

Fortsetzung von Seite 1

## In Flandern

sich hier. Viele von ihnen starben bei der Eroberung des Hügels, auf dem wir stehen. Die strahlend weißen Grabsteine sind in einem weichen Halbkreis um ein Kreuz angeordnet. An seiner Stelle stand früher ein deutscher Bunker. Sie glauben gar nicht, was man hier im Boden noch alles findet! Meine Wohnung ist ein kleines Militärmuseum, ruft Jürgen Deleye. Aufgeregt wie ein Kind, das seinen Freunden sein Spielzimmer zeigt, eilt er die Reihen der Grabsteine entlang. Ihre Symbole verraten die Herkunft der Gefallenen: Das Ahornblatt steht für Kanada, der Farnwedel für Neuseeland, der Springbock für Südafrika. An einen Grabstein ist ein Foto geklebt. Ein junger Mann aus einer anderen Zeit schaut uns daraus an. Jürgen Deleyes Arme rudern durch die Luft: Er beschreibt die Frontlinie, Heeresbewegungen und den Beschuss der Artillerie. Daten und Zahlen prasseln auf uns nieder. Jürgen Deleye redet, als herrsche in seinem Kopf noch Krieg. Wir blicken in die Landschaft, suchen Spuren des Gemetzels. Sattgrüne Felder liegen zu unseren Füßen. In der Ferne ist ein Kirchturn zu sehen.

Etwas abseits hat sich eine britische Schulklasse auf dem sauber geschnittenen Rasen niedergelassen und lauscht ihrem Lehrer. Die Schüler sind vielleicht siebzehn Jahre alt – genauso alt wie viele der Männer, die in Tyne Cot liegen. Noch immer reisen jedes Jahr Tausende Briten zu den Soldatenfriedhöfen Flanderns. In den Schulen wird der Ausflug generalstabsmäßig organisiert. Seit es den Eurotunnel gibt, kommen viele Klassen sogar mehrmals her. La Grande Guerre, The Great War: der große Krieg – für Franzosen, Belgier und Briten ist er die Urkatastrophe des zwanzigsten Jahrhunderts. Blättert man in einem deutschen Schulbuch, finden sich nur wenige Seiten, die ihm gewidmet sind: Da ist das Gemälde „Flandern“ von Otto Dix, darunter ein Foto des Eisenbahnwaggons, in dem die Siegermächte am 11. November 1918 den Waffenstillstandsvertrag unterzeichneten, dann ein Absatz über den Versailler Friedensvertrag. Eine Seite weiter ist man schon in der Weimarer Republik angekommen. In Deutschland liegt die Erinnerung an den Ersten Weltkrieg unter den Trümmern des Zweiten begraben.

Die Menschen, die in Deutschland noch der Soldaten gedenken, tun es still. Früher kamen ganze Busse mit Angehörigen, um die Gräber ihrer Ehemänner, Söhne und Väter zu besuchen. Heute bleiben die Parkplätze meistens leer. Die Generation, für die der Erste Weltkrieg lebensgeschichtliche Erfahrung war, lebt nicht mehr. Locken kann man die meisten Deutschen nur, wenn neben den Soldatenfriedhöfen auch Brücke auf dem Programm steht. Einzig der Soldatenfriedhof Vladso zieht Besucher an. Sie wollen das „Trauern der Elternpaar“ von Käthe Kollwitz sehen: Die fast lebensgroße Skulptur ist gegenüber dem Eingang zum Friedhof aufgestellt. Die Figuren, ein Mann und eine Frau, knien, so schwer drückt sie die Last der Trauer. Die Frau hat ihre Augen auf die Erde gerichtet, der Mann ist in sich gekehrt. Ihre Gesichtszüge sind die von Käthe und Karl Kollwitz. Zu ihren Füßen, ein paar Meter entfernt, liegt ihr Sohn, Peter Kollwitz, begraben. Er starb im Oktober 1914, auf einem Schlachtfeld nahe des Friedhofs. Die Gravur mit seinem Namen ist kaum noch zu erkennen: Hunderte von Fingern haben die Inschrift berührt.

**Information:** Fahrten zu den deutschen Soldatenfriedhöfen bietet der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V., Werner-Hilpert-Straße 2, 34112 Kassel, Telefon: 05 61/70091 67, im Internet unter [www.volksbund.de](http://www.volksbund.de). an Führungen im Museum „In Flanders Fields“, Lakenkale – Grote Markt 34, B – 8900 Ieper, können telefonisch unter der Nummer 00 32/5 72 39 20, gebucht werden. Im Internet: [www.inflanders-fields.be](http://www.inflanders-fields.be).

# Der Krater, der ein Gipfel war

Es ist eine Fahrt durch die Schönheit der Berge und die Schrecken der Geschichte: Mit dem Rad auf der alten Trasse der Dolomitenbahn immer in Richtung Süden und Meer.

Von Susanne Schaber

Das ist er also, der Cimabanche, einer der nördlichsten Punkte des Veneto. Ein Passübergang auf fünfzehnhundert Metern Höhe, in der Einöde zwischen Toblach und Cortina d'Ampezzo. Zu sehen ist nicht viel: ein Straßenstück, umgeben von dichtem Wald, dahinter die grauen Felsmassive der Dolomiten. Direkt an der Grenze zwischen Südtirol und dem Veneto ein kleines Haus, zwei Zimmer unten, zwei oben: das frühere Stationsgebäude der Dolomitenbahn, der Ferrovia delle Dolomiti, die vom Pustertal über den Cimabanche und Cortina bis nach Calalzo führte, einem Städtchen nördlich von Belluno. Es ist eine legendäre Strecke durch das Herz der Dolomiten.

Geplant wurde sie im Ersten Weltkrieg, als die k. u. k. Feldherren nach Möglichkeiten suchten, die Dolomitenfront möglichst schnell mit Nachschub zu versorgen. Man errichtete eine Schmalspurbahn zwischen Toblach und der Festung Höhlenstein, die nach 1915 als Infanteriestützpunkt und Depot diente. Von hier aus schaffte man Waffen, Nahrung und Baumaterial in die Berge. Fast gleichzeitig beschlossen die Italiener, von Calalzo ausgehend, eine Feldbahn nordwärts zu bauen. Als die Österreicher immer weiter in italienisches Gebiet vordrangen, trafen sie auf diese Gleise, vereinheitlichten die Spurweiten und verbanden die beiden Linien, um die Front bei Belluno und an der Piave leichter beliefern zu können. Mit dem Friedensvertrag von Saint-Germain fiel die Dolomitenbahn in den Besitz der Italiener, die am 1. Juni 1921 den Personenverkehr aufnahmen. Spätestens in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts begann die Zahl der Fahrgäste immer weiter zurückzugehen. Im März 1962 wurde dann der Betrieb der Strecke Toblach-Cortina eingestellt, zwei Jahre später der Abschnitt Cortina-Calalzo. Die Gleise begannen zu rosten, Bäume und Sträucher überwucherten die Bahntrassen, viele der einstigen Stationshäuschen verfielen. Doch dann erkannte man das touristische Potential der früheren Ferrovia delle Dolomiti.

Rail-Trails, aufgelassene Bahnstrecken, die für Radfahrer und Wanderer revitalisiert und neu beschildert werden, erleben seit einiger Zeit einen erstaunlichen Boom. Auch die Lunga Via delle Dolomiti, wie sie nun heißt, folgt diesem Erfolgskonzept. Die Strecke zwischen dem Cimabanche und Calalzo gilt als schönster Abschnitt des Weges und europaweit als eine der spannendsten Routen dieser Art. In fünfundfünfzig Kilometern zieht sie von einer kargen Passhöhe hinunter in den Süden, in die mediterrane Welt vor den Toren von Belluno – eine Fahrt über Viadukte und durch Tunnel, mit spektakulären Ausblicken auf Cortina und die Dolomiten, auf die Flüsse und Dörfer des Cadore.

Die Ortschaften entlang der Bahnlinie machen gute Geschäfte mit den Radlern. Schon am Cimabanche herrscht reges Treiben. Es gibt einen Fahrradverleih mit Rädern aller Größen und Ausführungen, daneben eine Blockhütte mit dem Menü für den hungrigen Sportler, Hirschfilet mit Steinpilzen und Polenta. Spätestens jetzt ahnt jeder, wohin der Weg geht: durch dichte Wälder, in denen das Wild grast, durch Landschaften mit Feldern voller

Mais, Gerste und Kartoffeln, durch Städte und Dörfer, die sich glücklich mit den Touristen arrangiert haben. Doch zunächst ist davon nicht viel zu bemerken. Das erste Stück des Weges läuft durch unberührte Landschaften. Ab und zu ist die Straße zu sehen, die Strada Statale 51 di Alemagna, doch ansonsten nur Grün und Grau, in allen Schattierungen. Die Augen bekommen Auslauf und stoßen doch immer wieder an Grenzen. Mächtige Bergstöcke bremsen den Blick. Allein die Gedanken jagen nach vorn, überwinden die Gipfel der Ampezzaner und Belluneser Dolomiten und landen am Meer. Knapp zweihundert Kilometer wären es bis Venedig.

Der Cimabanche war einer der wichtigsten Übergänge in den Alpen. Schon um 800 zogen hier deutsche Wanderer durch, wenn sie nach Rom pilgerten, später waren es Kreuzzügler, aber auch Händler und Kaufleute, die Waren von Venedig nach Deutschland brachten. In Ospitale, etwas unterhalb des Passes, standen schon im Mittelalter ein Gasthaus und eine kleine Kirche, San Nicolò, dem Schutzheiligen der Reisenden geweiht. Seit 1226 trotz sie der Zeit. Die Bahnstation von Ospitale indes wird langsam zur Ruine. Das Blechdach hat Rost angesetzt, der Putz bröckelt.

Hier und in den anderen Häuschen an den früheren Haltestellen des Zugs haben die Bahnwärter gelebt, viele allein, andere mit ihren Familien. Wer unten im Tal und in den größeren Orten diente, hatte Glück. Jene Beamten aber, die auf den Stationen zwischen Cimabanche und Cortina Dienst taten, hatten sich auf lange Winter einzustellen, auf Schnee, Kälte, Einsamkeit. Schon im Morgengrauen galt es, die Strecke abzugehen, um sicherzustellen, dass keine Felsen, Äste oder Lawinen die Gleise versperrten und die Tunnel frei von Eis waren. Dazu kam die Arbeit in der Station, das Abfertigen der Passagiere und Züge. Kein leichtes Leben.

Hinter Fiammes wird das Tal weiter. Die Cinque Torri recken sich in den Himmel, fünf pittoreske Zacken, eines der Wahrzeichen der Dolomiten. Eine Straße ist zu erkennen, sie windet sich in Kehren nach oben: die Große Dolomitenstraße, eine legendäre Strecke auch sie. Seit fast einhundert Jahren verbindet sie Cortina d'Ampezzo mit Bozen, hundert Kilometer über den Falzaregopass, das Pordeijoch und den Karerpass. Der Plan, die Dörfer am Fuße der Dolomiten zu erschließen, geht auf den österreichischen und deutschen Alpenverein zurück. Die beiden Organisationen drängten Ende des neunzehnten Jahrhunderts darauf, den Alpinis-



ten, die in jenen Tagen die Berge stürmten, den Zugang zu den Basisquartieren und Hütten zu erleichtern. Nach vielen Verzögerungen konnte die Dolomitenstraße am 13. September 1909 für den Verkehr freigegeben werden. Wenige Jahre



Den Pass hinauf: Stärkung gibt es im Gasthaus von Ospitale schon lang nicht mehr.



Und jetzt bergab: Blick in ein Tal der Dolomiten

Fotos Torsten Heydrich

später brach der Fremdenverkehr zusammen. Als Italien am 23. Mai 1915 in den Ersten Weltkrieg eintrat, wurden auch die Dolomiten zum Kampfplatz. Die Kavernen, Tunnel und Stollen, die man gewaltsam in den Stein schlug, sind bis heute zu sehen, dazu Gedenkstätten ohne Zahl, Kriegerfriedhöfe und Mahnmale. Das eigenwilligste ist der Col di Lana, einer der am heftigsten umkämpften Berge dieser Region. Man hat ihn gesprengt, vom einstigen Massiv, das vielfach vermint war, ist nur ein Krater übriggeblieben. Andenkenläden verkaufen Memorabilien, historische Postkarten mit Fotos der früheren Schützengräben und Galerien, daneben Landkarten und Bücher mit Titeln wie „Dolomiten – Krieg, Tod und Leid“ oder „Die Front in Fels und Eis“.

Radfahrer quälen sich über die Pässe. Wer die Große Dolomitenstraße geschafft hat, gilt als Meister. Leicht ist das nicht, denn Biker verfolgen die Radler, Horden älterer Herren auf ihren Harleys, dazu Ausflügler in Autos und Bussen. Die große Tour durch die Dolomiten wird in allen Reisebüros beworben, die Parkplätze auf den Passhöhen sind oft überfüllt, Fotomotive drängen sich ins Bild: Almwiesen, die bis an die Felsen heranreichen, Blau über den Zinnen, Zacken und Eisfeldern der Gipfel von Langkofel, Marmolada oder Civetta. Und immer wieder der Monte Pelmo, an seinem Fuß Cortina und das Cadore mit der Lunga Via delle Dolomiti.

Dort sind die Sonntagsradler unterwegs. Sie müssen keinen Autoverkehr auf der Strecke fürchten und keine nennenswerten Anstiege. Allein die Naturtunnel machen einigen Angst. Sie sind schlecht beleuchtet und feucht. Wer ins Licht kommt, blinzelt – und wird großzügig entschädigt. Der Weg zieht sich spektakulär an den Ausläufern des Pomagagnon entlang, ein gutes Stück oberhalb der Straße.

Am Talboden schiebt sich der Boite, der bei Perarolo di Cadore in die Piave mündet, durchs Geröll. An seinem Ufer lagern die Optimisten. Mit kleinen Pfannen fangen sie das Flusswasser auf, um Gold zu waschen. Cortina d'Ampezzo ist nicht mehr weit. Dort residieren die Juweliere und Designer, auf den Weinkarten der Hotels stehen die feinsten Gewächse aus ganz Italien. Cortina, der Austragungsort der Olympischen Winterspiele von 1956, gilt immer noch als einer der mondänsten Skiorte Italiens. Die wirklichen Alpinisten indes steigen in den kleineren Orten ab, dort, wo die Unterkünfte billiger sind, oder übernachten in einer Hütte.

Cortina hat vierhundert Jahre lang zu Südtirol und zum Habsburgerreich gehört und wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg Italien zugeschlagen. Viele sind damit nicht glücklich. Ein gutes Drittel der Bevölkerung spricht immer noch Anpezan, eine Variante des Ladinischen. Die Sprache, ein Überbleibsel des Vulgärlatinischen aus der Zeit der Romanisierung der Alpen, erfährt wenig Förderung durch die staatlichen Stellen. „Bon azeto“ ist am Ortseingang von Cortina zu lesen, willkommen. Fast jedes Dorf an der Lunga Via delle Dolomiti lässt den Ankommenden wissen, dass es in Ladinien liegt. Darauf sind viele stolz. Und doch weiß man, dass das Ladinische aus dem Alltag verschwinden wird.

Das Cadore ist berühmt für seine Wälder. Überall entlang dem Boite sieht man Möbelfabriken, Tischlereien und Zimmereien. Der Handel mit Holz verschaffte den Bewohnern immer schon ein Auskommen und bescheidenen Wohlstand. Viele der Pfähle, auf denen die Serenissima thront, stammen aus den Wäldern am Fuße der Dolomiten. Auf der Piave verschifft man die Stämme bis ans Meer. Dichte Waldstücke säumen auch die Lun-

ga Via delle Dolomiti. „Raccolta funghi regolamentata“ warnen die Schilder, Pilze zu sammeln ist nur an bestimmten Tagen und in beschränkter Menge erlaubt. Es riecht nach Steinpilzen, Moos kriecht über die feuchten Steine. Dort, wo sich die Bäume zurückziehen, öffnen sich Wiesen, dazwischen liegen Dörfer. Die einstigen Stationsgebäude werden zu Wegmarken. Einige verfallen, doch die meisten von ihnen werden neu genutzt. In das Bahnwärterhäuschen von San Vito di Cadore ist ein Museum eingezogen, im Stationsgebäude von Borca di Cadore lärmen Kinder. Ältere Männer sitzen auf den Bänken vor der Tür und winken den Radfahrern zu: „Buona passeggiata“, gute Fahrt.

Die Lunga Via delle Dolomiti macht es einem leicht. Es geht bergab, der Weg verliert an Höhe. Die Augen suchen die Gipfel der Berge, den Antelao, den Monte Rite, den Sassolungo di Cibiana. Sie rücken immer weiter weg. Die Vegetation verändert sich. Die Legföhren sind verschwunden, mit ihnen die Moränen und Steinwüsten, Zeichen der vielen Lawinenabgänge und Muren. Stattdessen Bäume voller Walnüsse und Kastanien, Efeu und wilde Rosen, die den Galerien entlang nach oben wachsen, und dann erste Weinstöcke. Die Luft wird milder, es riecht nach Süden, nach Pinien und Rosmarin. Das Tal öffnet sich. Drei Kilometer noch bis Calalzo vermerkt die Karte bei Tai di Cadore. Es sei denn, man hat noch Energien für eine Bergfahrt, hundert Meter aufwärts, auf einer Straße mit wenig Verkehr.

Die Mühen des Anstiegs enden in Pieve di Cadore, einem verschlafenen kleinen Ort mit venezianischen Palazzi und alpin anmutenden Bauernhäusern, mit dem Hotel Progresso als dereinst erstem Haus am Platz. Doch die Zeiten des Fortschritts sind vorbei, die Farben der Mauern verblasst. Heute beruft man sich auf die Vergangenheit. Um 1477 wurde hier der Maler Tiziano Vecellio geboren, oder war es doch etwas später? Man weiß es nicht genau. Sein Geburtshaus steht noch, ein kleines, windschiefes Gebäude aus groben Steinen. Rot blühende Geranien vor den Fenstern, eine Holztreppe führt nach oben. Im ersten Stock hat die Familie gewohnt. Kleine Kammern, eine Küche mit einer offenen Feuerstelle und einem Boden aus Steinplatten. Im Erdgeschoss hat man eine Ausstellung mit Kopien von Tizians Zeichnungen und Briefen eingerichtet. Er habe seine Heimat nicht vergessen, weiß man zu berichten, besonders im Alter habe er sich immer wieder nach Pieve zurückgezogen, um der Hitze Venedigs zu entkommen. Die Farben seiner Erde, so heißt es weiter, hätten ihn sein Leben lang begleitet. In einer Vitrine sind dreißig Pigmente zu sehen, die Tizian verwendet hat, die vielen Schattierungen von Blau, Rot, Ocker, Braun, Schwarz. Allein das Grün spiegelt sich in vier Tönen: „verde montana“, „verde azul“, „verde vescica“ und „terra verde“. In der Kirche von Santa Maria Nascente hängen die Bilder des Meisters. Am Hauptplatz thront sein Standbild, die Farmacia di Tiziano kultiviert die Erinnerung.

Eine steile Straße führt am anderen Ortsende zurück ins Tal, zum Lago del Centro Cadore. Über dem See liegt Calalzo. Endstation, alles absteigen. Hier endete früher die Dolomitenbahn, hier stehen heute die Busse, die müde Radfahrer nach Cortina oder an den Start der Tour zurückbringen. Die fünfundfünfzig Kilometer stecken vielen in den Beinen. Doch die siebenhundert Höhenmeter, die sie seit dem Cimabanche verloren haben, machen auch übermütig. Und wenn es nun doch noch weiterginge, weiter nach unten, ans Meer? Der neue Bahnhof von Calalzo ist ein Versprechen. Hier warten die Züge nach Belluno, Verona und Triest, die Herren mit ihren hellblauen Hemden und kecken Käppis. Die Gleise ziehen südwärts. Venedig liegt nur ein bisschen mehr als hundert Kilometer entfernt.

**Information:** Italienische Zentrale für Tourismus Enit, Neue Mainzer Straße 26, 60311 Frankfurt, Telefon: 069/23 74 34, E-Mail: [Enit.ffm@t-online.de](mailto:Enit.ffm@t-online.de), Internet: [www.enit-italia.de](http://www.enit-italia.de).