe – Valle Campoluzzo (Schotter) – Forte Campomolon (1853 m, Schotter) – Arsiero – Pso. di Xomo – Monte Pasubio (Schotter, 1934 m) – Pso. di Xomo – Pso. di Borcola – Rovereto – Mori – Arco – Pietramurata, 196 km

24.07.2004, Dro – Feldkirch

Pietramurata – Stenico – Molveno – Cavedago – Dermulo – Revo – Fondo – Gampenjoch – Lana – Marleno – Schlanders – Glurns – Sta. Maria – Ofenpass – Flüela Pass – Davos – Landquart – Bad Ragaz – Sargans – Buchs – Feldkirch, 351 km

Gesamt

1353 km



2 ENDUROS UNERWÜNSCHT

Montag, 19.07.2004 Der Plan war einfach: Morgens zu einer anständigen Zeit aufbrechen, um am Abend bereits die ersten Meter Schotter unter die Stollen zu bekommen. Die Organisation des dritten Swiss KTM Adventuretreffens hat mich jedoch zu weit in Beschlag genommen, so dass ich nicht die Zeit zum Packen gefunden habe. Berend erweist sich wieder einmal als wahrer Freund: Geduldig hilft er mir, die Hitzeschutzfolie an meinem Hecktank zu ersetzen und das Gepäck zu verzurren. Das Mittagessen nehmen wir dann noch zu Hause ein und brechen gegen 14.30 auf.

Ausnahmsweise spielt das Wetter heute mal mit und wir kommen gut voran. Über den Flüela- und den ersten Teil des Ofenpasses gelangen wir zum Tunnel ins Val di Livignio. Enttäuscht müssen wir feststellen, dass alle im Denzel beschriebenen Schotterstrecken ausnahmslos mit einem Fahrverbot belegt wurden. Bei einem besonders vielversprechenden Abzweiger (natürlich mit Verbotsschild) nimmt sich ein freundlicher Mountainbiker die Zeit, uns mit Nachdruck zu erklären, dass wir uns mit unseren Enduros zum Teufel scheren sollen. Am Pso di Foscagno entdecke ich einen kleinen Abzweiger zu ein paar Alphütten. Die Wiesen neben den Hütten lädt uns ein zum Übernachten und die steile Zufahrt vermag auch den Enduroherzen ein kleines Lächeln zu entlocken.

3 SCHOTTER AUF 3000 METER

Dienstag, 20.07.2004 Berend: *Die Nacht auf über 2000 m war erwartungsgemäß etwas kühl und daher beeilen wir uns – auch angesichts vereinzelter Regenwolken – mit unserem Aufbruch. Wir fahren zurück in die Schweiz und gelangen über den Ofenpass nach Sta. Maria, einer kleinen Ortschaft, mit der David viele Erinnerungen aus früheren Skiurlauben verbindet. Ein Abstecher ins Hotel Alpina ist Pflicht, um ein Stück der legendären Münstertaler Nusstorte zu essen. Wieder auf italienischem Boden starten wir zu einem Klassiker jeder Alpenfahrt: Es geht über die berühmt-berüchtigte Stilfser-Joch-Straße mit ihren 48 Kehren allein auf der Ostrampe. Ich gebe zu: Dieser Pass fehlte mir einfach noch als Trophäe. Wir fahren auf der Passhöhe angekommen noch ein Stück die Schotterstraße zum Ortlerhaus hinauf und besichtigen die interessanten ehemaligen Stellungen der Schweizer am Umbrailpass, die von der Sicherung des neutralen Landes gegen die kriegsführenden Parteien des I. WK zeugen. Wir gelangen nach Bormio und suchen nach einer kleinen „sportlichen Übung“ für den Rest des Nachmittags. Fündig werden wir am Cima Bianca, dem Hausberg Bormios, an dessen Hängen ein Ort mit dem einfallsreichen Namen Bormio 2000 liegt. Zu unserem Glück werden auf dem Skiberg gerade neue Lifтанlagen bis auf den Gipfel gebaut. Dazu wurden einige Schotterstraßen für den Baustellenverkehr freigegeben. Für uns heißt das: „Nichts wie rauf“. Über Schotterwege überwinden wir 2000 Höhenmeter bis knapp unters Gipfelhaus. Dunkle Gewitterwolken mahnen uns dort zur raschen Abfahrt, und wir entkommen nur knapp dem Gröbsten. Ein Abstecher führt uns noch zur leider geschlossenen Museumsfestung Venini. Im Halbdunkel und mit fast leerem Tank an meiner Adventure schlagen wir schließlich in Sta. Caterina unser Camp auf.*

4 HÖRE NIE AUF DAVID

Mittwoch, 21.07.2004 Berend gibt zu bedenken, dass es jetzt schon 400km her ist, seit er das letzte Mal getankt hat. Ich kläre ihn darüber auf, dass mit der Adventure 570km mit einer Tankfüllung drin seien und dass das noch mindestens bis über den Paso di Gavia reichen würde. Bei unserem kleinen Abstecher zu einer Alp nach der Passhöhe ruckelt seine Adventure zum ersten Mal und kurz nach dem Denkmal für die vor 50 Jahren mit ihrem Lastwagen abgestürzten Alpini stellt sie ganz ab. Mir ist klar, dass ich jetzt am besten einfach die Klappe halte, und kann nur hoffen, dass Berend die Stille genießt, während er zu Tal rollt.

Vor uns liegt nun der Tonale, ein im ersten WK hart umkämpfter Pass. Wir besuchen das Denkmal auf der Passhöhe und nehmen uns dann die Festungen am Nordhang vor. Ein Fahrverbotsschild schreckt uns ab und so laden wir uns unsere Wertsachen auf und beginnen, die Serpentine zum Forte Zaccarana zu Fuss zu erklimmen. Der Schweiß rinnt uns bereits in Bächen herunter, wie uns ein Blick auf die Karte verrät, dass wir kaum einen Viertel der Strecke geschafft haben. Wir beschließen, uns mit dem weiter unten liegenden Forte Mero zu begnügen, welches allerdings völlig zerstört wurde.

Am Südhang haben wir mehr Glück: Wir entdecken kein Verbot und so kommen wir endlich in den Genuss einer anständigen Schotterstrecke voller Serpentine im Schatten eines typisch norditalienischen Waldes. Am Ende des Weges finden wir das Werk Pozzi Alti, welches nach dem Krieg gesprengt wurde. Zum Glück hat der Sprengmeister nur halbe Arbeit geleistet, so dass wir uns wenigstens im halb eingestürzten Kellergeschoss umsehen können.

5 SETTE COMMUNI

Donnerstag, 22.07.2004 Berend: *Dieser Tag sollte uns endlich ins Zentrum der Festungsrüden aus dem I. WK führen. Über Madonna di Campiglio und Stenico gelangen wir auf ein wunderschönes Hochplateau unterhalb des Monte Bondone. Von dort geht es über eine sehr eng gewundene Straße hinab nach Trento. Wir umfahren die*

Stadt und steuern geradewegs auf die Hochebene der Sieben Gemeinden zu. Dieses Gebiet mit Erhebungen bis knapp 2000 m gilt neben der Isonzofront und den hochalpinen Kampfgebieten des Ortlers und der Dolomiten als das schwerst umfochtene Territorium zwischen Österreich-Ungarn und Italien im I. WK. Lange vor Ausbruch des Krieges hatten Österreicher und Italiener entlang ihrer Grenze zahlreiche Festungsanlagen errichtet, die mit dem Eintritt Italiens in den I. WK im Jahr 1915 Ausgangspunkt erbittert geführter Schlachten wurden. Die meisten Forts beider Nationen sind nach dem Krieg zerstört worden, hauptsächlich, um deren Stahlgerüste für die Rüstung der Italiener im II. WK zu nutzen. Wir beginnen unsere Besichtigungstour mit der einzigen unzerstörten und zu einem Museum ausgebauten Festungsanlage: dem österreichischen Fort Belvedere. Hier erfahren wir viel über den Aufbau der Festungen und deren Kriegsführung. Unser 2. Besichtigungspunkt ist Fort Cherle, das wir über eine kurze Schotterstraße erreichen. Von hier geht es auf der gegenüberliegenden Talseite über Schotterwege zum Fort Sommo Alto, wie Cherle ein alt-österreichisches Fort. Hier empfängt uns eine regelrechte Idylle, ein in wunderschönem Abendlicht getauchtes Hochplateau. Wir beschließen, auf dem Vorplatz der Festung unser Zelt aufzuschlagen. Nach einer ausgiebigen Besichtigung der Fortruine mit allen ihren unterirdischen Gängen bereitet David ein köstliches Abendessen zu. Der Tag klingt mit Lagerfeuerromantik aus.

6 PASSUBIO

Freitag, 23.07.2004 Da unsere Wasservorräte gerade mal für eine gemeinsame Tasse Tee reichen, sind die KTMs schnell beladen und wir für neue Abenteuer bereit. Gleich in der ersten Kurve haut es mich bei gemächlichem Tempo auf die Schnauze – ein feiner Anfang für einen neuen Tag!

Auf der erst gestern erstandenen Wanderkarte entdeckt Berend einen Weg durch ein vielversprechendes Paralleltal. Die durchwegs geschotterte Strecke führt uns entlang von Hängen und über satte Weiden durch eine atemberaubende Landschaft zum Forte Campomolon – das italienische Gegenfort zu Cherle. Das Fort beeindruckt vor allem durch die komplett in den Fels gesprengten Poternen, die nach dem Krieg leider zur Baumaterialgewinnung abgebrochen wurden.

Wir geben dem Denzel noch eine letzte Chance und brechen auf zum legendären Passubio. Auch an (und auch auf) diesem Berg haben sich Italien und Österreich-Ungarn erbittert bekämpft. Geblieben sind unzählige Gräben und eine kühn in den Fels gesprengte Schotterstrecke. Wir werten die offen stehende Schranke als Fahrerlaubnis und genießen die unzähligen Schotterkehren, die in den Fels gesprengten Tunnels und die herrliche Aussicht.

Nördlich vom Gardasee kehren wir schliesslich auf einem Campingplatz ein. Die Lage ist nicht sonderlich schön und auch das Essen hat uns nicht umgehauen – dafür sorgt das direkt benachbarte Industrieareal (mit Nachtschicht) für eine ordentliche akustische Untermauerung...

7 RAINMAN GOING HOME

Samstag, 24.07.2004 Eigentlich freuen wir uns auf die Heimfahrt über Bozen, Meran und den Reschenpass. Kurz nach dem Aufbruch beginnt es dann zu regnen. Wir beschliessen, in einem Tunnel zu frühstücken und zu warten, bis es aufhellt. Für die regelmässigen Leser meiner Berichte ist es natürlich keine Überraschung, dass es nicht aufhellt. Es regnet also durch das ganze Trentino, es regnet über den Ofenpass (den Reschen haben wir sausen lassen), es regnet über den Flüela, es regnet im Prättigau und es regnet auch, wie Berend sich in Buchs von mir verabschiedet, um in Feldkirch den Autozug nach Wien zu nehmen. Auch im Toggenburg regnet es (im Toggenburg regnet es immer!) und wie die Tropfen in Will aufhören zu fallen, spielt es eigentlich schon lange keine Rolle mehr.