

XIV. Kapitel.

Vom Golf von Genua zum Comersee und in die Alpenwelt von Chiavenna.

In Strömen prasselte der Regen durch eine rabenschwarze Nacht hernieder, als ich nach kurzem Schläfe gegen vier Uhr morgens zum Genueser Hauptbahnhofe eilte, um mit dem Eilzuge durch den Apennin nach Mailand zu fahren. Mein Rad hatte ich bereits am Abend vorher abgesandt, und so konnte ich denn, jeglicher Bürde ledig, sofort in den Polstern des luxuriösen Wagenabteils Platz nehmen, um noch einige Stunden der Ruhe zu pflegen. Kurz vor Mailand wurde ich durch einen Stoss, der mich fast von meinem Sitze schleuderte, aus dem Schläfe aufgeschreckt. Das Coupéfenster aufreissen, die Wagenthüre öffnen und hinausspringen, war für mich das Werk eines Augenblicks. Unser Zug war intakt, aber einen entsetzlichen Anblick boten die Räder der letzten Wagen, an denen die blutigen Teile eines bis zur Unkenntlichkeit zermalmtten menschlichen Körpers hingen. Ein Bahnwärter war es, der bei seinem Dienstgange, wie ich hörte, neben den Schienen ausgeglitten und unter die Räder des Zuges gefallen war. Schauernd musste man sich von diesem Bilde, welches auch auf die stärksten Nerven erschütternd wirkte, abwenden. Nachdem ich mit den anderen Reisenden wieder eingestiegen war, fuhr der Zug in die weiten Hallen des Mailander Bahnhofs ein. Dort wurden die blutigen Räder gereinigt, und weiter raste

das Dampfross, unbekümmert darum, dass es ein Menschenleben jäh zerstört, folgsam dem leisen Drucke der Hand, unterthänig dem Riesengeiste des Menschen, der es schuf.

Ich hatte gehofft, heute von Mailand aus mit dem Rade weiter fahren zu können, aber der Regen hielt fast ununterbrochen an, und so war ich denn, wenn ich noch etwas von dem nördlichen Teile der lombardischen Tiefebene sehen wollte, gezwungen, hier besseres Wetter abzuwarten. Abends wohnte ich einem Konzerte in der Galleria Vittorio Emanuele bei und ging in der Hoffnung auf günstige Witterung für den nächsten Tag zeitig zu Bett.

Als ich früh am andern Morgen erwachte, lachte die Sonne wieder ebenso freundlich vom blauen Himmel hernieder, wie in den schönen Tagen der letzten Wochen. Eine wahre Freude war es für das Radlerherz, zu sehen, wie schnell die Strassen hier wieder fahrbar und trocken geworden waren.

Ich rüstete zur Weiterfahrt, und bald sauste mein vortrefflicher Dürkopp dahin, als ob er während seines Daseins nur wenige Kilometer und nicht deren Tausende zurückgelegt. Nach Verlauf einer Stunde kam ich in Monza an und hatte damit eine Steigung von 40 m gewonnen, da Mailand 122 und Monza 162 m über dem Meere liegt. Die Stadt hat 12000 Einwohner, eine sehr schöne Kathedrale aus dem XIV. Jahrhundert, ein geschmackvolles gotisches Rathaus und einen Palast aus dem XVIII. Jahrhundert, in dem der König von Italien während der Sommermonate zu verweilen pflegt. In der Kathedrale ist die reiche Schatzkammer, die gegen eine Lira Eintrittsgeld zugänglich ist, als besonders sehenswert hervorzuheben. Der Kirchenschatz enthält unter anderem die berühmte „Eiserne Krone“, welche die

deutschen Kaiser als Könige der Lombardei trugen. Das königliche Schloss ist von herrlichen Parkanlagen umgeben, die stundenweite Spaziergänge bieten.

Nachdem ich die hauptsächlichsten Anziehungspunkte Monzas in Augenschein genommen, fuhr ich weiter, den aus dem Norden herüberschauenden Schweizer Alpen zu. Bei Monza zweigt links eine Strasse nach Como ab, die aber so schlecht und uneben ist, dass ich es vorzog, auf der nach Lecco führenden Hauptstrasse zu bleiben. Como soll eine sehr hübsche Stadt mit schöner Umgebung sein, aber die Fahrt zu Rade dorthin ist von allen Richtungen her mit grossen Unannehmlichkeiten verbunden, indem man auf schlecht gepflegter Strasse über Berg und Hügel hinweg muss, ohne dabei sonderliche Reize landschaftlicher Schönheit zu geniessen. Das Gesagte gilt besonders von der 31 km langen Verbindungsstrasse zwischen Como und Lecco. So ging also die Fahrt trotz der allmählichen Steigung flott von statten und bald, nachdem ich die Höhe von Merate hinter mir hatte, befand ich mich zwischen hohen, bewaldeten Bergen und langte nach dreistündigem Vorwärtstreben in Lecco, am gleichnamigen Arme des Lago di Como an. Hier ruhte ich in einem am Seeufer gelegenen Gasthose eine Stunde aus, erfrischte und kräftigte mich an einem trefflichen Morgenimbiss und versenkte mich dann in den Anblick der majestätischen Gebirgslandschaft.

Lecco ist ein freundliches Städtchen mit 6000 Einwohnern, dem Standbilde Garibaldis und dem des Dichters Alessandro Manzoni, der durch seinen trefflichen Roman „I Promessi sposi“ bis weit über die Grenzen seines italienischen Vaterlandes hinaus bekannt geworden ist. Was die Stadt aber besonders zu einem vielbesuchten Sammelplatze der Fremden macht, ist

die Umgebung, die eine Fülle der schönsten und lohnendsten Ausflugsziele aufweist.

Als die Mittagsstunde längst geschlagen hatte, setzte ich meine Fahrt auf der sehr schönen Strasse, die am Ostufer des Sees dahinläuft, fort, und ich muss gestehen, dass die ganze ca. 65 km lange Strecke von Lecco nach Chiavenna eine der aller schönsten und interessantesten ist, die ich auf meiner ganzen Reise befahren. Die Scenerie bietet fast von Kilometer zu Kilometer ein neues farbenprächtiges Bild. Bald läuft die Strasse an einer hohen steilen Felswand, in die sie eingehauen ist, dahin, bald führt sie durch malerische Tunnels, die, trocken und hell, dem Radfahrer kein Hindernis entgegenstellen, bald streift sie grüne Matten und wilde Felslabyrinthe, Olivenwälder, Kastanienhaine und üppige Rebengelände. Durch mehrere freundliche Ortschaften Mandello, Olcio und andere ging die Fahrt zum Fusse des 2400 m hohen Monte Grigna und nach Varenna, einem lebhaften Städtchen mit dem schönen Wasserfall des Varennabaches, reizenden Gärten und einer Burgruine. Von dort aus fuhr ich noch einige Kilometer weiter bis nach Bellano, wo ich die dritte grössere Pause des heutigen Tages machte. Hier hatte ich von der Terrasse eines hoch gelegenen Hotels aus Gelegenheit den See weithin zu überblicken.

Viele Reisende halten den Comer See wegen der hohen Berge, die ihn umgeben und wegen seiner lieblichen, blaugrünen Farbe für den schönsten der Oberitalienischen Seen. Er ist 48 km lang und zwischen Menaggio und Bellano $3\frac{1}{2}$ km breit. Die bedeutendste Tiefe beträgt 410 m. Der See teilt sich bei Bellagio in zwei Teile; der östliche Arm, dem die wilde Adda entströmt, heisst, wie bereits angeführt, Lago di Lecco, und der westliche, der keinen

Abfluss hat, ist der Lago di Como, nach dem das gesamte Wasserbecken benannt ist. Bellano hat 1400 Einwohner und einige bedeutende Fabriken. Die Hauptsehenswürdigkeit ist die Schlucht Orrido di Bellano, in welcher der Piovernachbach zwei schöne Wasserfälle bildet. Nachdem ich mich hier ein wenig erholt hatte, setzte ich die Reise wieder fort, bis mich ein Sturz vom Rade plötzlich zu einem weiteren, aber unfreiwilligen Aufenthalte zwang.

In Italien bringen die Fussgänger, mögen sie oft noch so zerlumpt und unheimlich aussehen, dem Radfahrer im allgemeinen viel mehr Achtung entgegen, als bei uns daheim am Rheine. Auf das erste Signal treten die Leute zur Seite, ohne dass man von ihnen, wie dies leider in der Rheingegend so oft geschieht, ohne jegliche Ursache mit Schimpfworten und anderen Schmeicheleien bedacht wird, die sehr oft in Thätlichkeiten ausarten. Aber wer in den von mir durchstreiften Gegenden Italiens auf einer sehr niedrigen Kulturstufe steht, das ist *Canis familiaris*, unser sonst so lieber Hausfreund, der Hund. An allen Ecken und Enden wird man von den Bestien angekläfft und belästigt, und den Sturz vom Rade verdankte ich auch hier nur einem dieser edlen Vierfüssler. Ich habe die Gewohnheit jedem Köter, der mir während der Fahrt zu nahe kommt, einen Fusstritt zu geben, und ein solcher verfehlt, wenn er richtig gezielt ist, die beabsichtigte Wirkung niemals. Hier aber wollte es das Unglück, dass ich in eine Furche hineingeriet und dadurch das Gleichgewicht verlor. Meine Maschine war gar nicht beschädigt worden, obgleich der Sturz sehr heftig gewesen, ich dagegen hatte mir durch Anschlagen eines Pedals gegen das Schienbein eine schmerzhaft Verletzung zugezogen, die mich an der Weiterfahrt indes nicht hinderte.

Durch mehrere Dörfer gelangte ich nach Verlauf einer weiteren Stunde an das nördliche Ende des Comer Sees, nach Colico. Bei diesem Orte teilt sich das Thal in zwei Arme, der nördliche, das Thal der Mera, führt nach Chiavenna, zum Splügen- und Maloja-Passe, der östliche, der die Adda in den See entsendet, heisst Valtellina oder Veltlin, in dem die schweren, ausgezeichneten Veltlinerweine wachsen. Mein Ziel lag im Norden, und nachdem ich die fischreiche, silberhelle Flut der Adda überschritten hatte, gelangte ich an den See von Mezzola der früher den nördlichsten Teil des Comer Sees bildete, heute aber vollständig von diesem getrennt ist. Im Laufe der Jahrhunderte hatte die Adda solche Mengen Schwemmland in den Comer See hineingetrieben, dass er sich der Mündung des Flusses gegenüber teilte, wodurch der Lago di Mezzola, ein See für sich, gebildet wurde. Es ist heute durch einen schiffbaren Kanal mit dem Comer See verbunden.

Hier sieht man wieder, welche ungeheuren Massen Erdreich im Laufe der Zeit durch die Flüsse, besonders in gebirgigen Gegenden, zu Thale getragen werden, und wie sich von den Runzeln der Erdrinde langsam aber stetig grosse Teile loslösen, um zur allmählichen Verflachung unseres Weltkörpers beizutragen. Eklatante Beispiele für diesen Prozess sind allenthalben auf dem Erdenrund zu finden. Das grossartigste bietet der stellenweise 2000 m tiefe Cañon des Colorado in Nordamerika. Ganz ungeheuerere Erdmassen hat dieser Fluss dem Meere zugetragen, ehe die Lage seines Bettes auf dem jetzigen Punkte angelangt war. Die Reuss führt aus dem Gotthardgebiete alljährlich etwa 150000 Kubikmeter Geschiebe in den Vierwaldstätter See. Das Po-Delta tritt mit jedem Jahre im Durchschnitt 70 m weiter ins Adriatische Meer

hinein; die Donau trägt bei hohem Wasserstande innerhalb 24 Stunden 2 500 000 t Sand in das Schwarze Meer, und der Mississippi lagert alljährlich 25 Millionen Kubikmeter Sedimente im Mexicanischen Meerbusen ab. Unsere Berge sind, nach diesen Erscheinungen zu urteilen, nur winzige Reste einstiger, gewaltiger Hochplateaus, in denen das Wasser im Laufe der verschiedenen geologischen Zeitepochen Thäler, und mit ihnen die mächtigen Flüsse gebildet hat. Nach den Berechnungen bedeutender Geologen wird das gesamte Festland der Erde, wenn die Abschwemmung in gleichem Masse wie bisheran fort-dauert, nach Verlauf von 4—5 Millionen Jahren eben und auf das Niveau des Meeres hinabgesunken sein.

Innerhalb weniger Stunden kam ich auf guter, sanft ansteigender Strasse durch Novate und mehrere andere kleine Dörfer nach Chiavenna, auf der Höhe von 320 m an. Als ich durch die Hauptstrasse auf der Suche nach dem trefflichen Hotel Conradi in das Städtchen einfuhr, staunte mich die hoffnungsvolle Strassenjugend mit offenem Munde an und rief mir jubelnd nach: „Un Africano, Signor è Africano!“ d. h. zu deutsch soviel, als ob ich aus der Garde des Negus von Abessinien oder aus sonst einer dunkeln Ecke des Sudan exportiert worden sei. Dass durch wochenlanges Radfahren in der glühenden Sonne meine Gesichtsfarbe, die ohnehin eher auf einen Südländer als auf den Germanen schliessen lässt, ganz erheblich ins dunkle hinüber spielte, will ich gerne zugeben, aber dass gerade diese schwarz-äugigen, braunen Italiener mich für einen Africaner hielten, das konnte ich nicht begreifen, darüber musste ich herzlich lachen.

Chiavenna, d. h. Chiave d'Italia oder „Schlüssel Italiens“ ist eine alte Stadt mit 5000 Einwohnern,

hübscher Kirche und ansehnlicher Schlossruine. Hier trank ich zum ersten Male in Italien am Orte selbst gebrautes, ganz vorzügliches Bier. Nach allen Seiten ist die Stadt von mächtigen Bergen eingeschlossen, die nach keiner Richtung hin freien Ausblick gewähren. Nachdem ich gegen neun Uhr zu Abend gegessen, merkte ich doch, dass ich müde war, denn die heute zurückgelegte Strecke betrug mehr als 100 km bei ansteigendem Terrain; die Schmerzen am Knie hatten nicht wenig zu dieser Ermüdung beigetragen. Trotzdem musste ich aber mein Rad noch reinigen, ölen und auf seinen Zustand prüfen, denn morgen und in den nächsten Tagen galt es für die Maschine einen schweren Strauss bestehen. Wenn sie dann bei der Thalfahrt von den fast immer mit Schnee bedeckten Pässen ihre Schuldigkeit nicht that, konnte es mir übel ergehen, mein Leben stand dabei auf dem Spiele. Aber mehr als vorsichtig sein, und auf den Zustand der Maschine achten, konnte ich nicht. Ich hatte Vertrauen zu meinem in Sturm und Drang erprobten Dürkopp, denn er hatte mich bis hierher ohne Unbotmässigkeit getreulich getragen, und ich setzte meine Hoffnung auch für die nächsten Tage mit aller Zuversicht auf seine Leistungsfähigkeit.

Die Eisenbahn reicht nur bis Chiavenna, im Engadin giebt es keine, und ich hätte bei einer ernststen Funktionsstörung an dem Vehikel in diesem Hochthale entweder annähernd 150 km zu Fusse gehen oder die sehr kostspielige Post benutzen müssen, welche übrigens keine Fahrräder mitnimmt. Ferner musste ich mit dem Wetter rechnen, auf das es bei solchen Bergpartien ganz besonders ankommt. Bei schlechter Witterung wäre der Aufstieg ins Engadin überhaupt ein Unding gewesen, weil man

dann von der herrlichen Landschaft gar keinen Genuss hat, da die Scenerie durch Nebel und Wolken in der Regel vollständig verdeckt ist. Am allerschlimmsten ist jedoch die unter solchen Umständen zumeist eintretende kühle Temperatur. Man ist in den Hochthälern dann einer empfindlichen Kälte ausgesetzt und kann die Maschine obendrein oft stundenweit durch nassen, frisch gefallenen Schnee führen. Dort oben kümmert sich die Natur wenig um unsern Kalender, mag dieser auch im Zeichen der Hundstage stehen, dann schneits und stürmts dort oben so lustig wie bei uns im Dezember.

Mit der Zuversicht, dass mich ein guter Stern glücklich über den Felsenwall aus Italien in deutsche Lande zurückführen werde, suchte ich zeitig mein Lager auf.