

X. Kapitel.

Durch das Reussthal zum St. Gotthard. Der grosse Tunnel und das Thal des Tessin bis Locarno.

Durch Fluelens ruhige, saubere Strassen fuhr ich hinaus nach Altdorf, dem Hauptorte des Urner Landes. Wie vereinsamt ist doch jetzt die Strecke zwischen dem See und dem St. Gotthard im Vergleich zu früheren Jahren, da noch schwerbeladene eidgenössische Postwagen alltäglich zahlreiche Reisende vom Schiffslandungsplatze in Fluelen zum Gotthardpasse hinauf, und von da nach Italien hinunter trugen. Annähernd 60 000 Personen reisten vor der Eröffnung der Gotthardbahn alljährlich über den Pass. Dass diese Reise aber weder im Sommer noch im Winter ungefährlich war, davon zeugen zahlreiche Kreuze, als stumme Zeugen mannigfaltiger Unglücksfälle auf der Gotthardstrasse. Die meisten Reisenden benutzen von Luzern aus das Flügelross, die Gotthardbahn, die sie mit Windeseile durch eine ganze Reihe schwarzer Tunnels ihrem Ziele entgegenführt.

In Altdorf erinnern verschiedene Statuen und Inschriften daran, dass wir uns in der Heimat des schweizerischen Nationalhelden Wilhelm Tell befinden. Hier soll Tell den berühmten Meisterschuss gethan haben, und ein schönes, im Jahre 1895 von Kiessling am Hauptplatze errichtetes Bronzestandbild stellt die markige Gestalt des Schützen und die seines mutigen Sohnes in künstlerisch vollendeter Ausführung dar.

Das Reussthal ist von Fluelen bis Amsteg fast eben, und die Strasse lässt nichts zu wünschen übrig. Zu beiden Seiten derselben steigen mächtige bewaldete Bergwände zu bedeutender Höhe empor, und das Thal selbst gleicht einem wahren Obst- und Blumen-garten. Auf der Fahrt von Fluelen bis hierher setzte ein starker Gegenwind, der sich bei heiterm Himmel allmählig bis zu heftigem Föhn steigerte, meinem Weiterkommen grossen Widerstand entgegen. Die Folgen dieses für die Witterung stets verhängnisvollen Windes liessen nicht lange auf sich warten. Zuerst überzog sich der Himmel mit jenen langgestreckten, faserartigen Wolkenstreifen, den untrüglichen Zeichen des Sturmes in den oberen Luftschichten und Vorboten schlechten Wetters in den Bergen. Eine halbe Stunde später zogen über das Gebirge von Süden her gewaltige Wolkenmassen seewärts. Die Gipfel der Berge waren bald in dem Wolkenmeere verschwunden, und die Sonne verbarg ihr heiteres Angesicht hinter dem grauen Schleier, der mir nur Unangenehmes und vielleicht andauerndes Regenwetter bringen konnte. Aber ich tröstete mich mit dem Gedanken daran, dass die Witterung im Gebirge einem steten Wechsel unterworfen ist, und fuhr im Kampfe gegen die heftigen Windstösse langsam weiter bis Amsteg, einer kleinen Ortschaft am Fusse des St. Gotthard. Dort kehrte ich ein, um ruhig darüber nachzudenken, was in meiner misslichen Lage zu thun war. Ich konnte ja mein Rad auf den Gipfel des Berges hinaufdrücken, aber was hatte ich davon, vielleicht heute und morgen zwölf Stunden in den Wolken, im Nebel, ohne jegliche Aussicht auf die Landschaft herumzutappen und mich vielleicht auch noch einer empfindlichen Kälte auszusetzen? Hier blieb mir kein anderes Mittel zum Vorwärtskommen

als die Eisenbahn. Zufälliger Weise passierte die Linie gegen sechs Uhr noch ein Zug, der in Amsteg hielt. Schnell löste ich ein Billet nach Airolo, gab das Rad am Schalter auf, und einige Minuten später zogen zwei schwere Berglokomotiven unsern Zug schnaubend an der rechtsseitigen Bergwand über das Reussbett empor. Die Bahn überschreitet auf zierlicher, hoher Brücke die grause Schlucht des Kerstelenbaches. Die Scenerie, die sich dem Reisenden vom Coupéfenster aus bietet, gehört zu den grossartigsten der Gotthardbahn. Zackige Felsentürme, grüne Waldstreifen, liebliche Thäler, Schneefelder und brausende Wildbäche bieten manches imposante Bild echter Gebirgsromantik. Weiter geht die jähle Fahrt von Brücke zu Brücke, von Tunnel zu Tunnel, nach Wasen; man weiss nicht, was man mehr bewundern soll, die grossartige Gebirgslandschaft, oder den Riesengeist, der das Wunderwerk, die Gotthardbahn, geschaffen. Unwillkürlich dachte ich hier an F. W. Weber und eine Stelle aus seiner schwungvollen „Eisenbahnphantasie“:

Der Renner stampft und braust dahin! Jetzt durch des
Blachfelds Niederung,
Jetzt über des Berges schroffen Grat, über den Strom
mit kühnem Schwung;
Jetzt aus des Tunnels schwarzem Schlund, der ihn
verschlang, sein Brodem braut: —
Herode auf dem Helaritt! Es keicht das Ross, dem
Reiter graut.

Jetzt über Wall und Viadukt weitaus im Sturm die
Mähne weht;
Ha, durch die Lüfte rast es hin, ein düst'rer qualmiger
Komet!
Krieg bringt er wie im Jahre Eilf, Krieg Allem, was
bestand und galt;
Was früher gross, war gestern nichts; was gestern jung,
ist heute alt.

Mit der Station Wasen hat die Bahn bereits die Höhe von 931 m erklommen. Hochinteressant sind die drei Kehrtunnels in der Nähe dieses Ortes. Um die Bahn ohne Zahnradbetrieb an der steilen Bergwand bei Pfaffensprung aus der Höhe von 774 m auf 990 m hinaufzubringen, ersannen die Ingenieure einen ganz eigenartigen Weg, das System des Kehrtunnels. Spiralförmig dringt der Schienenweg in das Innere des Berges hinein und gewinnt dadurch langsam steigend in dem ersten 1487 m langen Pfaffensprung-Tunnel 35 m an Höhe. Der Ausgang dieses Tunnels liegt also 35 m höher als der Eingang; dasselbe Kunststück wiederholt sich in dem 1090 m langen Wattinger-Tunnel und im Leggisstein-Tunnel. Beim Austritt aus dem letztem überschreitet die Bahn zum dritten Male die Schlucht der wilden Meienreuss, und man sieht tief unten die Strecke des Bahngeleises zwischen Kirchberg- und Wattinger-Tunnel, ferner die etwa 50 m über dieser gelegene Station Wasen. Nun geht es bei fortwährender Steigung in den Meienkreuz-Tunnel hinein, über die Kellerbach- und Rohrbachbrücke, und durch den mit Tagesöffnungen versehenen 1563 m langen Naxberg-Tunnel. Einige Minuten später rast der Zug auf einer 49 m hohen Brücke über die tiefeingeschnittene Göschenenreuss nach der Station Göschenen, die in der Höhe von 1109 m über dem Meere dicht am Eingange des grossen Gotthard-Tunnel gelegen ist.

Leider hatte sich meine Vermutung bezüglich des zu erwartenden Wetters bewahrheitet. Der Himmel war immer düsterer geworden, und seit einer Viertelstunde strömte ein wolkenbruchartiger Regen hernieder. Von einer Aussicht auf die Gletscher oberhalb Göschenen war unter diesen Umständen keine Rede, aber froh war ich doch darüber, dass ich mich nicht

hatte verleiten lassen, die Fusswanderung über den Gotthard anzutreten.

Einige Worte über den grossen Tunnel, dessen Fertigstellung zu den bedeutendsten Ereignissen auf dem Gebiete der Technik gezählt werden muss, dürften hier wohl am Platze sein. Die Länge des Gotthard-Tunnels beträgt 14912 m, also beinahe 15 km; er liegt in der Mitte 1154 m über dem Meeresspiegel, 330 m unter Andermatt und mehr als 1100 m unter dem Gipfel des Sanct Gotthard. Von Göschenen aus steigt der Tunnel bis zur Mitte 6‰ und fällt von dort aus bis Airolo 2‰ . Die Durchschnittstemperatur beträgt 17°R , die Dauer der Durchfahrt für Schnellzüge 16, für Personenzüge 25 Minuten. Von 1000 zu 1000 m sind an den Felswänden Laternen angebracht, die auf der rechten Seite die gerade und auf der linken die ungerade Anzahl der zurückgelegten Tausend Meter anzeigen.

Die Vorarbeiten zum Tunnelbau wurden im Juli 1872 unter der Oberleitung des Ingenieurs Louis Favre aus Genf in Angriff genommen. Die Zahl der Arbeiter, die teils von Göschenen, teils von Airolo im Gefolge mächtiger Bohrmaschinen in das Herz des Berges eindringen, betrug während der $7\frac{1}{2}$ jährigen Dauer des Baues etwa 2500 pro Tag. Ungeheure Schwierigkeiten stellten sich der Ausführung des Unternehmens entgegen, doch ein titanenhafter Menschenggeist hat sie bewältigt. Der traurigste Tag der Bauperiode war der 19. Juli 1879, an dem Louis Favre, der schlichte, geistvolle Leiter des Ganzen, von der rauhen Hand des Schicksals unbarmherzig aus dem Leben gerissen wurde. Inmitten des Tunnels, sank der grosse Mann seinem Begleiter, vom Schlagflusse tödlich getroffen, in die Arme. Er starb wie ein Held auf dem Felde der Ehre, mitten in der

Arbeit, im Vollbesitze der Kraft, als das Opfer seines Berufes. Doch sein Name wird unvergesslich bleiben, denn ein herrliches Denkmal hat er sich mit dem Gotthard-Tunnel errichtet, ein Denkmal leuchtender als die glänzenden Marmormonumente, die die Nachwelt ihm und andern Geistesheroen gesetzt hat.

Am Sonntag, dem 29. Februar 1882, legte ein Dynamitschuss den letzten Rest der Felswand in Trümmer, die die nördliche von der südlichen Arbeitskolonne trennte. Durch Qualm und Staub stürzten die Leute auf diesem Trümmerhaufen einander in die Arme, und der Jubel wollte kein Ende nehmen. Tunnelinspektor Kaufmann trat gerührt unter die Arbeiter und gedachte mit Wehmuth des dahingegangenen Favre, dem es nicht vergönnt gewesen, die Früchte und den Triumph seiner Arbeit zu ernten, der allzufrüh von hinnen hatte scheiden müssen. Sodann sprach er allen denen, die den Bau durch ihrer Hände Arbeit der Vollendung entgegengeführt, seinen wärmsten Dank und die volle Anerkennung der Verwaltung aus. Auch vergass er nicht der vielen armen Opfer, die infolge von Unglücksfällen bei der Arbeit in Bergesnacht ihr Leben hatten lassen müssen. Nach allen Theilen des Erdkreises brachte der Telegraph zur selben Stunde die freudige Kunde vom Durchschlag des Tunnels, der ein neues Band werden sollte zwischen den Völkern des Nordens und denen des Südens, zum Wohle und zur Freude unzähliger kranker Menschenkinder, die an den sonnigen Gestaden des Mittelmeeres Heilung suchen, und zur Hebung und Erstarkung des Verkehrs von Land zu Land, von Meer zu Meer.

Bei strömendem Regen fuhr unser Zug in den schwarzen Schlund des Felsenganges hinein; ohrenzerreissend war das Geräusch und beklemmend die

Schwüle, besonders in der Mitte desselben. Mit Spannung sah ich dem Ende des Tunnels entgegen, wo doch gewiss die Sonne wieder in vollem Glanze erstrahlen würde. Ich hatte so manches Mal von Reisenden gehört, dass sie beim Verlassen desselben in Airolo das herrlichste Wetter angetroffen hätten, während die Fahrt durch die Schweiz bis Göschenen von stetem Regen begleitet gewesen war. Endlich wurde es heller, und plötzlich schoss der Zug aus dem Felsenbau hervor. Aber meine Enttäuschung war gross, denn statt in den erwarteten Sonnenschein hineinzufahren, war ich dem fürchterlichsten Platzregen, einem Gewitter von elementarer Gewalt entgegengegangen. Durch das Abholen meiner Maschine am Packwagen des Zuges war ich fast ganz durchnässt worden und sass in diesem Zustande mehr als eine Stunde im Bahnhofsgebäude, um die Beruhigung des erregten Kampfes der Naturgewalten und das Ende des Regens abzuwarten.

Seit langen Jahren hatte ich ein so heftiges Gewitter nicht mehr erlebt; prasselnd stürzte der Regen mit Schnee und Hagel durchsetzt, zur Erde, unaufhörlich zuckten grelle Blitze an der Südseite des Sanct Gotthard hernieder, furchtbar rollte der Donner und erzeugte an den schroffen Felswänden ein tausendfältiges Echo. Welcher Gegensatz zwischen dem heutigen herrlichen Sonnenaufgange auf dem Rigi und dem schaurig-schönen Schauspiele dieses Gewitters: dort eine anmutige Symphonie im Stile Haydns, hier das derbe Colorit eines unserer modernen Tonphänomene.

Als endlich der Klang der Abendglocke traulich durch die Lüfte schallte, und das Gewitter, ohne Schaden angerichtet zu haben, einer friedlichen Stille Platz gemacht hatte, ging ich in das unweit des

Bahnhofs gelegene Hotel des Alpes, trocknete die Maschine sorgfältig ab und machte nach dem Abendessen einen Spaziergang durch den Ort. Airolo hat 1800 Einwohner und liegt 1145 m über dem Meere. Die Bauart der Häuser ist ein Gemisch von schweizerischem und italienischem Stile. Andererseits trägt der Ort mit seiner Umgebung einen einheitlichen, durchaus alpinen Charakter; das Klima ist rauh und dem schroffsten Temperaturwechsel unterworfen. Wenn die Zugvögel im Herbst von Norden her über den St. Gotthard ziehen und durch das wildromantische Tessinthal ihren Flug nach den sonnigen Fluren Süditaliens und Afrikas nehmen, dann schon breitet der Winter über das Hochland des Gotthardgebietes einen weissen Schleier. Silberhelle Schneefelder erglänzen im Strahle der Herbstsonne, und kein Lüftchen regt sich in der klaren Atmosphäre. Im December aber tosen oft furchtbare Schneestürme mit roher Gewalt durch das Gebirge, und dann kann es dem einsamen Wanderer in dieser Gegend angst und bange werden, denn überall lauert seiner ein jäher Tod in hundertfältiger Gestalt. Gross ist die Zahl der Menschenleben, die den Elementen auf der so schönen Gotthardstrasse von Amsteg bis nach Biasca im Laufe der Jahrhunderte zum Opfer fielen.

Als ich am nächsten Morgen erwachte, war ich freudig überrascht durch die Wendung, die das Wetter zum Bessern genommen hatte. Hell und warm leuchtete die Sonne in das schöne Thal hinab, und frohgemut fuhr ich die kurvenreiche Strasse hinunter nach Fiesso. In der Nähe dieses kleinen Dörfchens wird der Charakter des Thales so romantisch und grossartig, dass ich es vorzog, vom Rade abzusteigen. Ich näherte mich hier dem Dozio grande, einem grossartigen Engpasse, der in Bezug auf Wildheit

und Zerklüftung der Gebirgsformen sogar die Felspartien an der Teufelsbrücke bei weitem übertrifft. Tief unten auf der Sohle des Thales wälzt der Tessin seine mächtigen, weissgrünen Wogen zwischen mehr als 1000 m hohen Felsen hindurch, tosend von Stufe zu Stufe.

Wie eine Lilie im öden Heideland, scheinbar von aller Welt verlassen, steht unterhalb der Strasse auf einem Felsenvorsprung ein kleines, weisses Kirchlein, welches dem romantischen Gepräge dieser Wildnis noch einen besondern Reiz verleiht. Die Bahn überschreitet die Schlucht auf kühner Brücke, und die Fahrstrasse zieht sich hoch über dem Flusse an der Felswand hin. Für den zu Thal fahrenden Radler ist die steil abfallende Strasse äusserst gefährlich; wehe dem, der nicht sicher fährt, oder dessen Radbremse versagt, unvermeidlich ist sein Sturz bei einer der zahlreichen scharfen Kurven über die niedrige Brüstung hinab in die Schlucht, in die schäumenden Wellen des Tessin. Aber warum auch gerade da im Sattel bleiben, wo die Natur ihre höchsten Reize in so verschwenderischer Masse entfaltet? Eine Fusswanderung ist an solchen Stellen dem Radfahren unter allen Umständen vorzuziehen, denn nur als Fussgänger ist man im stande, die Schönheit der Scenerie mit vollen Zügen zu geniessen. Was haben alle diejenigen, die auf die Eisenbahn allein angewiesen sind von dem Wunderbaren, das sich hier bietet? Fast gar nichts, beflügelten Laufes trägt sie das Dampfross aus dem lichten Tage in die dunkle Nacht des Tunnels, und blitzschnell, wie die Bilder eines Kinematographen, gleiten an diesen Reisenden die Glanzpunkte einer Landschaft vorüber, an der der Radfahrer sich erfreuen kann nach Herzenslust, so lange es ihm beliebt.

Weiter ging die Fahrt zu Thale nach Faido, einer Ortschaft von 1000 Einwohnern. Zu beiden Seiten der Strasse erheben sich auch hier noch gewaltige Berge, von denen links der Pizzo Molare mit 2583 m und rechts der Pizzo Torno mit 2909 m Höhe als die bedeutendsten zu nennen sind. Die Decke der Fahrstrasse ist ziemlich gut; durch die ungewöhnlich starken Regengüsse der letzten Tage war sie aber leider etwas schlüpferig geworden und stellenweise sogar mit Geröll und Erdmassen überschüttet.

Faido liegt 758 m ü. M., also fast 400 m tiefer als Airolo. Trotz dieser Höhe macht sich aber hier bereits die südliche Vegetation bemerkbar. Oberhalb des Ortes, am linken Ufer des Tessin, liegen hoch oben einsame, eng zusammengebaute Dörfer, die, Schwalbennestern gleich an den Bergabhang angeschmiegt, freundlich ins Thal herniederschauen. In der Nähe von Faido stürzt die Cribiasca wie ein wallender Schleier aus schwindelnder Höhe zu Thale.

Nicht lange hielt es mich hier, ich vertraute mich wieder meinem Rade an und gelangte bald in die unterste Stufe des Tessinthales, in die sogenannte Biaschina. Hier bildet der Fluss inmitten einer wilden Schlucht einen schönen Wasserfall, indessen kann sich die Biaschinaschlucht mit dem Dozio grande in Bezug auf Grossartigkeit nicht messen. Weitere 300 m tiefer als Airolo liegt das Dorf Giornico, wo traubenreiche Rebengärten und eine üppige Vegetation Zeugnis ablegen für die Fruchtbarkeit der Gegend und die Milde des Klimas. In der Nähe dieses Ortes, bei den grossen Steinblöcken, „ai sassi grossi“, fand im Jahre 1478 eine Schlacht zwischen den Schweizern und den Mailändern statt. Auf dem letzten Teile der Strasse sieht man eine ganze Anzahl

zerstreutliegender Ruinen von ehemaligen Wohnhäusern. Die Ursache der Zerstörung dieser Bauten war eine Wasserflut, die im ganzen Tessinthale vor langen Jahren fürchterliches Unheil anrichtete und unsägliches Elend im Gefolge hatte.

Durch Bodio und Pollegio fuhr ich auf der guten Strasse nach Biasca, wo der rein italienische Charakter in jeder Hinsicht zu Tage tritt. Feierlich riefen helltönende Glocken von der am Bergabhänge gelegenen Kirche zum Sonntagsgottesdienste. Dessen ungeachtet wurde aber allenthalben in den Werkstätten gearbeitet, gehämmert und gewirtschaftet. Schmutzige Gestalten in Sammetblusen sassen wie die Türken mit untergeschlagenen Beinen vor den Häusern und spielten lärmend um Geld. Die Hausfrauen, in deren Kleidung die rote Farbe eine grosse Rolle spielt, hantierten mit Besen und Gartengeräten, wie an jedem gewöhnlichen Wochentage. In einer Wirtschaft, „Ristorante“, kehrte ich ein, um etwas zu geniessen, aber der Appetit war mir bald vergangen, denn aus allen Ecken, von Tischen und Stühlen starrte mir widerlicher Schmutz entgegen. Das einzige, was ich zu mir nehmen konnte, war ein Glas guten Landweines; mit dem Mittagessen musste ich mich auf Bellinzona vertrösten. Unwillkürlich stellte ich hier einen Vergleich an zwischen dem schweizerischen Orte Biasca und dem Städtchen Appenzell in der Ostschweiz, der sehr zu Ungunsten des ersteren ausschlug. Hier Unsauberkeit und Sonntagsentheiligung, dort die peinlichste Reinlichkeit und der fromme Sinn eines braven Naturvölkchens.

Ich hatte von Airolo bis hierher 39 km zurückgelegt, und bis Bellinzona blieben mir noch 17 km bei sanft abfallender, guter Strasse. Die Sonne zeigte das heiterste Angesicht, und da die Strasse auf dieser

letzten Strecke wenig Interessantes bietet, schlug ich ein schnelles Tempo an und langte, Osogno, Cresciano, Claro und Arbedo im Fluge passierend, nach einer Stunde in Bellinzona, der Hauptstadt des schweizerischen Kantons Tessin, an. Bellinzona liegt noch 237 m hoch und hat 5000 Einwohner; die italienische Sprache wird hier ausschliesslich gesprochen. In strategischer Hinsicht hat der Ort auch heute noch Bedeutung, er ist der Schlüssel zur Gotthardstrasse. Wie ein von der Natur errichtetes Bollwerk erhebt sich im Thale ein gewaltiges Felsmassiv, welches, von drei Schlössern gekrönt, die Stadt weithin sichtbar überragt. In der Zeit vom XVI. bis XVIII. Jahrhundert, da das Tessingebiet noch der Herrschaft der schweizerischen Urkantone unterstand, hatten die Landvögte von Uri, Schwyz und Unterwalden ihren Sitz auf diesen Burgen; jetzt dient eine derselben als Gefängnis, während die beiden andern dem Verfall anheimgegeben sind. In Bellinzona fand ich einen vortrefflichen Mittagstisch. Nach dem Mahle pflegte ich ein Stündchen der Ruhe, da ich heute doch nicht weiter als bis nach Locarno zu fahren beabsichtigte.

Die Landstrasse ist zwischen Bellinzona und Locarno sehr uneben; an der linken Seite derselben erheben sich mächtige Gebirgszüge, von denen bei Regenwetter zahlreiche Wildbäche herniederrauschen; rechts ruht der Blick auf üppigen Rebengeländen und wogenden Maispflanzungen. Bei schlechtem Wetter ist die Strasse für den Radler kaum passierbar, da die Bäche dieselbe kreuzen. Grosse Fuhrwerke können wohl immer durch das Wasser fahren, aber der Radfahrer muss die Maschine auf den Rücken nehmen und sie über einen kaum $\frac{1}{2}$ m breiten Steg hinübertragen. In langsamem, gemütlichem Tempo fuhr ich durch die herrliche Gegend, den fruchtbarsten

Teil des Kantons; zahlreiche hübsche, wenn auch ärmlich aussehende Ortschaften, erhöhen das liebliche Gepräge des Geländes. Nach zwei Stunden hatte ich Locarno erreicht, stieg in einem Hotel ab und schlenderte dann in der Stadt herum, um dieselbe etwas genauer kennen zu lernen.

Locarno hat 3360 Einwohner katholischer Konfession und gehört seit 1513 zur Schweiz. Im Jahre 1553 wurden die Reformierten aus der Stadt, die damals sehr bedeutend war, vertrieben, und mit ihnen zog auch der Wohlstand aus den verlassenen Häusern. Locarnos berühmteste Seidenweber siedelten nach Zürich über, und seit jener Zeit sind Handel und Industrie der Stadt allmählich auf ein Minimum zurückgegangen. Die Lage Locarnos am Ausflusse der wilden Maggia in den Lago Maggiore ist paradiesisch schön. Leider wird die Stadt durch die sandigen Anschwemmungen der Maggia, die hier ein grosses Delta bildet, immer mehr vom See zurückgedrängt. Um die ganze Herrlichkeit der weithin berühmten Landschaft überblicken zu können, wanderte ich gegen Abend den schattigen Pfad hinauf, zu dem Wallfahrtskirchlein Madonna del Sasso. Dieses vielbesuchte Gotteshaus liegt 100 m über der Stadt auf einem steilen Felsenvorsprung. Man geniesst von hier aus die herrlichste Aussicht auf den See und dessen Umgebung.

Vor unsern Blicken entfaltet sich die Natur in ihrer ganzen, entzückenden Schönheit. Einem langgestreckten Spiegel gleich liegt der von zahlreichen Schiffen belebte 372 m tiefe Lago Maggiore vor uns. An den Ufern dieses vielbesungenen Sees stehen zahlreiche weisse Landhäuser und prächtige Villen, die im Strahle der Abendsonne erglänzten, im Norden erglühnten die Schneeregionen der Alpen in rotgoldenem Glanze.

Die Pflanzenwelt entfaltet sich infolge der geschützten Lage dieses Thales in üppigster Masse, und nicht mit Unrecht nennt man Locarno das helvetische Nizza. Hochstämmige Magnolienbäume, dichte Lorbeerbüsche, Granatbäume, Pinien und Cypressen, die dem nordischen Reisenden zum Teil nur aus Treibhäusern bekannt sind, erblühen hier im Freien. Liebliche Wohlgerüche verbreitet besonders im Frühjahr ein herrlicher, bunter Blumenflor, und zauberisch ist der Anblick der mondbeglänzten Landschaft in jenen herrlichen, duftschwangeren Sommernächten, die auf den Nordländer einen so tiefen Eindruck machen. Das Kirchlein selbst enthält einige hübsche Bilder und manches andere Beachtenswerte. Die malerische Lage der Kirche und der Reiz des Ausblicks auf die herrliche Gegend lohnen die geringe Mühe des Aufstiegs in höchster Masse.

Nachdem ich in die Stadt zurückgekehrt war und die interessantesten Gebäude in Augenschein genommen hatte, ging ich zum Hotel zurück, wo meiner ein lukullisches Abendessen wartete, welches in der Hauptsache aus köstlichen Seeforellen bestand. Dann ging ich zu Bett, um am andern Morgen wieder rechtzeitig auf den Beinen zu sein.