

STEFAN BOGNER

ESCAPES

TRAUMROUTEN DER ALPEN



Edition Delius

STEFAN BOGNER

ESCAPES

TRAUMROUTEN DER ALPEN

DELIUS KLASING VERLAG

PROLOG	6
------------------	---

- Schweiz -

ST. GOTTHARDPASS	8
NUFENENPASS	26
SAN BERNARDINO	38
GROSSER ST. BERNHARD	50
SUSTENPASS	68
GRIMSELPASS.	86
FURKAPASS	102
ALBULAPASS	116
FLÜELAPASS	126

- Österreich -

GROSSGLOCKNER	140
-------------------------	-----

- Frankreich -

COL D'IZOARD	156
COL DU GALIBIER	174
COL DE LA CROIX DE FER	184
COL DE LA BONETTE	198

- Italien -

STILFSER JOCH	206
-------------------------	-----

PROLOG

Jan Baedeker

Passstraßen sind so etwas wie die Blinddärme der modernen Infrastruktur. Zu großen Teilen funktionslos geworden durch die monumentalen Tunnelbauten der vergangenen Jahrzehnte, winden sie sich über Berge und Grate, durch Täler und Schluchten, mitten hinein ins kollektive Vergessen. Mühsam war es einst, die Pässe zu überqueren – allein ihre Topografie nötigte den Reisenden zur Weitsicht: Der karthagische Feldherr Hannibal musste vor dem Sieg über das Römische Reich im dritten vorchristlichen Jahrhundert nicht nur manchen Grat bezwingen, sondern auf seinem Weg über die Alpen auch die Kontrolle über 50 000 Soldaten und 37 Kriegselefanten behalten. Ein logistisches Glanzstück.

Wind, Wetter, Eis und Schnee machten die Bergwelt bis ins 19. Jahrhundert zu einem gefürchteten Ort, dessen Risiken man sich nicht zum Vergnügen aussetzte. Dem Ruf der Berge folgten damals nur wenige Abenteurer und Romantiker, der Alpinismus war kaum mehr als ein Zeitvertreib für die europäischen Eliten. Gleichzeitig gewannen jedoch die Alpenpässe als Handels- und Posttrouten oder militärische Verbindungsstraßen an Bedeutung. Sich durch Geröllfelder schlängelnd, Haken schlagend, Felsen umwindend, waren sie Pionierleistungen der Architektur. Wie abstrakte Grafiken zogen sich die alpinen Straßen über Bergkämme, Höhenrücken und Gratverläufe. Dabei waren viele Pässe, wie etwa die Großglockner-Hochalpenstraße oder der Brenner, bereits in der Antike von Händlern erschlossen worden. Um 1844, als Karl Baedeker für seinen ersten Schweiz-Reiseführer durch die dortige Bergwelt reiste, war man auf Postkutschen und Einspanner angewiesen, um von einem Tal zum nächsten zu kommen. Oder man schnürte seine Wanderschuhe, packte Wurst und Wein in den Rucksack und ging zu Fuß. Zeitnot war damals noch keine Volkskrankheit.

Rund sechzig Jahre später sah die Sache schon ganz anders aus. In Baedekers Schweiz-Reiseführer von 1905 tauchen am Berg die ersten Radler auf: »Gebirgsstraßen und Pässe sind nur kräftigen, ausdauernden Radfahrern anzuraten«, heißt es dort. *»Außer einer starken Vorderradbremse ist hierfür auch eine solche am Hinterrad (mit Freilaufeinrichtung) zu empfehlen. Nachschleifende Baumäste als Hemmmittel zu benutzen, ist überall verboten.«* Die steigende Leidensbereitschaft im Namen des Sports und der Geschwindigkeit brachte der Bergwelt auch neue, ungewöhnliche Besucher: Im selben Jahr waren in Paris bereits sechzig Radrennfahrer zur großen Tour de France gestartet – zu den Mühen der Bergetappen am Ballon d'Alsace und in den westlichen Alpenausläufern kam damals jedoch noch die Gefahr durch Saboteure, die aus Protest kiloweise Nägel auf die Straßen streuten. Die Anti-Radfahr-

Bewegung ist längst vergessen, doch die Gipfel der Alpen und Pyrenäen sind unter den Teilnehmern der Tour bis heute gefürchtet – denn neben den immensen Anstrengungen der Steigung ist das launische Bergwetter noch immer ein Risikofaktor.

Auch die frühen Automobilisten und Individualtouristen, die in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ihren Weg ans Mittelmeer suchten, studierten vor Abfahrt gewissenhaft die alpinen Straßenkarten, kalkultierten den Treibstoff und machten sich mit dem Bergwetterbericht vertraut. Denn bei einem Wetterumschwung konnte es selbst auf befestigsten Straßen gefährlich werden. Und wer einmal mit leerem Tank und ausgekuppeltem Getriebe den San Bernardino heruntergerollt war, riskierte das Abenteuer kein zweites Mal. Andere setzten sich den Gefahren der Berge wiederum ganz gezielt aus: Bei der ersten Rallye Monte Carlo im Jahre 1911 oder dem Klausenrennen, bei dem sich ab 1922 die furchtlosesten Fahrer auf schmalen Schotterpisten – durch 136 Kurven und über 1237 Höhenmeter hinweg – mit bis zu 200 km/h Paroliboten, gehören zu den berühmtesten, aber auch riskantesten Bergrennen jener Zeit.

Heute gleitet man auf dem Weg von Zürich nach Rom durch neonhelle Tunnelröhren oder blickt aus achttausend Metern Höhe auf die endlosen Bergketten wie auf eine hübsch bepuderte Miniaturlandschaft. Dabei ahnt man kaum noch etwas von den Anstrengungen und Gefahren, aber auch den Glücksmomenten einer Alpenüberquerung auf eigene Faust. Wie eindrucksvoll die Bergwelt sein kann, zeigt sich etwa bei einer Passfahrt im Herbst, wenn auf den goldbraunen Hängen in glasklarer Luft die Lärchen leuchten, jenseits des Passes dann plötzlich der Nebel aus den Tälern emporsteigt und das Panorama von hunderten Gipfeln verhüllt, die beiden Kegel der Scheinwerfer gerade noch zwanzig, dreißig Meter weit in den Dunst hineintasten und der Motor so dumpf von den feuchten Felswänden widerhallt, als ende die Welt hinter der nächsten Kurve. In solchen Momenten ist man tatsächlich auf sich selbst zurückgeworfen, das Denken reicht nicht über die nächsten Minuten und Meter hinaus.

Mit dem Siegeszug kompakter Film- und Fotokameras wurde es möglich, diese alpinen Eindrücke auch festzuhalten und zu verbreiten – die Bilder aus den Bergen rückten ins mediale Bewusstsein. Meist stand für die Fotografen das Alpenpanorama im Vordergrund. Die Passrouten waren das Mittel zum Zweck, der Weg zum Ziel – zum schönsten und besten Aussichtspunkt. Doch auch die Straßen selbst wurden bald zur Kulisse: Der amerikanische Fotograf David Douglas Duncan,

der 1956 für das Magazin LIFE mit seiner Leica und einem Prototyp des Mercedes 300 SLS Roadster durch schweizer Höhen rauschte und mit heißen Reifen den Schotter aus den Haarnadelkurven sprühen ließ, zeigte die Alpen als Abenteuerspielplatz für Herrenfahrer, die ihre Sportwagen wirklich fordern wollten. Die Bergwelt wurde zum Sehnsuchtsort der Schnellen und Mutigen.

Natürlich war Sean Connery als James Bond einer der ersten Gentleman-Driver jenseits der Waldgrenze: Für »Goldfinger« ließ er 1962 auf dem schweizerischen Furkapass die Reifen eines Aston Martin qualmen – und machte ein für allemal klar, warum man in engen, schlecht einsehbaren Kurven selbst eine attraktive Cabriofahrerin nicht überholen sollte. Legendar ist auch die Eröffnungsszene von Peter Collinsons Film »The Italian Job« von 1969, in der sich ein wunderbarer Lamborghini Miura mit brüllendem Motor durch die Serpentina fädelt. Und auch wenn die Bergfahrt nach drei Minuten im Desaster endet, war die Idee vom dröhnenden Kurvenstakkato in die Fantasie der Zuschauer eingepflanzt.

Wer heute auf den alten Straßen der Römer, Radler und Rennfahrer hinauf in die Berge fährt, sucht nicht zwingend das Abenteuer. Vielmehr zählt es, den Alltag einer rasant beschleunigten Zivilisation hinter sich zu lassen und auf der Flucht nach oben wieder Zeit und Überblick zu gewinnen. Die Bergkämme, Höhenrücken und Gratverläufe sind dabei keine geografischen Barrieren, sondern vielmehr die Ziele einer Sehnsucht nach Freiheit und Einsamkeit fernab einer global vernetzten Welt. Und die Pässe und Straßen, die sich durch die alpine Landschaft winden, wirken wie die organische Gegentese zum endlosen Geradeaus der Autobahnen. »Eine Kurve«, sagt der Fotograf Stefan Bogner, »ist die sinnlichste Verbindung zwischen zwei Punkten – und in gewisser Weise auch die realistischste. Wer sich ein Ziel steckt, wird dieses fast nie auf dem kürzesten Weg erreichen. Würden unsere Wünsche alle auf einen Schlag wahr werden – wir würden uns um den Weg dorthin betrogen fühlen.«

Welchen Wünschen die Menschen in zwanzig oder dreißig Jahren in die Berge folgen werden, ist schwer zu sagen. Kehrt mit den grünen Antriebstechnologien nach mehr als 100 Jahren Motorengedröhn vielleicht sogar wieder Einklang und Ruhe in den Alpen ein? Finden wir nach Dekaden der Beschleunigung sogar zu einer gelasseneren Dimension des Reisens zurück? Sicher ist wohl nur, dass die Gebirgspässe noch immer die Verbindung schaffen werden – zwischen oben und unten, zwischen Berg und Tal, zwischen Mensch und Natur.

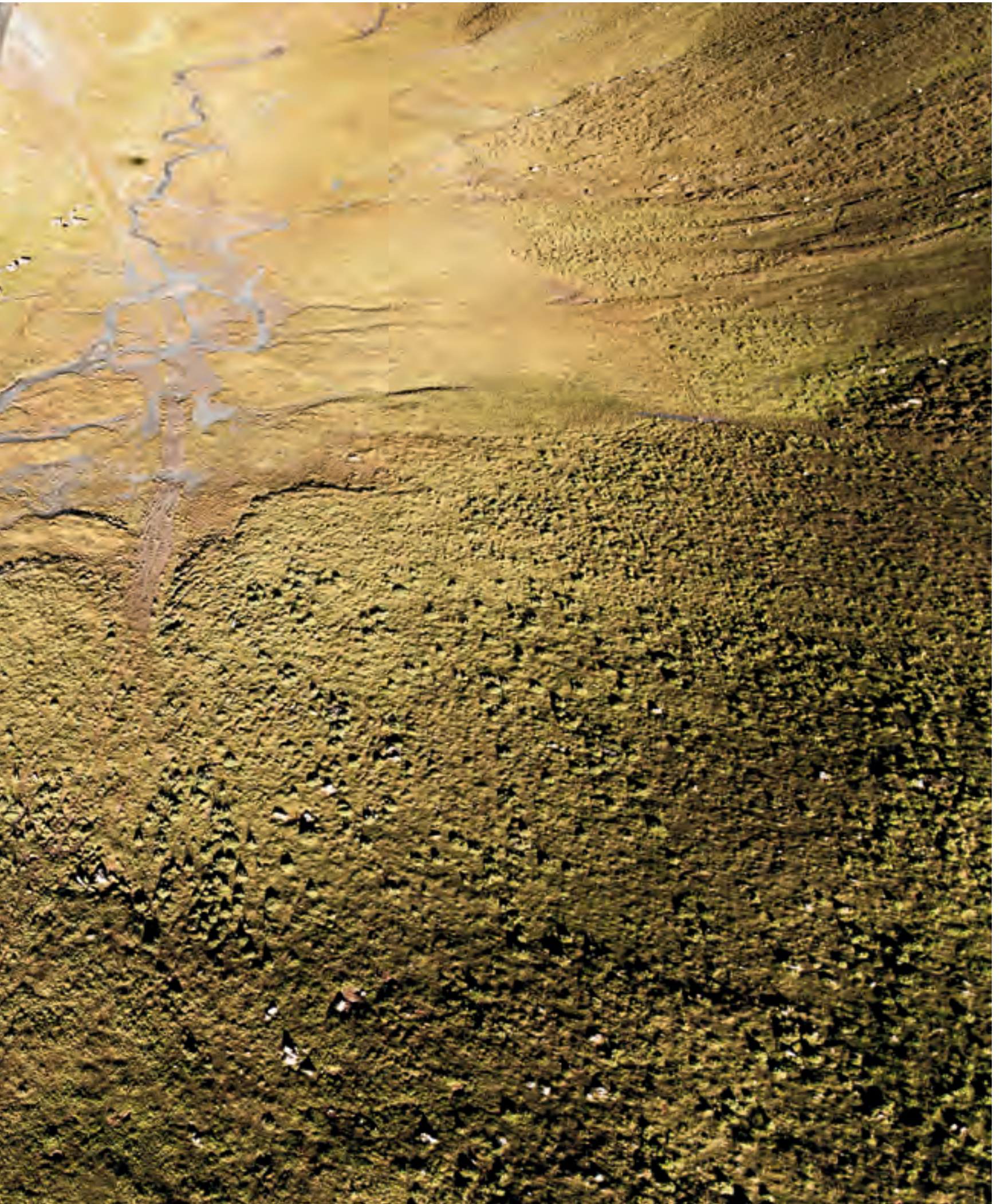


ALBULAPASS

Es gibt im Norden den Flüela-, im Süden den Julierpass. Beide verbinden das Rheintal mit dem Engadin, weshalb auf der schmalen Albulastraße wenig Verkehr herrscht. Wie einsam es noch immer wäre in diesem Hochtal, umrahmt von graugrünen Bergen, gäbe es die Straße nicht! Dann würde der Albulapass zu einem jener Übergänge, die nur noch von Wanderern und Mountainbikern genutzt werden. Und jenen, deren Namen der Vergessenheit anheim gefallen sind.

- 2315 METER -











ALPENPÄSSE. PUR. PURISTISCH.

-
MIT EIGENEM BLICK FOTOGRAFIERT.
SERPENTINE NACH SERPENTINE.
EINGEBETTET IN GROSSARTIGE LANDSCHAFT.

-
**DAS IST DIE ESSENZ DIESES BUCHES:
EIN TRAUMBILDBAND FÜR ALLE PASSLIEBHABER.**



ISBN 978-3-7688-3532-9



9 783768 835329