

Am Bahnhof von Divača hält sich die Begeisterung in Grenzen. Das vormalige Eisenbahnerstädtchen wirkt hoffnungslos zersiedelt und die Umgebung ziemlich flach und unspektakulär. War es vielleicht doch eine Schnapsidee, im slowenischen Karst wandern zu wollen? Gipfel der Trostlosigkeit ist wenig später die Unterquerung der Autobahn Ljubljana-Koper. Doch dann verwandelt sich das aufgeheizte Sträßchen in einen gut markierten Pfad, der in einen jungen Eichenwald eintaucht. Plötzlich laufen die Beine wie von selbst – ein erstes Anzeichen jener Entspannung, die das Durchwandern der Natur so zuverlässig bietet.

Bald jedoch kehrt die innere Unruhe in neuer Gestalt zurück. Denn ein seltsames Geräusch hat sich in die Stille gemischt – eine Art Tosen, das nicht zu lokalisieren ist und mit jedem Schritt stärker wird. An einem unvermittelt auftauchenden Eisengelenker stockt einem dann der Atem. Direkt dahinter öffnet sich die Erde zu einem mehr als hundert Meter tiefen Krater. In seinen Abgründen stürzt schäumend ein wilder Fluss hinunter, umgeben von schütter bewaldeten Felsriffen. Wie er in diesen Kessel hineingeraten ist, ist so wenig zu erkennen wie der Weg, auf dem er ihn wieder verlässt.

Das Loch ist eine der größten Dolinen Sloweniens – ein Karstphänomen wie aus dem Lehrbuch. Die Erdoberfläche ist vor Zehntausenden von Jahren so lange unterspült worden, bis sie in sich zusammenbrach und ein riesiger Trichter entstand. Steigt man auf dem gesicherten Treppengang hinab, erkennt man den großen Spalt in der Felswand, durch den das Wasser einschießt, und die Höhle auf der Gegenseite, in der es wieder verschwindet – für weitere dreißig Kilometer. Schon der griechische Philosoph Posidonius hatte den geheimnisvollen Wasserlauf beschrieben. Erwähnt wird er auch in der Argonauten-Sage, und es würde einen nicht wundern, wenn sich auch Dante Alighieri die Inspiration für sein Inferno an der Reka geholt hätte.

Wenn sie an der italienischen Adriaküste wieder ans Tageslicht kommt, heißt sie Timavo und transportiert die dreifache Wassermenge. Offenbar wird das gesamte Karstplateau über das unterirdische Kanalsystem des Wildflusses entwässert. Sein Name macht deutlich, welche herausragende Bedeutung ihm die Slowenen zumessen, denn „Reka“ heißt nichts anderes als Fluss. Man steht in der Doline von Škocjan also vor dem Archetyp eines Flusses. Damit wird dem Wanderer seine erste Lektion erteilt: Wenn im Karst irgendwo Wasser fließt, dann unter Tage, und man hat Glück, wenn es sich – wie in diesem Fall – wenigstens ein paar Meter an der Oberfläche zeigt.

Was unseren Vorfahren rätselhaft erscheinen musste, ist leicht zu erklären: Im Karst besteht der Untergrund aus wasserlöslichem Kalkgestein. Mit Hilfe des Kohlendioxids aus der Luft bildet sich Kohlensäure, die das Material auflöst. Das Regenwasser setzt also keinen mechanischen, sondern einen chemischen Prozess in Gang, die sogenannte Korrosion. Durch diese werden die Rillen in der Gesteinsoberfläche immer tiefer, bis das Wasser irgendwann in darunter liegenden Schichten verschwindet. Was das bedeutet, ist klar: Das Land verkarstet, Oberflächenwasser wird zum seltenen Ausnahmefall, und als Wanderer ist man gut beraten, sich nur mit randvoll gefüllten Trinkflaschen auf den Weg zu machen.

Die touristische Erschließung der Unterwelt von St. Kanzian begann im Jahr 1819, als der sich heute auf Slowenien und Italien verteilende Karst noch zum Habsburgerreich gehörte. Keine zwanzig Jahre später erschien John Murrays Reisehandbuch, das schnell zur Bibel der frühen Karstbesucher wurde. Höhlenliebhaber bekamen Anreisestipps und erfuhren Öffnungszeiten und Eintrittspreise. Wenig später war es die Österreich-Ausgabe des Baedeker, die die Naturwunder des Karst international bekannt machte. 1857 hatte man den Touristen dann vollends den Weg geebnet: Die Eisenbahnlinie von Wien nach Triest war eröffnet worden, freilich nicht zur Belegung des Fremdenverkehrs, sondern um den einzigen Mittelmeerhafen des Kaiserreichs mit seiner Hauptstadt zu verbinden. Als willkommenes Nebenfolge entwickelte sich ein reger Ausflugstourismus, der zu meist allerdings an den Adelsberger Grotten hängen blieb.

An dieser Asymmetrie hat sich bis heute kaum etwas verändert. Die St.-Kanzians-Höhlen stehen nicht nur in unverdientem Schatten der Postojnske Jame, sie werden auch ganz bewusst weniger radikal vermarktet. Auch am Urlaubsverhalten hat sich seither wenig geändert. Der durchschnittliche Besucher eilt von einer Tropfsteinhöhle zur nächsten und lässt den eigentlichen Karst links liegen. Allenfalls quartiert er sich irgendwo für ein paar Tage ein, um Spritztouren zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Primorska zu machen, jenes südwestlichen Landesteils von Slowenien, der zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg ein Teil Italiens war.

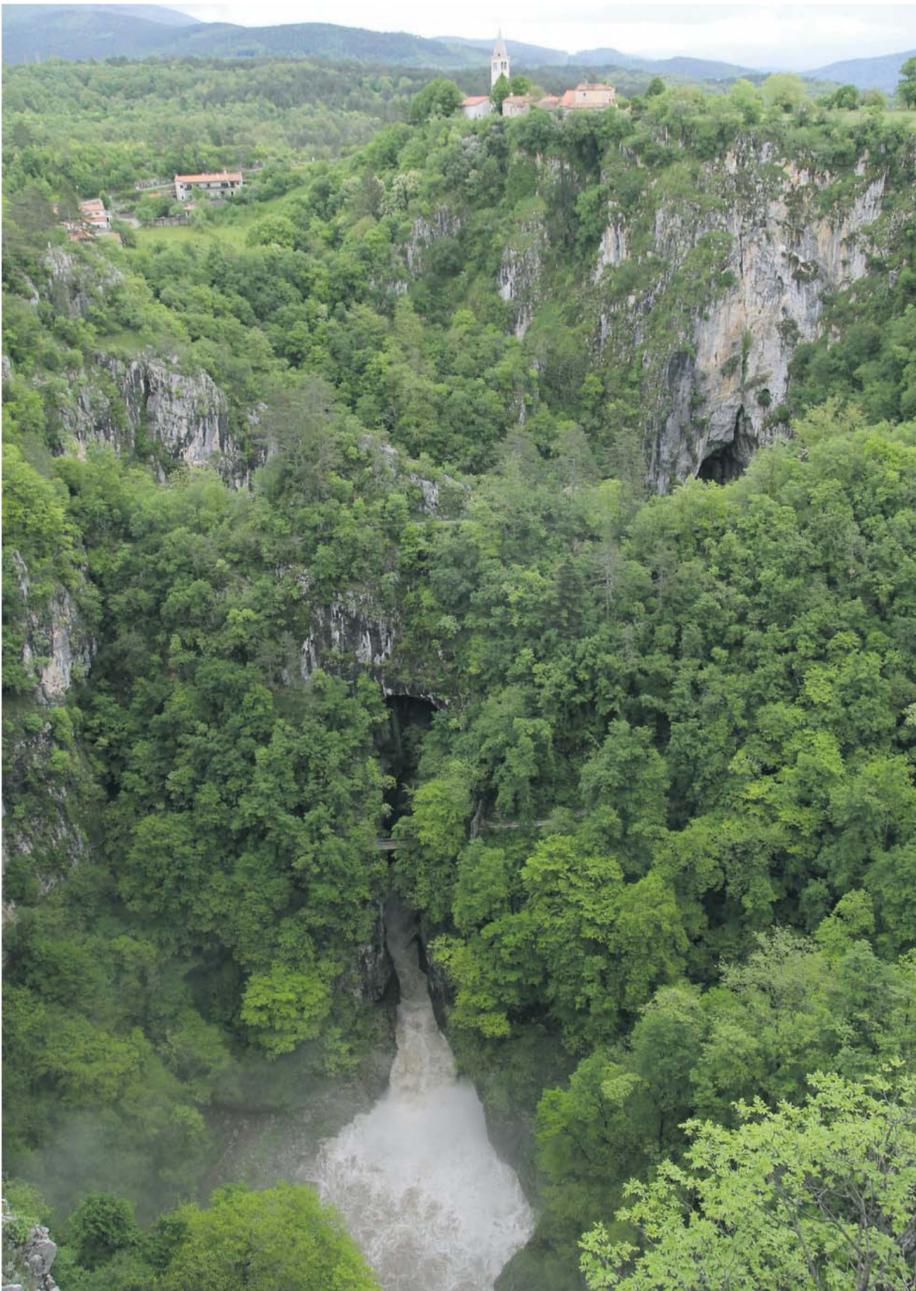
Probleme in Paris

dpa. PARIS. Trotz zahlreicher Übergriffe von Trickdieben bleibt Paris nach Einschätzung von Frankreichs Innenminister Manuel Valls ein unbedenkliches Reiseziel für Touristen. „Paris ist eine sichere Stadt“, sagte Valls. Dennoch solle jetzt mit zusätzlichen Maßnahmen für mehr Sicherheit gesorgt werden. Die Polizeipräsenz an Touristenattraktionen wie dem Eiffelturm, dem Trocadero, den Champs-Élysées oder dem Louvre werde noch erhöht. Schon jetzt sind nach Angaben von Valls 200 Polizisten ausschließlich damit beschäftigt, Touristen zu schützen. Etwa

Gott und dem Teufel gleichermaßen nah

Mal rauscht das Wasser unten, mal oben, mal fern von der Adria her: Die eigentümliche Karstlandschaft an der slowenisch-italienischen Grenze ist dünn besiedelt, aber voller Naturwunder.

Von Gerhard Fitzthum



Landschaft mit Symbolcharakter: Oben wird dem Himmelsherrscher gehuldigt, unten geht es in den Höllenschlund. Foto G. Fitzthum

Warum die internationale Gästeschar nur punktuelle Ziele ansteuert, ist leicht zu erklären: Zum einen gilt der Karst als trostlose Steinwüste, die wenig einladend ist – ein Klischee, das noch aus den Jahrhunderten stammt, in denen die Landschaft durch die systematische Überweidung tatsächlich ziemlich karg, steinig und kahl war. Zum anderen wirken wohl noch die Schrecken des Jugoslawien-Kriegs nach. Während die an Österreich angrenzenden Julischen Alpen noch als integraler Bestandteil Mitteleuropas wahrgenommen und entsprechend gut besucht werden, hält man den Karst für das Tor zum Balkan, des letzten Kriegsschauplatzes in Europa. Beides sind unhaltbare Vorurteile. Der slowenische „Kras“ ist eine höchst abwechslungsreiche Landschaft und spielte in den unseligen Auseinandersetzungen des implodierenden Vielvölkerstaates nicht die geringste Rolle.

Jetzt scheint die Primorska aber eine Renaissance zu erleben. 2011 ist es ein opulentes wie hochkarätiges Wandererlebnis erschienen, das mit Geschichte und Gegenwart dieser Terra incognita vertraut macht. Es trägt den sprechenden Ti-

tel „Tiefer gehen“, ist im Klagenfurter Drava-Verlag erschienen und präsentiert eine reiche Auswahl von Tagestouren, bei denen man ganz sicher nicht auf Touristenmassen stößt. Zudem ist in Zusammenarbeit zwischen Kärntner, Friulaner und slowenischer Tourismusorganisation der Alpe-Adria-Trail entstanden – ein siebenhundert Kilometer langer Fernwanderweg, der vom Großglockner über die Julischen Alpen und den Karst bis ins venezianische Muggia führt. Schließlich sind einige vorzügliche Karten im Maßstab 1:40000 gedruckt worden. Was läge näher, als sich diese Region in ein bis zwei Wanderwochen zu erschließen und seine Tour in der historischen Hauptstadt des Karsts, im italienischen Triest, enden zu lassen?

Idealer Startpunkt dafür sind die Dörfer rund um Škocjan. Denn hier besteht die gute touristische Infrastruktur, die im Hinterland der Primorska oftmals fehlt. Am Ortsende von Matauvon folgt man einem idyllischen Tälehen aufwärts und quert dabei mehrfach das trockene Bachbett der Suseca. Ansonsten erinnert nichts an den Karst, wie man ihn sich vorstellt. Die pasto-

ralen Wiesenflächen erstrahlen in saftigem Grün, Orchideen und Affodille stehen am Wegrand, die Talsohle ist von rauschenden Mischwäldern umgeben, eine kleine Obstplantage und eine Pferdekoppel mit Lipizzanern sind über weite Strecken die einzigen Zeichen menschlicher Nutzung.

Schon immer dünnbesiedelt, wurde der Karst in den vergangenen hundert Jahren von drei Abwanderungswellen heimgesucht. Die erste war eine Folge der radikalen Assimilierungspolitik von Mussolini, der einmal gesagt hatte, dass man „bedenkenlos 500.000 barbarische Slawen für 50.000 Italiener opfern“ könne. Die zweite entstand durch die planwirtschaftlichen Verstaatlichungen zu Beginn der Tito-Ära, die den Bauern nur winzige Privatflächen ließen, die nicht rentabel zu bewirtschaften waren. Als sich die Slowenen 1991 vom sozialistischen Jugoslawien lossagten und dem freien Markt anvertrauten, hat dies die Landflucht nicht etwa gestoppt, im Gegenteil. Weil landwirtschaftliche Produkte in der globalisierten Welt kaum noch Wert haben und die touristische Erschließung ausblieb, zogen vor

allem junge Menschen weg – nach Koper, Triest und Ljubljana.

Höhepunkt der Etappe ist die weithin sichtbare Kuppe von Artviže, wo man – einem alten slowenischen Volkslied zufolge – dem Teufel und dem lieben Gott gleichermaßen nah ist. 817 Meter über dem Meeresspiegel ist die Aussicht jedenfalls himmlisch. Der Blick reicht auf der einen Seite bis zur Alpenkette und dem zwölfhundert Meter hohen Klotz des Nanos, auf der anderen Seite bis zur gleichförmigen Pyramide des Snežnik, der im Osten die Grenze zu Kroatien markiert. Rundum endlose Täler, deren monochromes Grün nur durch die roten Dachlandschaften vereinzelter Dörferchen unterbrochen ist. Anzeichen von Zersiedelung sind nirgendwo auszumachen. Die Natur ist auf dem Vormarsch, die Zeit steht still.

Ausgelassene Stimmung will sich trotzdem nicht ausbreiten. Wer in die Runde schaut, hat ein verlassen daliegenes Kirchlein im Rücken, das dem grünen Hügel eine Aura von Vergänglichkeit verleiht. Im Vorbau baumelt ein zerfranstes Seil im Wind. Die Glocke in Bewegung zu setzen verbietet sich aber von selbst. An einem derart aus der Welt gefallenem Ort liegt die Befürchtung nahe, dass man für solchen Frevel sogleich vom Teufel geholt wird.

Der Ort Artviže liegt ein paar Minuten entfernt und wirkt überraschend lebendig. Das höchstgelegene Dorf der Region sonnt sich am Südhang inmitten von frisch gemähten Bilderbuchwiesen. Auf Sedimentgestein, sogenanntem Flysch, aufgebaut, besitzt der Brkini-Höhenzug überaus fruchtbare Böden. Trotzdem arbeiten in Artviže nur noch fünf der insgesamt fünfzig Einwohner in der Landwirtschaft. Die meisten haben auf ökologischen Landbau umgestellt und nutzen Förderprogramme der EU. Um das Asphaltsträßchen zu meiden, bleibt man auf dem Wiesenriffel und wird doppelt belohnt: Wie ein Traumbild erscheint nun plötzlich die Adria am Horizont. Mit bloßem Auge erkennt man die Ladekräne von Koper, dem prosperierenden Mittelmeerhafen Sloweniens, nach Süden verliert sich die Landschaft bis zur Landzunge von Piran. Vor der Küstenlinie schweben einige große Frachtschiffe im Dunst, dazwischen Segelboote als kleine bewegliche Punkte im stillen Blau des Meeres.

Beim Abstieg bietet sich ein eigentümliches Bild. Die Hügellandschaft fließt hier zu einer leuchtend grünen Senke zusammen, die mehrere Fußballfelder groß ist. Wie in einem überdimensionalen Amphitheater steigt das Gelände nach allen Seiten auf. Als Westeuropäer ist man irritiert, sind einem doch nur Täler vertraut, die von Gletschern und Flussläufen geformt wurden und deshalb in eine Richtung abfallen. In einem „Polje“ sammelt sich das Wasser hingegen in der Mitte, wo es in den Untergrund versickert. Erforscht wurden diese Karstphänomene bereits Ende des siebzehnten Jahrhunderts. Die deutschsprachigen Wissenschaftler übernahmen die Begriffe, die die lokale Bevölkerung benutzte. So ist das gerade einmal zwei Millionen Menschen zählende Völkchen der Slowenen stolz, dass ihm die große Welt einige Fachbegriffe verdankt: Doline, Polje, Uvala – das geologische Abc des Karstes.

Der Begriff „Fojba“ erweckt indes gemischte Gefühle. Er bezeichnet bis zu hundert Meter tiefe Karstspalten, die sich nach unten nicht selten flaschenförmig in gewaltige Hohlräume erweitern. In den vergangenen Monaten des Zweiten Weltkriegs hat das Naturphänomen eine makabre Bedeutung bekommen. Denn die vorrückenden Partisanenverbände hatten die Schächte zur spurlosen Beseitigung von Menschen missbraucht, die sie für faschistische Kollaborateure hielten. Im kollektiven Bewusstsein der Italiener erfüllt das „infoibamento“ den Tatbestand eines versuchten Völkermords. Politisch instrumentalisiert werden die schrecklichen Übergriffe heute aber nicht nur von der rechtsextremen Alleanza Nazionale, sondern auch vom exkommunistischen Staatspräsidenten Giorgio Napolitano. Der sprach 2007, am Jahres-tag der Foibe-Morde, von einer „hasserfüllten und blutrünstigen Erhebung“, die die „unheilvollen Züge eines Aktes der ethnischen Säuberung“ angenommen hätte.

Dass die slowenischen und kroatischen Regierungen mit Protestnoten reagierten, ist klar. In Rom pflieg man zu verdrängen, dass die Tito-Partisanen nur mit großer Brutalität weiterführten, was zuvor schon die SS-Karstjäger und Mussolinis Schwarzhemden praktiziert hatten. In Italien wartet dieses unschöne Kapitel, bei dem insgesamt sechstausend slowenische Zivilisten, neunhundert Partisanen und tausend Geiseln hingerichtet wurden, noch auf seine Aufarbeitung.

Am folgenden Wandertag wendet sich der Weg nach Osten in Richtung Kroatien. Bestiegen wird die unscheinbar wirkende Hügelkette des Golič. Startpunkt ist das langgezogene Dorf Podgorje, das nach der Einstellung der jugoslawischen Zuglinie von Zagreb ins istrische Pula vollends ins Abseits geraten ist. Nach einer guten Stunde ist der achthundert Meter hohe Kojnik erreicht und das in Agonie gefallene Dörfchen vergessen. Nun öffnet sich der Wald, und der Weg zieht sich in eine offene Hochfläche hinaus – slowenisches



Niemandsland, das keilförmig in kroatisches Terrain hineinragt. Die Szenerie ist paradiesisch: Auf Blumenwiesen mit Berganemonen, Narzissen, Pfingstrosen und Orchideen stehen einsame Mehlbeerbäumchen und verkrüppelte Schwarzkiefern – gezeichnet vom rauen Klima des Karstes, das sich nicht nur der Höhenlage verdankt, sondern auch der Gnadlosigkeit der Bora. Der berüchtigte Fallwind fegt vor allem im Winter von Nordosten über die kalten Höhen und reißt aus, was keine starken Wurzeln hat.

Am Südhang des Golič wird die Landschaft felsiger. Man passiert eine Senke, in der seinerzeit eine Szene des Winnetou-Films gedreht wurde – ein Postkutschenüberfall. Heute käme hier keine Pferdewirtschaft mehr durch. Nachdem die Weidewirtschaft aufgegeben wurde, sind auch die einstigen Fahrwege unter einem Vegetationssteppich verschwunden. Dass man laut Karte ein ganzes Stück der unsichtbaren Grenze entlang wandert, lässt ein mulmiges Gefühl aufkommen. Auch wenn Kroatien nun zur EU gehört, bleibt das Überschreiten der Schengen-Grenze strafbar.

Verstöße werden wohl auch deshalb so unerbittlich verfolgt, weil das Verhältnis zwischen den ehemaligen Teilstaaten Jugoslawiens ziemlich unterkühlt ist. Hauptstreitpunkt ist der slowenische Zugang zu internationalen Gewässern. Kroatien besitzt die hundertfache Länge der Küste, will dem kleineren Nachbarstaat aber nicht entgegenkommen. Im Februar dieses Jahres wurde eine Kommission gebildet, die das Problem lösen soll.

Wer sich Ärger ersparen will, steigt also nach Südwesten ab und verlässt damit den eigentlichen Karst. Der sogenannte Kraški rob, der Karstrand, zieht sich von hier bis nach Monfalcone an der italienischen Adria. Weil er an manchen Stellen lotrecht abfällt, ist er zu einem Geheimtipp der Kletterszene geworden. Besonderen Zulauf haben die Abbrüche im Winter, wenn die Abenteuersportler überall sonst in Europa mit Schnee und Eis rechnen müssen. In den sonnenbestrahlten Südwesthängen bleibt man sogar vor der Bora geschützt.

In den vergangenen Jahren ist die Bewegungsfreiheit der Outdoor-Fraktion jedoch stark eingeschränkt worden – aus Gründen des Naturschutzes. Der besitzt in Slowenien einen hohen Stellenwert und wird deshalb auch ernsthaft kontrolliert. In den teilweise überhängenden Wänden brüten scheue Vogelarten, die auf der Roten Liste stehen: die Blaumerle vor allem, aber auch der größte europäische Eulenvogel, der Uhu. An die einzige Lärmquelle des Ržane-Tals, der erst 1967 fertiggestellten Koper-Bahn, haben sie sich längst gewöhnt. Unter Zuhilfenahme einer zweiten Lok überwinden die vielen Güterzüge hier fast dreihundert Höhenmeter.

Einzig bei Podpeč ist der Aufstieg auf das Karstplateau erlaubt. Auf steilen Treppen führt der Pfad an einem mächtigen Wachturm vorbei, mit dem sich die Venezianer einst vor dem Einfall der Habsburger schützen wollten. Oben angekommen, atmet man auf, hat sich aber zu früh gefreut. Denn jetzt, gleichsam an seinem Ende, ist man im richtigen Karst angekommen – in einem einzigen, von dünnen Gräsern bewachsenen Steinfeld. Statt den Blick aufs nahe Meer zu genießen, muss man auf jeden Schritt achten. Wie gebleichte Knochen ragen scharfe Kalkriffe aus dem Boden und drohen einem die Sohlen aufzuschlitzen. Auch das Laufgeräusch hat sich geändert: Kalkschotter klinkert unter den Sohlen, als ob man auf einem Ozean von Scherben unterwegs wäre.

Erste Möwen sind nun am Himmel zu sehen, die Hafenanlagen von Triest haben sich ins Bild gedrängt, unbemerkt ist man auf italienischen Boden gewechselt. Erstausstreich ins Nichts zu führen scheint, zu meist ständig an der Oberfläche fließt. Das Meer ist nun zum Greifen nah. Aber es war nie wirklich weit entfernt. Karst und Meer, das ist eine weitere Lektion, gehören zusammen. Obwohl kaum ein größerer Gegensatz denkbar ist, bilden sie eine unauffällige, bizarre und faszinierende Einheit – für den zumindest, der sich dem alten Freihafen mit der Langsamkeit des Fußgängers nähert.

Busse der Busse

tdt. KÖLN. Seit der Liberalisierung des Marktes für Fernbuslinien Anfang des Jahres hat diese Transportform eine rasante Entwicklung erlebt. Mittlerweile gebe es 50 Anbieter und 160 Linien, so Dieter Gauf, Hauptgeschäftsführer des Internationalen Bustouristik Verbandes RDA. Es herrsche Goldgräberstimmung. Einige neue Strecken seien so erfolgreich, dass sie mit Doppeldeckerbussen befahren würden. Andererseits gebe es auf bestimmten Strecken zu viele Anbieter, die sich karnibalisieren. Deswegen sei mit einer Marktberichtigung zu rechnen.

Forderung nach Fairness

tdt. FRANKFURT. Seit Februar 2005 haben Passagiere auf Flugreisen innerhalb der EU bei Annullierungen und Verspätungen von mehr als drei Stunden grundsätzlich Anspruch auf eine – von der Distanz abhängigen – Entschädigung zwischen 250 und 600 Euro. Nun wollen die Fluggesellschaften Höhe und pauschale Abgeltung wieder abschaffen, weil sie sich gegenüber anderen Verkehrsträgern ungleich behandelt fühlen. „Der Luftverkehr wird klar benachteiligt“, sagt Michael Hoppe, Generalsekretär des Board of Airline Representatives in Germany (Ba-

Kanal für Kreuzfahrten

dpa. NÜRNBERG. Flusskreuzfahrten auf Main und Donau erleben seit Jahren einen Boom. Allein im Jahr 2012 haben nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamts Nürnberg 900 Kabinenschiffe den Main-Donau-Kanal passiert, so viele wie nie zuvor. Seit dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der Kreuzfahrtschiffe damit fast verdreifacht. Kabinenschiffe nutzen den Kanal etwa auf Fahrten von Amsterdam nach Passau oder Wien, aber auch auf kürzeren Schiffsreisen. Der 171 Kilometer lange Kanal ist ein Teilstück des Wasserwegs von der Nordsee zum Schwarzen Meer.

rig). Die von mehr als 100 Fluggesellschaften getragene Interessenvertretung argumentiert, dass die pauschalen Schadenersatzsummen „in keinerlei Verhältnis zum Preis der Beförderungsleistung“ stünden. Barig fordert nun, dass Fluglinien wie Bahnen behandelt werden, die bei Verspätungen von mehr als zwei Stunden die Hälfte des Fahrpreises erstatten müssen. Auch bei Bus- und Schiffsreisen sowie Pauschalreisen sei die Regelung ähnlich. Der Gesetzgeber müsse die Höhe der Ausgleichsleistung „verhältnismäßig zum Flugpreis ausrichten“, so Hoppe. Das sei „ein vernünftiger Kompromiss für Passagiere und Airlines“.