

Bedrohte Verkehrswege zwischen Montblanc und Mittelmeer

Militärstrassen in den piemontesischen Alpen

Die piemontesischen Alpen zwischen Montblanc und Mittelmeer sind in den letzten 500 Jahren intensiv durch militärische Bauten und Kampfhandlungen geprägt worden. Ehemalige Festungen, Stellungen und Kasernen sowie unzählige Militärstrassen bestimmen noch heute das Bild der Landschaft. Seit 1945 verfallen die meisten Bauten. Nur allmählich erkennt man in der Region ihren Wert für einen nachhaltigen Wander- und Mountainbike-Tourismus.

Werner Bätzing

In den Südwestalpen zwischen Montblanc und Mittelmeer kam es zwischen 1515 und 1945 zu zahllosen militärischen Handlungen. Diese hingen damit zusammen, dass zwischen 1515 und 1789 der Kampf um die Vorherrschaft Europas zwischen Habsburg und Frankreich oft im politisch zersplitterten Oberitalien ausgetragen wurde, wozu die Heere Spaniens und Frankreichs erst die Pässe der Südwestalpen überschreiten mussten. Mit Napoleon gingen diese Kämpfe weiter, und der Konflikt zwischen Italien und Frankreich eskalierte schliesslich im Angriff Mussolinis auf Frankreich an der Alpenfront (10.–24. 6. 1940). Die letzten Kampfhandlungen fanden hier während der «resistenza» (3. 9. 1943–28. 4. 1945) zwischen italienischen Partisanen und der deutschen Wehrmacht statt.

Festungen und Militärstrassen

Wegen der hohen militärstrategischen Bedeutung der Alpenübergänge wurden die piemontesischen Alpen ab 1515 stark befestigt und mit einem dichten Netz von Militärstrassen und -wegen versehen. Im 20. Jahrhundert nannte man diese gewaltigen Anlagen in Italien «Vallo Alpino» und in Frankreich «Alpen-Maginot-Linie». Die Lage der Bauten zeigt, dass der Alpenhauptkamm lange Zeit nicht die Grenze zwischen Frankreich und Savoyen-Piemont (später: Italien) darstellte – diese Linie wurde erst im Laufe der Zeit gezogen. Die Grenze erhielt ihren heutigen Verlauf 1860, als Piemont bzw. Italien die Gebiete von Savoyen und Nizza an Frankreich abtrat. Im Bereich der wichtigsten Pässe gab es 1945/46 nochmals kleine Grenzkorrekturen.

In der Regel befanden sich die grossen, teilweise riesigen Festungsanlagen etwa 20 Kilometer hin-

Ein Gewirr von Militärstrassen aus unterschiedlichen Zeiten überzieht den Colle della Lombarda (2350 m) in den Seealpen.



ter den Pässen an Engstellen im Tal, und sie wurden alle durch Höhenforts gegen Angriffe von oben oder Umgehung gesichert. Diese Höhenforts liegen oft in 2200 bis 2600 Meter Höhe – den Höhenrekord hält die Artilleriefestung auf dem Gipfel des Monte Chaberton (3136 m) direkt über dem Montgenèvre-Pass. Zahlreiche Militärstrassen verbanden diese Festungswerke miteinander und mit dem Tal. Darüber hinaus errichtete das Militär in allen Seitentälern entlang der Grenze kleinere und grössere Kasernen – mindestens 7000 in der gesamten Region. Sie waren ebenfalls mit Militärstrassen von den Tälern aus erschlossen. Weiter wurde ein weitmaschiges Netz von Verbindungsstrassen zwischen den Tälern erbaut, das es erlaubte, Truppen parallel zur Grenze schnell zu verschieben. Und schliesslich schlugen die Soldaten direkt an der Grenze zahlreiche Militärwege und -steige in den Fels und erschlossen damit auch die letzten Grenzgipfel.

Die zahlreichen Militärstrassen, die heute noch sehr gut in der Landschaft zu erkennen sind und die oft mit Ausnahme weniger Teilstücke gut begehbar sind, stammen in der Regel aus den Jahren zwischen 1876 und 1940; die älteren Anlagen, die ebenfalls oft – wenn auch manchmal mit etwas Mühe – begehbar sind, können dagegen nur von geübten Beobachtern als militärische Bauwerke identifiziert werden.

Die grössten Festungs- und Militärstrassenkomplexe in den piemontesischen Alpen:

- Kleiner St.-Bernhard-Pass mit Festung Bard im Tal der Dora Baltea
- Mont-Cenis-Pass mit Festungen bei Susa im Tal der Dora Riparia
- Montgenèvre-Pass mit Festung Exilles im Tal der Dora Riparia und Festung Fenestrelle im Tal des Chisone
- Maddalena-Pass (oder Larche-Pass) mit Festung Vinadio im Tal der Stura di Demonte
- Tenda-Pass mit Zentralfort auf der Passhöhe
- Mittelmeerküste mit Festungen bei Ventimiglia, Vado und Savona.

Zusätzlich gibt es sehr lange militärische Verbindungsstrassen (30 km und länger) im Bereich der südlichen Cottischen Alpen (Varaita-, Maira-, Grana- und Stura-Tal) und in den Ligurischen Alpen (zwischen Tenda-Pass und Mittelmeer), also in jenen Bereichen, in denen der Alpenhauptkamm relativ leicht überwunden werden kann.



Die Militärstrassen des 18. Jahrhunderts besitzen oft eine Breite von 1,50 Meter. Sie dienten dazu, (zerlegbare) Kanonen zu transportieren, daher werden sie im Volksmund *strade dei cannoni* genannt. Zudem ermöglichten sie den Fusstruppen und Maultierkarawanen eine schnelle Passage in den Alpen. Die neuen Militärstrassen ab 1876 erreichten eine Breite von 2,20 bis 3,50 Meter mit Steigungen zwischen 7 und 12 Prozent. Sie wurden als Fahrstrassen angelegt, auch wenn die Alpini-Truppen bis zum Jahr 1940 nur über wenige Kraftfahrzeuge verfügten.

Bei der Anlage aller Militärstrassen fällt auf, dass ihre Linienführung ausschliesslich nach militärischer Logik gewählt wurde – in der Nähe liegende Dörfer und Alpsiedlungen wurden nicht berührt, und eine Verbindung zwischen militärischer und ziviler Erschliessung des Gebirges gab es nicht. Trotzdem erhielten viele Orte und Seitentäler in der Region durch das Militär erstmals eine Strassenverbindung, was aber die ab 1880 einsetzende Abwanderung weder verhinderte noch verzögerte.

Die heutige Situation

Französische Truppen sprengten 1946 alle Festungsanlagen und Kasernen in Grenznähe, und Italien entmilitarisierte im Jahr 1952 alle Anlagen einschliesslich der Strassen, was das Ende ihres Unterhalts und ihrer Reparatur bedeutete. Diejenigen Strassen, die auch eine zivile Bedeutung besaßen, wurden weiterhin gepflegt und durch leichte Modifikationen der Trasse besser für den zivilen Verkehr benutzbar gemacht: Man baute Stichstrassen zu benachbarten Orten und verbreiterte Serpentinaen, später asphaltierte man

Die Militärstrasse über die Bassa del Druos (2628 m) in den Seealpen. Foto von Victor de Cessole, 1899. (Aus dem Katalog zur Ausstellung über den Bergsteiger und Fotografen in Cuneo 2003; mit Dank an den Naturpark Seealpen)



Sorgfältig gebaute Serpentina einer Militärstrasse aus der Mussolini-Zeit am Aufstieg zum Colle di Sant'Anna (2308 m), der früher wichtigsten Verbindung zwischen dem Stura-Tal (Piemont) und dem Tinée-Tal (Nizza).

die Fahrbahnen und verbreiterte sie generell. In den 1950er- und 1960er-Jahren war der alte Fiat 500 das ideale Fahrzeug für diese Strassen, weil ihm die engen Serpentina keine Probleme bereiteten. Die meisten Militärstrassen – vor allem diejenigen im hochalpinen Gebiet, die oft in Höhen bis zu 2600 Meter (und teilweise auch höher) führen – wurden aber bestenfalls noch als Wanderwege genutzt und verfielen allmählich. Als ab Mitte der 1980er-Jahre das Wandern und das Weitwandern (*Grande Traversata delle Alpi GTA*) und etwas später das Mountainbiking (MTB) in den piemontesischen Alpen langsam populär wurden, stellten die Militärstrassen eine hervorragende Infrastruktur dafür dar: Sie besitzen einen festen Weguntergrund, was auch bei häufiger Benutzung die Erosion verhindert. Zudem ermöglichen sie dank gleichmässiger Steigungen eine leichte Begehung oder Befahrung der Alpenregion und besitzen eine sehr attraktive Trassenführung: Militärstrategische Punkte sind im Gebirge stets ideale Aussichtspunkte. Schliesslich führen sie Wanderer und Mountainbiker in höchste Höhen, die ohne diese Strassen nur Alpinisten und Kletterern vorbehalten wären. Allerdings wurden (und werden bis heute!) immer wieder landschaftlich besonders attraktive Teilstrecken asphaltiert und im Rahmen einer verfehlten Tourismusförderung dem PKW-Verkehr zugänglich gemacht (oft mit Hilfe von EU-Geldern), wodurch sie für Wanderer und Mountainbiker entwertet werden. Zusätzlich ziehen die Militärstrassen immer wieder Motocross-, Geländewagen- und Funsportfahrer aller Art an, was von den zuständigen Gemeinden derzeit oft noch toleriert wird.

Im Gegensatz zu den grossen Festungen, die ab etwa 1990 wieder saniert und zu Militärmuseen umgenutzt und aufgewertet worden sind, finden die Militärstrassen vorerst nur als Wander- und MTB-Routen Beachtung – immerhin sind in den vergangenen zehn Jahren einige einschlägige Führer dazu veröffentlicht worden. Dass diese Strassen jedoch auch einen besonderen kulturellen Wert (*patrimonio culturale*) verkörpern, erkennt man vor Ort bislang nur selten, und deshalb werden bei Baumassnahmen auch heute noch immer wieder Teilstücke zerstört. Ebenso wenig gibt es ein Bewusstsein dafür, dass dieses vielfältige und lange Militärstrassensystem aus den verschiedenen Jahrhunderten einen einmaligen touristischen Wert darstellt, der in Verbindung mit wieder hergerichteten Festungen als Museen und mit Kasernen als einfachen Biwak-Unterkünften ein «Alleinstellungsmerkmal» dieser Alpenregion und eine Schlüsselressource für die Aufwertung eines dezentralen Wander- und MTB-Tourismus werden könnte.

Da mir persönlich der besondere Charakter dieser Militärstrassen gleich bei meinem ersten Besuch in den piemontesischen Alpen (1977) aufgefallen ist, und da ich in meiner «Berner Zeit» oft mit Prof. Klaus Aerni über historische Wege diskutiert habe, habe ich in meinen Wanderführern über die GTA und die Seealpen explizit über diese Militärstrassen berichtet und sie vorgestellt, damit die Wanderer mitbekommen, auf welchen Wegen sie sich bewegen, denn: Man sieht nur, was man weiss!

Es wäre sehr dringend erforderlich, dass endlich auch in Piemont ein «Inventar Historischer Verkehrswege» erarbeitet würde, das dann die Grundlage für eine Wiederherrichtung und Aufwertung der zahlreichen historischen Wege und Strassen bildete. Dies könnte einen wichtigen Impuls für die Förderung eines nachhaltigen Naturtourismus darstellen, den diese wirtschaftsschwache und noch immer durch Abwanderung geprägte Alpenregion dringend benötigt.



Werner Bätzing

ist Professor für Kulturgeografie an der Universität Erlangen (D) mit Forschungsschwerpunkt im Alpenraum. 1988–1995 forschte und lehrte er am Geographischen Institut der Universität Bern.

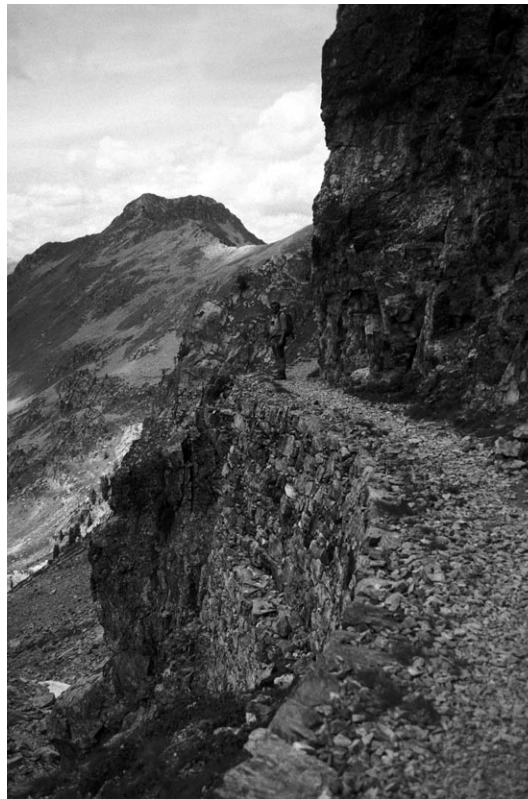
Beginnen sollte man mit dieser Initiative in der Region um den Tenda-Pass, der als Übergang zwischen dem Vermenagna- und dem Roya-Tal auch die Grenze zwischen den See- und den Ligurischen Alpen darstellt. Hier überlagern sich viele Generationen ziviler Strassen – von der Römerstrasse über mehrere Saumwege bis hin zur ersten Fahrstrasse – und militärischer Strassen. Und durch den frühen Bau eines Strassen- und eines Eisenbahntunnels ist die eigentliche Passregion vom modernen Verkehr entlastet, so dass die alten Weganlagen vergleichsweise wenig zerstört wurden – ein idealer Ort für ein Freilichtmuseum des Alpenverkehrs!

Résumé: Routes militaires dans les Alpes piémontaises

Les Alpes piémontaises, entre le Mont Blanc et la Méditerranée, comptent parmi les régions alpines qui, ces cinq derniers siècles, furent marquées du sceau des constructions et opérations militaires. Les anciennes forteresses, positions et casernes, de même que les innombrables routes militaires, donnent aujourd'hui encore à ce paysage une empreinte très caractéristique. Après 1945, la plupart des constructions se délabrèrent. Leur revalorisation n'intervint qu'à partir de 1990 et, tout d'abord, elle concerne presque uniquement les grandes fortifications situées dans la vallée. Bien que les anciennes routes militaires constituent de parfaits itinéraires pour la randonnée pédestre et la pratique du VTT, leur valeur historique-culturelle particulière n'est pas encore perçue dans le Piémont. Leur inventoriage systématique et leur réutilisation pourraient représenter une étape importante vers la revalorisation d'un tourisme de randonnée pédestre et cycliste décentralisé et durable dans cette région des Alpes en proie à l'exode.

Riassunto: Strade militari nelle Alpi piemontesi

Il territorio delle Alpi piemontesi, tra Monte Bianco e Mediterraneo, negli ultimi 500 anni è stato fortemente marcato da eventi e costruzioni militari. Fortificazioni, postazioni e caserme abbandonate, oltre a numerose strade militari, segnano ancora oggi il paesaggio in modo caratteristico anche se dopo il 1945 gran parte delle costruzioni ha cominciato a deperire. Il problema del loro recupero si è posto solo dopo il 1990, soprattutto per le grandi fortificazioni a fondo valle.



Dank der Militärstrassen erreichen Wanderer auf eine einfache Weise Alpengebiete, die sonst allein Alpinisten und Kletterern vorbehalten wären. Ältere Weganlage oberhalb des Klosters Sant'Anna (Stura-Tal), die den Passo Tesina (2400 m) mit dem Grenzpass Colle Salboulé (2460 m) verbindet.

Anche se le vecchie strade militari costituiscono eccellenti e attraenti percorsi escursionistici e ciclistici, il loro valore storico-culturale non è ancora stato recepito in Piemonte. Un rilevamento sistematico per la loro rivitalizzazione segnerebbe un passo importante nel rilancio del turismo escursionistico e ciclistico in una regione alpina che sta perdendo popolazione.

Literatur

Werner Bätzing, Die Grande Traversata delle Alpi/GTA – der grosse Weitwanderweg durch die Alpen des Piemont, Bd. 2. 5., aktualisierte Auflage. Rotpunktverlag, Zürich 2006 (mit Kapitel über die Wege am Tenda-Pass).

Werner Bätzing, Michael Kleider, Die Seealpen – Naturparkwanderungen zwischen Piemont und Côte-d'Azur. Rotpunktverlag, Zürich 2006.

Marco Boglione, Le strade dei cannoni – in pace sui percorsi di guerra. Blu edizioni, Peveragno 2003 (Wanderführer für Wanderungen auf Militärstrassen mit Sacheinleitung und umfangreicher Literatur).

Eine gute Übersicht über die lieferbaren Werke zu den militärischen Bauwerken in den piemontesischen Alpen bietet der jährliche Katalog der Buchhandlung Libreria La Montagna direkt am Turiner Hauptbahnhof (Ausgabe 2006 siehe «Guerra», S. 89–95).

www.libreriamontagna.it

Interessante italienische Internetseiten:

www.arpnet.it/assam: Associazione per gli Studi di Storia e Architettura Militare (ASSAM).

www.fortificazioni.com: Festungen im Gebiet des Susa-Tals.