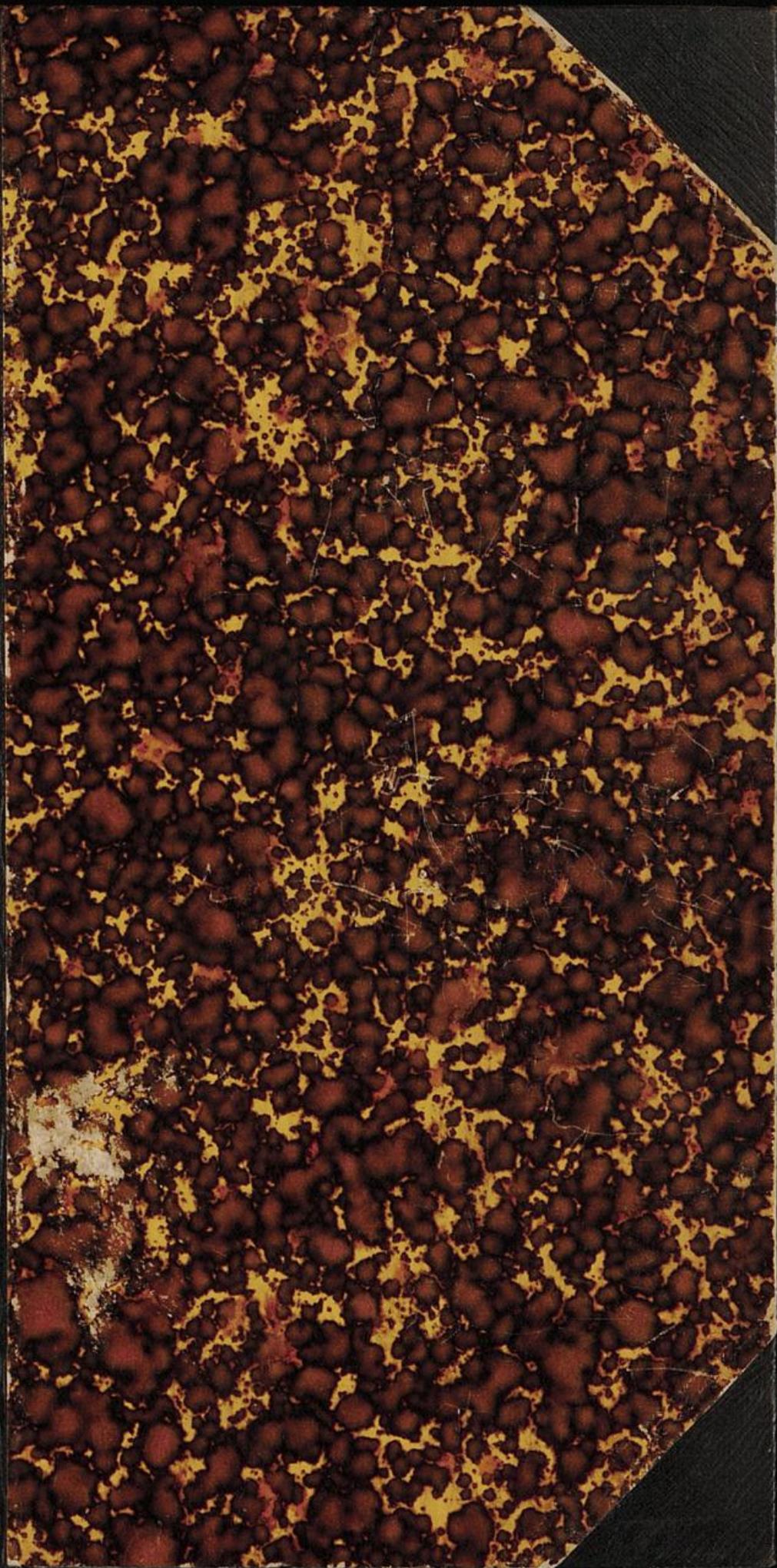
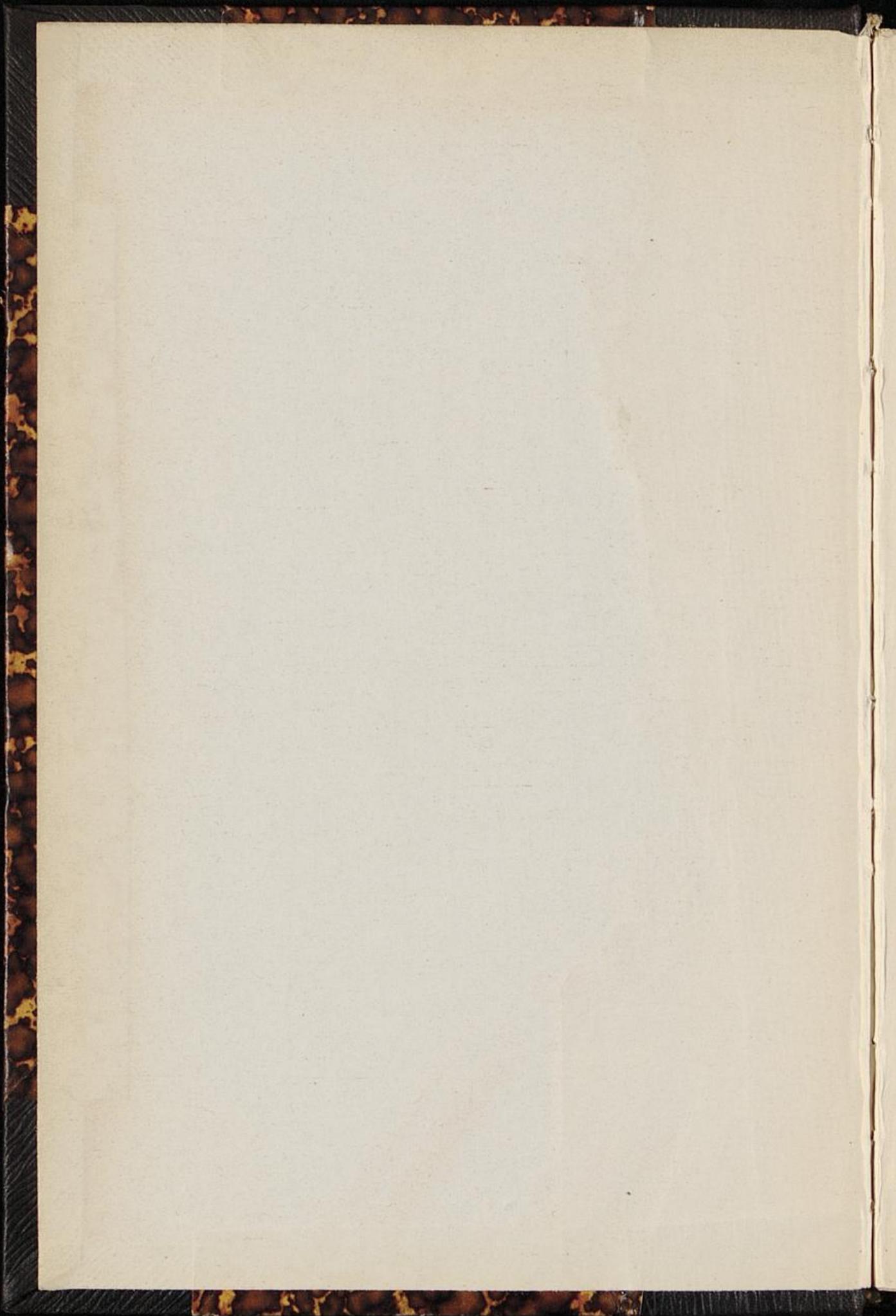
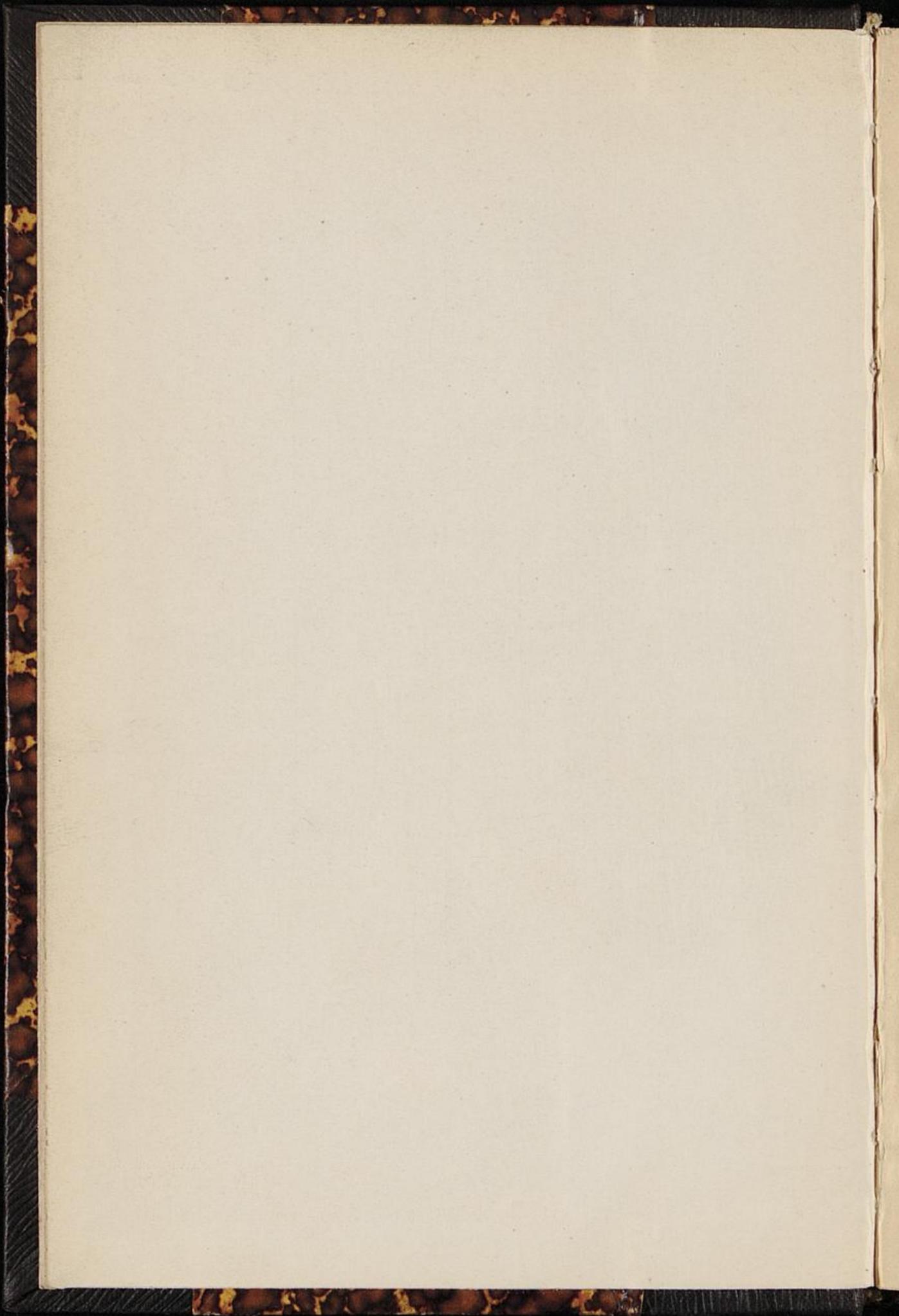


zen
isee
meer

u.
3







*Das Natthiliosen Institut
fest. zugewidmet von
Herrn P. P.*

Von der Nordsee

bis zum

Mittelmeer.



Eine Ferienreise auf dem Rade.

Zugleich praktisches Reisehandbuch für Radfahrer

von

Alfred Pontzen.



Leipzig.

Verlag von Friedrich Fleischer.

Ge. u. H. 613
2

Von der Nordsee

bis zum

Mittelmeer.



Eine Ferienreise auf dem Rade.

Zugleich praktisches Reisehandbuch für Radfahrer

LANDES-
UND STADT-
BIBLIOTHEK
DÜSSELDORF



04-150

Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn

DEM GENIALEN TONDICHTER
UND KÖNIGLICHEN HOFKAPPELLMEISTER
HERRN RICHARD STRAUSS
IN BERLIN
ALS ZEICHEN DER VEREHRUNG GEWIDMET
VOM
VERFASSER.

DEM GENIALEN DONDICHTER

UND KÖNIGLICHEN HOKABELLMEISTER

HERRN RICHARD STRAUSS

IN BERLIN

ALS ZEICHEN DER VERHRUNG GEWIDMET

VOM

VERFASSEK

Praeludium.

Wenn vor siebzig Jahren jemand von einem Telegraphen gesprochen hätte, durch den man auf eine Entfernung von vielen tausend Meilen unmittelbar mit einander verkehren könne, so wäre dem Menschen vielleicht ein beschauliches Plätzchen in einer Irrenanstalt zum Aufenthalte angewiesen worden. Hätte man vor weniger als drei Decennien behauptet, eine Reise von der Nordsee bis zum Mittelmeere liesse sich durch eigene Muskelkraft in der kurzen Zeitspanne von einigen Wochen ohne Überhastung durchführen, so wäre das einfach als Trugschluss kühner Hypothesen, als das Hirngespinnst eines Phantasten betrachtet worden. Aber wie die Einwohner von Woolwich, die sich eher einer Rakete als „einer Maschine von der doppelten Schnelligkeit der Postkutschen,“ der Stephenson'schen Lokomotive, anvertrauen wollten, bald zu besserer Einsicht gekommen waren, so hat auch die mit Riesenschritten vorwärts schreitende Fahrradtechnik alle Bedenken zu nichte gemacht und das scheinbar Unmögliche der Verwirklichung entgegengeführt. — Mit einer Schnelligkeit wie kaum eine andere Erfindung, hat das Stahlross den Siegeslauf über die ganze civilisirte Erde vollendet zur Freude und zum Wohle vieler Millionen Menschen.

Unschätzbar ist der Nutzen, den das Fahrrad bei vernünftiger, zweckmässiger Verwertung stiftet. Auf ein Minimum ist die Bewältigung grosser Entfernungen für den Radfahrer zusammengeschmolzen, innerhalb weniger Tage durchstreift er Deutschland von West nach Ost, und nichts weniger als eine Titanenarbeit ist für ihn die Reise von der oceanumspülten nordischen Küste des Kontinents über die Alpen bis zu den Gestaden des Mittelländischen Meeres. Diese Wanderfahrt durch einen der schönsten Teile Europas ist in meinem Buche geschildert.

Den überreichen Stoff habe ich so behandelt, dass er dem Radler, der diese Tour ganz oder teilweise unternehmen will, praktisch Verwertbares und Belehrendes bietet; ferner aber werden in dem Buche auch dem Laien viele sonnige Naturbilder entrollt, humoristische Intermezzi, interessante Beobachtungen und Erinnerungen wiedergegeben, die vielleicht dazu beitragen, von der Stirne mancher Leser eine Wolke hinwegzuspielen. Für Rennfahrer und „Kilometerjäger“ ist mein Werkchen nicht bestimmt, nur solchen Menschen hoffe ich eine Freude zu machen, deren Herz und Sinn empfänglich ist für die Wunder der Natur, für die Reize bevorzugter Gegenden und für Geschichte, Kunst und Sitten fremder Länder und Menschen. Der Vorzug dieser Rad-Reisebeschreibung ähnlichen Büchern gegenüber gipfelt darin, dass die Landschaftsbilder nicht kaleidoskopisch auf einander folgen, sondern eine geschlossene, blumenreiche Kette bilden.

Meine Schilderungen beruhen fast durchweg auf subjektiver Auffassung und dürfen mithin auch nur als solche betrachtet werden. Die statistischen Angaben entnahm ich dem besten einschlägigen Material; trotzdem ist aber natürlicherweise die eine oder andere Ungenauigkeit nicht ausgeschlossen. Das vorliegende Buch ist die Frucht kurz bemessener Mussestunden, und deshalb bitte ich den freundlichen Leser bei der Beurteilung um gütige Nachsicht. Für meine Arbeit werde ich reichlich entschädigt sein, wenn bei mir die Überzeugung Platz greift, dass ich der Radlerwelt eine willkommene Gabe gereicht und auch dem geneigten Leser, der nicht zu unserer Zunft gehört, durch dieses Werkchen genussreiche Stunden bereitet habe. Für mich wird mein Buch eine angenehme Erinnerung an jugendfrohe Tage, an jene unvergesslichen Wochen bleiben, die mir im sonnigen Lebensmaien draussen in des Schöpfers Wundergarten beschieden waren.

So ziehe denn, mein Büchlein, als eine Symphonie auf die herrliche Gottesnatur mit dem Frühling hinaus in die Welt, walle hin zu frohen Menschenkindern, deren Herzen du mit neuer Wanderlust erfüllen mögest!

Aachen, im Frühjahr 1899.

Alfred Pontzen.

Meine Schilderungen beruhen fast durchweg auf subjektiver Auffassung und dürfen mithin auch nur als solche betrachtet werden. Die statistischen Angaben entnahm ich dem besten einschlägigen Material; trotzdem ist aber natürlicherweise die eine oder andere Ungenauigkeit nicht ausgeschlossen. Das vorliegende Buch ist die Frucht kurz bemessener Mussestunden, und deshalb bitte ich den freundlichen Leser bei der Bewertung um gütige Nachsicht. Für meine Arbeit werde ich reichlich entschädigt sein, wenn bei mir die Überzeugung Platz greift, dass ich der Baherwelt eine willkommene Gabe gereicht und auch dem geringsten Leser hier nicht zu unserer Zahl gehört, durch diese Werke ein genussreiche Stunden bereitet habe. Für mich wird mein Buch eine angenehme Erinnerung an jugendliche Tage, an jene unvergesslichen Wochen bleiben, die mir im sonnigen Lebensmorgen drüben in des Schöpfers Wundergarten beschieden waren.

So ziehe denn, mein Bächlein, als eine Symphonie auf die herrliche Gottesnatur mit dem Frühling hinaus in die Welt, wolle bin zu frohen Menschenkindern, deren Herzen du mit neuer Wandelust erfüllen mögest!

Aachen, im Frühjahr 1899.

Alfred Pontzen.

Inhalt.

| | Seite |
|--|-------|
| Präludium | V |
| Einleitung | 1 |
| I. Kapitel. Abfahrt zum Rheine. | |
| Radfahrer und Publikum. — Jülich. — Die rheinische Metropole. — Auf dem Cölner Dome | 7 |
| II. Kapitel. Die Glanzpunkte des Rheines. | |
| Bonn. — Eine feucht-fröhliche Sitzung. — Im Sieben- gebirge. — Ruine Heisterbach. — Coblenz und Ehren- breitstein. — Arenberg. — Ein Idyll. — Bad Ems. — Schloss Stolzenfels. — An der Loreley. — Kunst- enthusiasten. — Radlerlogik. — Das Niederwald- denkmal. — Eine Natursymphonie. — Wiesbaden | 13 |
| III. Kapitel. Mainaufwärts nach Frankfurt. Darmstadt, die Bergstrasse und Heidelberg. | |
| Das Rad im Dienste des Familienlebens. — Vor dem Frankfurter Bahnhofe. — Bayreuther Fanfaren. — Die hessische Residenz. — Radler und Büttel. — Eine Regenfahrt auf der Bergstrasse. — Die „Perle am Neckar“. — Reflexionen im Heidelberger Schlosse. — Der Radfahrer und die geistigen Getränke. | 29 |
| IV. Kapitel. Von Heidelberg nach Karlsruhe, Baden-Baden und Freiburg im Breisgau. | |
| Schlechte Landstrassen. — Badens Hauptstadt. — Das „Bad der Bäder“. — Schloss Hohenbaden. — Erinnerungen an Strassburg. — Vergnügte Stunden in Kippenheim. — Stechfliegen. — Das schöne Freiburg | 42 |

- V. Kapitel. Durchs Höllenthal zum Feldberg. Quer durch die oberrheinische Tiefebene. Ein Streifzug durch die Vogesen. Das romantische Höllenthal und die Ravennaschlucht. — Durch Blättergrün in Tannenduft. — Der Feldsee. — Rundsicht vom Luisenthurm. — Titisee. — Schwarzwaldtraum. — Im Elsass. — Vogesenwanderung. — Der Weisse See. — Ein „Spaziergang“. — An der neuen Reichsgrenze. — Waldesherrlichkeit 55
- VI. Kapitel. Zur Schweizer Grenze. Über den Hauensteinpass in den Aargau. Das Aarethal und Bern. Mülhausen. — Zollhinterlegung in Basel. — Ueber den ersten Pass. — Jugenderinnerungen. — Naturmenschen. — Radlerfreuden in der Schweiz. — Gebirgsflüsse und Electricität. — Die schweizerische Bundeshauptstadt. — Alpenglühen 66
- VII. Kapitel. Ins Berner Oberland. Die Gebirgswelt von Grindelwald und das Lauterbrunnenthal. Am Thuner See. — Gefährliche Fahrt. — Moll-Accorde in der Natur. — Interlaken. — Ein Africafahrer. — Grindelwald. — Feuer und Föhn in Gebirgsdörfern. — Die „blaue Grotte“. — Gletscherpartien und ihre Gefahren. — Deutsche und Schweizer im Hotel. — Lauterbrunnen und der Staubbachfall. — Mürren. — Ein Gletscherpanorama 75

VIII. Kapitel. Von Interlaken über den Brünigpass zum Vierwaldstätter See.

Ein Erdbeben. — Naturphilosophie. — Die Brünigstrasse. — Wetterwechsel in den Alpen. — Abendstimmung. — Luzern. — Am Seequai. — Zeugen aus der Gletscherzeit. — Almenfriede. — Die „hohle Gasse“ 87

IX. Kapitel. Durch das Trümmerfeld von Goldau zum Gipfel des Rigi und über die Axenstrasse nach Fluelen.

Der Bergsturz von Goldau. — Rigiklösterli. — Per aspera ad astra. — Eine Sternennacht auf Rigi-Kulm. — Sonnenaufgang. — Rigi-Panorama. — Der Schillerstein. — Rütli und Axenstrasse. — Der Urnersee und die Telskapelle 95

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

Die Heimat Tells. — Wetterprognosen. — Gotthardbahn-Phantasie. — Der grosse Tunnel und seine Geschichte. — Gewitter in Airolo. — Klima der oberen Gotthardstrasse. — Dozio grande. — Eisenbahnreisende und Radler. — Sonntag in Biasca. — Bellinzona. — Am Lago Maggiore. — Madonna del Sasso. — Das helvetische Nizza 106

XI. Kapitel. Auf dem Lago Maggiore zur italienischen Grenze. In die lombardische Tiefebene, nach Mailand und Turin.

- Zollplackereien. — Sprachliches für Deutsche in Italien. — Napoleonische Landstrassen. — Die lombardische Hauptstadt. — Auf dem Mailänder Dome. — Italienische Characterzüge. — Museen. — Schutzleute in Mailand. — Sturz vom Rade bei Vercelli. — Gasthausverhältnisse. — Schöne Tage in Turin. — Die Grabkirche Superga 120
- XII. Kapitel. Durch den Col di Tenda zum Mittelländischen Meere. Monte-Carlo, Monaco und die französische Riviera bis Nizza.
- Italienische Alpen. — Fusswanderung mit Hindernissen im Col di Tenda. — Zollamt über Zollamt. — Ein französischer Spionenriecher. — Erwachen in Monte-Carlo. — Geschichtliches und Charakteristisches aus dem Fürstenthum Monaco. — Das Casino. — Klima und Vegetation. — Ein Abend-Concert am Meere. — Physiognomische und psychologische Studien. — Die Residenz Monaco. — Die Blumenstadt Nizza. 134
- XIII. Kapitel. Die Riviera di Ponente von Ventimiglia bis Genua.
- Stechfliegenplage auf alluvialem Boden. — Unter Palmen in Bordighera und San Remo. — Erinnerungen an Kaiser Friedrich den Edlen. — Rivierazauber. — Ein Seebad. — Porto-Mauricio und Albenga. — Eine Nachtfahrt am Meere. — Savona. — Beinahe obdachlos. — „Genova la Superba“. — „Sang an Aegir“. — Wagnermusik und schlechte Menschen. — Geschichte und Kunst in Liguriens Hauptstadt. — Gedanken am Castellaccio. — Der Genueser Campo-Santo. 153

- XIV. Kapitel. Vom Golf von Genua zum Comersee und in die Alpenwelt von Chiavenna.
- Eisenbahnunfall. — Monza. — Terrainverhältnisse bei Lecco. — Ein Paradies am Comer See. — Hundepilge. — Die Adda. — Geologisches. — „Signor è Africano“. — Der „Schlüssel Italiens“ 171
- XV. Kapitel. Über den Maloja-Pass ins Engadin zum Morteratsch. Von Pontresina nach Ponte und über den Albula-Pass ins Rheinthal.
- Eine verschüttete Stadt im Bergell. — Italienische Geldverhältnisse. — An der Schweizer Grenze. — Patenttaschen. — Maloja-Kulm. — Das Engadin. — Mit dem Rade am Morteratsch-Gletscher. — Temperatur im Ober-Engadin. — Vertauschte Rollen zwischen Ross und Reiter. — Zu Rade in der Höhe von 2315 Metern. — Anspruchslose Menschen. — Gefährvolle Thalfahrten. — Bremsvorrichtungen. — Chur . . . 180
- XVI. Kapitel. Ragaz und die Taminaschlucht. Zur Mündung des Rheinthaies. Ruhetage in St. Gallen. Über den Bodensee nach Ulm.
- Ein Felsendom. — Reize des Rheinthaies. — St. Gallen. — Reminiscenzen. — Abtei und Dom des hl. Gallus. — Polizei und Radfahrer. — Der Bodensee. — Strassen in Schwaben. — Am Donastrand. — Ein kritischer Augenblick in Ulm 192

- XVII. Kapitel. Durch den schwäbischen Jura.
 Nach Stuttgart und Heilbronn. Das male-
 rische Neckarthal.
 Die Rauhe Alp. — Das Filsthal. — Esslingen
 und Cannstadt. — Die württembergische Residenz.
 — Degerloch. — Im Freundeskreise. — Ludwigs-
 burg. — Das Electricitätswerk in Lauffen. —
 Am Neckar. — Die Heimat des Ritters Götz
 von Berlichingen. — Zwingenberg. — „Alt
 Heidelberg, du Feine“ 205
- XVIII. Kapitel. Von Mannheim nach Mainz.
 Fröhliche Rheinfahrt. Ein Intermezzo in
 Coblenz.
 Mannheim, eine symmetrisch angelegte Stadt.
 — Der „Wonnegau“. — Wenn die Strassenkarte
 fehlt. — Die Heimat Gutenbergs. — Zu Schiff
 nach Coblenz. — Rheinzauber. — Weinverhält-
 nisse. — Kaisertage. — Ohne Wohnung. — Ein
 Zusammenreffen. — Zapfenstreich und Serenade.
 — Ein ländlicher Zufluchtsort. — Das Denkmal
 am Deutschen Eck. — Reservisten. — Eine
 venetianische Nacht auf dem Rheine 215
- XIX. Kapitel. Zum Laacher See. Ins Ahrthal,
 nach Cöln und durch die niederrheinische
 Tiefebene zur holländischen Grenze.
 Eine Fahrt im Packwagen. — Niedermendig. —
 Maria-Laach. — Abend am Laacher See. —
 Erinnerungen aus der Schulzeit. — Die Ahr
 von Sinzig bis Altenahr. — Ein Rencontre auf der
 Cölner Landstrasse. — Rheydt und M.-Gladbach.
 — Wesel. — Xanten, die Heimat Siegfrieds. — Der
 Reichswald und Cleve. — Vater Rhein. — Emmerich 228

XX. Kapitel. Nach Nymwegen, Arnheim, Utrecht und Amsterdam.

Holländische Strassen. — Die Hügelstadt an der Waal. — Parklandschaft. — Eine Feuersbrunst. — Auf dem Domthurm in Utrecht. — Das „holländische Venedig“. — Der Nordseekanal. — Zuidersee und Poldern. — Das Judenviertel in Amsterdam. — Bauernfänger 241

XXI. Kapitel. Nordholland bis Hoorn und Alkmaar. Südwärts nach Haarlem und Leiden. Durch die Dünen zum Meere. Eine Blitzfahrt auf dem Strande nach Scheveningen.

Zaandam und die Hütte Peters des Grossen. — Bei Regenwetter auf den Klinkers. — Tanzvergnügen in Nordholland und Toggenburg. — Zuidersee und Mittelmeer. — Hoorn. — Der Centralpunkt des holländischen Käsehandels. — Egmond. — Blumenfelder. — Haarlem und der Tulpenschwindel. — „Barrièrengeld“ für Radler. — Die Rheinmündung. — Poseidons Gebiet. — Radfahren auf dem Strande. — Ein unfreiwilliges Seebad. — Scheveningen 252

XXII. Kapitel. Die Residenzstadt Haag. Über Delft nach Rotterdam. Wissenswertes über eine Radtour im britischen Inselreiche. Antwerpen.

Zwischen Meer und Residenz. — Die Musterstadt Haag, ihre Geschichte und Kunst. — Rotterdam als Handelsstadt. — Seefahrt nach Harwich. — Touren

| | |
|--|-----|
| in England. — Radeln in London. — Englische Hotels, Küche und Getränke. — Auf dem Ärmelmeer. — Nordfranzösische und flandrische Strassen. — Antwerpen einst und jetzt. — Die Kathedrale und Rubens. — Ankunft eines überseeischen Dampfers | 266 |
| XXIII. Kapitel. Über Mecheln und Löwen nach Lüttich. Das Vesdrethal bis Eupen. Zurück in die Heimat. | |
| Belgische „Radfahrerbanketts“. — Das Gelände und die Strassen zwischen Antwerpen und Lüttich. — Verviers und Dolhain-Limburg. — Die Gileppe. — Meine Geburtsstadt, ein Glanzpunkt landschaftlicher Schönheit. — Heimfahrt | 279 |
| Finale | 287 |

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
Den schickt er in die weite Welt;
Dem will er seine Wunder weisen
In Berg und Wald, und Strom und Feld
(Eichendorff, 1822.)

Einleitung.

Ein herrlicher Sommermorgen! Durch die dunkeln Laubgänge des Stadtgartens der altehrwürdigen Kaiserstadt Aachen wanderte ich hinauf zum baumgekrönten Aussichtspunkte dieser herrlichen Anlage. Der sorgsam gepflegte Fusspfad führt in sanft ansteigenden Windungen durch das frische Grün der Matten, an duftenden Blumenbeeten und blühenden Strauchgewächsen vorüber zur Höhe. Baumriesen der verschiedensten Gattungen ragen gen Himmel und spenden allenthalben reichlichen Schatten. Vom Aussichtstempel, der auf der höchsten Erhebung des Gartens errichtet ist, bietet sich ein prächtiger Ausblick auf die Stadt und ihre Umgebung.

Im Strahlenglanze der goldnen Sonne liegt zu unsern Füßen Aachen mit seinen 130 000 Einwohnern in einem 187 m über dem Meere gelegenen Thale ausgebreitet. Über das Häusermeer hinaus ragen viele kunstvolle Türme; zahlreiche Kamine und Schlote, die Wahrzeichen einer blühenden Industrie, senden gewaltige Dampf- und Rauchwolken in die Lüfte.

Reiche Kunstschatze aus alter Zeit besitzt diese Stadt, die einst die Residenz, der bevorzugte Aufenthaltsort, Kaiser Karls des Grossen war. Aus der Zeit dieses mächtigen Karolingerfürsten zeugt in

Aachen noch manches Überbleibsel. In dem schönen Münster werden die Gebeine des Weltbezwingers in kostbaren, goldenen Behältern aufbewahrt. Karl der Grosse verrichtete in diesem Gotteshause seine Gebete, während er in der Pfalz, dem jetzigen Rathause, seine Mussestunden verlebte und Fürsten und Edlen prunkvolle Gastmähler gab.

Im Westen ist der Blick durch den herrlichen grünen Stadtwald begrenzt, im Nordosten, auf der Höhe des Salvatorberges liegt die schöne, in rein romanischem Stile aufgeführte Salvatorkirche, gleichsam das Symbol der Stadt. Im Norden streift unser Auge das kohlenreiche Wurmgebiet, im Osten erblicken wir umfangreiche Eisenwerke von Weltruf, und im Süden wird der Ausblick durch dichte Laubwälder abgeschlossen. Ein schönes Landschaftsbild nach allen Seiten, und doch drängen sich dem Beschauer leicht wehmütige Gedanken beim Anblicke dieses Häusermeeres auf. Wieviel Freude, wieviel Glück, aber auch wieviel Trauer und wie manches Elend birgt sich dort unten in der Stadt unter den schwarz-grauen Schieferdächern! Kein Mensch weiss es, Niemand vermag es zu ermessen.

Sinnend sitze ich dort oben, der Blick schweift in die blaue Ferne, meine Gedanken weilen im schönen Süden, durchstreifen den Schwarzwald in seiner majestätischen Grösse, ziehen hinüber zu den schroffen Felswänden der Vogesen und zu den blumenreichen Almen der schönen, der einzigen Schweiz. Über die schneeigen Bergriesen hinweg erblicke ich im Geiste Italiens sonnige Gefilde und das herrliche blaue Meer. Mit unwiderstehlicher Gewalt zieht es mich fort von hier nach Süden, in das Land, wo Orangen und Citronen blühen, zu den malerischen Gestaden des Mittelländischen Meeres!

Mein Entschluss war gefasst, in klaren Umrissen stand bereits eine Reise vor mir, die ich einige Tage später mit dem Rade dorthin antrat. Es ist doch etwas Schönes um das Radfahren, besonders bei grossen Touren! Frei und ungebunden radelt der Stahlrossreiter in Gottes unendlich schöne Natur hinaus, ihm schlägt keine Stunde, er rastet, wo und wann er will, und geniesst die Schönheit landschaftlicher Glanzpunkte, so oft und so lange es ihm beliebt. Dies allein sind Vorzüge, die junge, kräftige Menschenkinder bestimmen sollten, eine Radtour der Eisenbahn unter allen Umständen vorzuziehen. Allerdings muss man, um grössere Touren durchzuführen, in erster Linie gesund sein und im Fahren Mass zu halten wissen. Da ich mehrere medizinische Schriften über den Radsport gelesen und auch schon lange Anhänger desselben war, beruhigte ich mich über diesen Punkt.

Mein Rad, eine vorzügliche, 13 Kilo wiegende Dürkopp-Maschine, habe ich sofort bis ins kleinste Detail hinein auf seine Haltbarkeit prüfen lassen. Alles war in Ordnung, der Sattel, der für den Tourenfahrer der wichtigste Teil des Rades ist, war tadellos. Vorsichtshalber liess ich einen kompletten neuen Gummi-Bezug auf die Räder bringen, denn es giebt kaum etwas Unangenehmeres, als das häufige Entweichen der Luft aus dem Reifen. Man sitzt dann unter Umständen hilflos, wie ein Kind, auf weiter Chaussée; Wasser zum Auffinden der defekten Stelle im Luftschlauche ist nicht vorhanden und man kann, wenn man nicht Gummi und Felgen ruinieren will, Stunden weit, oft bis in die späte Nacht hinein auf Schusters Rappen reiten und das Stahlross am Zügel führen, um bis zum nächsten Gasthause zu gelangen. So etwas ist langweilig, sehr unangenehm, und obendrein ist der Radfahrer dann auch noch dem Spott

eines schadenfrohen Publikums ausgesetzt. Also Vorsicht beim Antritt einer grösseren Radreise in Bezug auf die Pneumatiks! Es kann ja trotzdem alles mögliche passieren, aber manchem unangenehmen Zwischenfall kann dadurch vorgebeugt werden.

Jedes Kugellager habe ich auf seinen Zustand geprüft, Bremse, Schelle, komplette Satteltasche mit Reparaturkästchen und Ersatzteilen, wie Kettengliedern, Kugeln etc. waren vorhanden. Meine ausgezeichnete Laterne hatte stets ihre Schuldigkeit in vollstem Masse gethan. Man hört so viele Klagen über die Fahrradlaternen, aber die Schuld mangelhafter Leuchtkraft trifft gewöhnlich den Radfahrer selber. Die Hauptsache ist, dass die Laterne richtig am Rade angebracht ist, d. h. so, dass der Lichtkegel, ca. ein Meter vor dem Vorderrade den Boden berührt und sich nicht grösstenteils in der Luft verliert. Ferner ist fleissiges Putzen von absoluter Notwendigkeit, der Docht, der Reflektor und die Linse müssen vor dem Gebrauch der Laterne auf ihre Sauberkeit hin geprüft werden. Weil ich stets an diesen Prinzipien festhielt, habe ich mich auf meine Laterne immer verlassen können. Es hängt bei Abend- oder Nachtfahrten sehr viel, fast alles von dem so oft vernachlässigten Lichtspender ab, unter Umständen sogar Leben und Gesundheit.

Ein kleiner Cyclometer, auf dessen tadelloses Funktionieren ich von vorne herein wenig Hoffung setzte, wurde am Vorderrade kunstgerecht angebracht; die unvermeidliche Polizeinummer, für den Radfahrer ein unnützer, lästiger Ballast, wurde abgeschraubt, und damit war die Maschine reisefertig. Blitzblank geputzt harrete sie ihrer schweren Aufgabe.

Doch halt, ich muss doch Gepäck mitnehmen, Nachthemd, Strümpfe etc., Karten und Reisebuch.

Flugs kaufe ich eine sogenannte „Patent“-Rahmentasche zur Aufbewahrung dieser Gegenstände; wie dieselbe ihren Zweck erfüllt hat, werde ich später erzählen. Ein „wasserdichter“ Radfahrer-mantel wurde angeschafft. Leider war derselbe alles andere, nur nicht unempfindlich gegen Regen. Meine Kleidung, die ihren Zweck tadellos erfüllt hat, bestand aus einem grauen Lodenstoff-Anzug, englischem Wollenhemd ohne Naht, wollenen Strümpfen, leichten Halbschuhen und leichter Mütze mit Schirm. Eine zweckmässige Mütze ist von Wichtigkeit. Ich halte auf Grund mannigfacher Erfahrungen diejenige für die beste, welche leicht und mit einem Schirm versehen ist und dann sogenannte Luftlöcher besitzt, die die Circulation der Luft in ausgedehntem Masse ermöglichen. Eine graue oder blaue Schutzbrille ist bei tagelangem Fahren auf glatter kalkhaltiger Landstrasse im Sonnenbrande fast unerlässlich. Die übrigen Reiseeffekten, Ersatzanzug, Wäsche etc. sandte ich als 5 Kilo-Packet mit der Post immer auf einige Zeit postlagernd voraus. Das einzige Unangenehme dabei ist nur, dass der Radfahrer dadurch an die Geschäftsstunden der Post gebunden ist. Mehrere Male bin ich auf diese Weise von einer schönen Früh-tour abgehalten worden und habe anderseits öfters meine Reise beschleunigen müssen, um vor 8 Uhr Abends an dem betreffenden Postamte zu sein. Sendet man das notwendige Reisegepäck an die jeweiligen Hotels des „Deutschen Radfahrer-bundes“ oder der „Union“, so ist man an diese gebunden und setzt sich der Gefahr aus, abends in dem betreffenden Hotel, infolge von Überfüllung doch kein Unterkommen zu finden.

Doch „Keine Rose ohne Dornen“, frisch auf zur Fahrt, das Wetter ist prächtig und alle Anzeichen deuten

auf einen glücklichen Verlauf der Reise. Noch einen letzten Abschiedsschoppen im Kreise meiner Freunde, ein letzter wehmütiger Blick auf den jetzt für lange Zeit verwaisten Platz am Stammtische, und mit einem letzten kräftigen Allheil verabschieden mich die Sportgenossen zur langen, beschwerlichen Reise.

I. Kapitel.

Abfahrt zum Rheine.

Die Sonne stand bereits hoch am tiefblauen Firmamente und sandte ihre glühenden Strahlen hinab auf die blühenden Gefilde, als ich hinausfuhr in der Richtung nach Jülich-Köln. Geschäftiges, buntes Treiben herrschte in den äussersten Strassen von Aachen, als ich dem Verkehrscentrum der Stadt den Rücken wandte. Eben wollte ich um die letzte Ecke biegen, als mir auch schon die erste Unannehmlichkeit begegnete.

Ein etwa zehnjähriger, schmutziger Bengel rannte ohne ein Wort zu sagen auf mich zu, spuckte mir ins Gesicht und suchte ebenso schnell, wie er erschienen, zu entkommen. Das ging denn aber doch über meine Geduld, in einer Sekunde war ich vom Rade, legte dasselbe auf den Boden und setzte dem Buben nach. Ich erwischte ihn eben noch, als er in einem Hause verschwinden wollte. Ehe er recht zur Besinnung kam, klatschten ein Paar kräftige Ohrfeigen, die ihre Wirkung insofern nicht verfehlten, als der Junge jämmerlich zu heulen anfang und Zeter und Mordio schrie. Es dauerte keine Minute, und schon sah ich mich von einem Haufen Pöbel umgeben, der auf mich eindrang und mich beschimpfte. Trotzdem ich im Gesichte noch Spuren des frevelhaften Attentates seitens des Burschen trug, drang ein älterer Herr, der wie es schien auf „Bildung“ Anspruch

machte, zu mir vor, und erging sich mir gegenüber in den ungehörigsten Zornesausbrüchen. Meiner kurzen Auseinandersetzung der Sachlage wurde kaum Gehör geschenkt, ich war der Attentäter, denn ich hatte den Jungen gezüchtigt. Was sollte ich machen, allein dem Haufen gegenüber, ich brach mir energisch Bahn und fuhr zu der nahe gelegenen Polizeistation. Dort legte ich dem dienstthuenden Beamten die Affaire auseinander und beschwerte mich über das ungehörige Gebahren des Pöbels. Der betreffende Beamte, ein vernünftiger Mann, gab mir in allen Teilen recht und bedauerte, dass ich den Bengel nicht mit einer noch mehr empfindlichen Züchtigung bestraft hatte. Dem Pöbel gegenüber, bemerkte er, ist der Radfahrer unter solchen Umständen rechtlos und es ist das Beste, wenn er möglichst schnell mit heiler Haut davon zu kommen sucht.

Sie sind traurig, diese Verhältnisse, für die man in Radfahrerkreisen fast jeden Tag neue Belege findet. Der Radler ist fast rechtlos im Rechtsstaate, in den meisten Fällen auch der Polizei und den Gerichten gegenüber. Ihn trifft die Schuld eo ipso, wenn er auch noch so unschuldig ist. Warum radelt er auch und geht nicht zu Fuss wie andere, wie gewöhnliche Sterbliche! Gegen manche Vorurteile hat der noch junge Radsport anzukämpfen, auf manches unliebsame Rencontre mit dem Publikum muss der Radler sich gefasst machen und es wird wohl noch lange dauern, bis hierfür höheren Orts Remedur geschaffen sein wird. Viele sogenannte „wilde Fahrer“ und „Sonntagsreiter“ schaden ja unserer Sache durch ungebührliches Auftreten und durch Rücksichtslosigkeit den Fussgängern gegenüber ungemein, und gegen diese sollten die Clubs, wie es in manchen Städten der Fall ist, energisch vorgehen und dieselben eventuell

zur Anzeige bringen. Weitaus die meisten Radfahrer gehören den gebildeten Ständen an und diese kommen den Fussgängern auch, wenn eben möglich, mit aller Rücksicht entgegen. Ein gegenseitiges Nachgeben ist die nächste und einzige Lösung der Radfahrerfrage.

Endlich war ich dem Gewühl der Stadt entronnen, mit Wehmut gedachte ich der mannigfaltigen herzerfreuenden Zerstreungen, die dieselbe bietet, und mit geteilten Gefühlen, etwas zaghaft, fuhr ich jetzt durch die blühenden Gefilde, welche Aachen nach Nordosten hin in so üppiger Fülle begrenzen. Auf ebenem glattem Bankett, welches hier den Radfahrern freigegeben ist, sauste ich fast geräuschlos auf meinem vorzüglichen Stahlrosse dahin auf den nächsten Vorort von Aachen, auf Haaren zu. Dieses industriereiche Örtchen setzte meinem schnellen Tempo insofern ein Ziel, als die holperige, schlecht gepflasterte Strasse keineswegs das Ideal des Radfahrers ist. Nachdem man endlich, von so und so vielen Kötern angeklafft, das Städtchen verlässt, macht sich dem Radler die steil ansteigende Strasse unangenehm bemerkbar.

Nach der Überwindung der Höhe des Kaninsberges ging die Fahrt wieder schnell von statten. Die Landstrasse hat bis Jülich nur einige Steigungen und Senkungen aufzuweisen und bietet des Interessanten nicht viel. Einige freundliche Städtchen, Aldenhoven und andere liegen an der gut gepflegten Chaussee und bringen etwas Abwechslung in das Monotone der Landschaft. Jülich hat 4800 Einwohner und ist eine recht interessante Stadt in Bezug auf ihre Vergangenheit als Hauptstadt des Herzogtums Jülich. „So fest wie Jülich“ sagt der Volksmund, und in der That, die Stadt, eine ehemalige starke Festung, hat manchen kühnen Feindesansturm siegreich abgeschlagen. Heute ist der Ort in strategischer Hinsicht bedeutungslos,

doch eines poetisch-sagenhaften Zaubers entbehrt er nicht. Von Jülich aus steigt die Landstrasse allmählich bis zur Wasserscheide zwischen Maas und Rhein. In rascher Fahrt geht es durch das Städtchen Bergheim an Gross-Königsdorf vorbei, dem Rheine, der ruhmreichen Colonia Agrippina zu.

Wenn die etwas mehr als 70 km lange Strecke von Aachen bis Köln wenig anregendes bietet, so beginnt doch mit der Annäherung an die stolze rheinische Metropole der magische Zauber des Rheines in das Gemüt des Wanderers einzuziehen. Im Banne dieses Zaubers fuhr ich durch die Festungswerke in die Stadt hinein.

Echt rheinische Fröhlichkeit und Gemütlichkeit sind in Köln heimisch. In kaum einer andern Stadt am Rheine findet der Fremde soviel Abwechslung und eine so herzliche, unbefangene Aufnahme, wie gerade in der besseren Kölner Gesellschaft. Urgemütlich ist der Kölner, sein Charakter ist typisch für den Rheinländer überhaupt.

Vorliegende Schrift soll nun kein bis ins kleinste gehender Städteführer sein, denn zu einem eingehenden Studium aller Sehenswürdigkeiten einer Stadt fühlt sich der vorwärts strebende Radfahrer bei grösseren Touren doch nicht berufen. Ich glaube aber nicht fehl zu gehen, wenn ich auf Grund meiner mannigfachen Reiseerfahrungen jedem grössern Orte einige bescheidene Zeilen der Beschreibung widme.

Köln ist mit seinen 325 000 Einwohnern nicht allein die bedeutendste Stadt des Rheinlandes, sondern auch eine der grössten und reichsten Städte des ganzen deutschen Reiches. Von den Römern gegründet, wuchs die Stadt dank ihrer günstigen Lage und ihres regen Handels nach und nach zu der Grösse empor, die ihr vom Mittelalter her bis auf

unsere Tage bewahrt blieb. Das Wahrzeichen Kölns und das schönste aller Denkmäler gotischer Baukunst ist der herrliche Dom. Den Grundstein zum Kölner Dome legte im Jahre 1248 Konrad von Hohenstaden. Nachdem mehrere Jahrhunderte hindurch an dem Bauwerke gearbeitet worden war, trat in der Weiterführung desselben ein Stillstand ein, der den Dom der allmählichen Vernichtung preisgegeben hätte, wenn nicht die kunstsinnigen Könige Friedrich Wilhelm III. und IV. von Preussen berufene Architekten mit der Vollendung der Arbeiten betraut hätten. Im Jahre 1880 konnte der Dom im Beisein Kaiser Wilhelms I. eingeweiht werden, und heute steht in seiner ganzen Grösse dieses gigantische Bauwerk vor uns als ein ehrenvolles Zeugnis für deutschen Kunstsinn und deutscher Hände Arbeit. Das Innere des Domes, welches eine Fülle des Schönen bietet und wie das Äussere überwältigend durch seine Dimension auf den Beschauer wirkt, steht dem Publikum zu jeder Zeit offen.

Um Köln einmal aus der Vogelperspective zu sehen und die äusseren Steingebilde des Domes aus nächster Nähe in Augenschein zu nehmen, stieg ich zur Höhe des Turmaufsatzes empor, der für eine Mark Eintrittsgeld zugänglich ist. Auf der Wanderung dort hinauf findet man nun reichlich Gelegenheit, den Wald von Türmchen und Pfeilern zu bewundern. An der mächtigen Kaiserglocke vorbei, die aus vielen im Kriege 1870/71 eroberten Kanonen gegossen ist, gelangt man zur Gallerie. Einen majestätischen Anblick gewähren die zierlichen bis zu 156 m Höhe aufragenden Helme der beiden Türme und das unter uns liegende Steinlabyrinth des Domes in seiner kunstvollen Anlage. Das weite Häusermeer der Stadt, die übrigen prächtigen Kirchenbauten und

alte Baudenkmäler aus grauer Vorzeit liegen zu Füßen des in Bewunderung versunkenen Beschauers. Der breite Rhein gleitet im Glanze der Sonne majestätisch seinem Ziele, dem fernen Meere, entgegen. Von mächtigen Dampfern, welche die mannigfaltigsten Waren aus aller Herren Ländern ihrer Bestimmung entgegen führen, wird der Spiegel des Stromes durchfurcht, und stolze Salonschiffe tragen lebensfrohe Menschen den gesegneten Rebenhügeln des Mittelrheines zu. Der Gesichtskreis reicht bis zum waldigen Siebengebirge und bis weit in die nieder-rheinische Tiefebene hinaus. Jedem Radfahrer, überhaupt jedem Besucher Kölns sei die Besteigung der Domtürme aufs Wärmste empfohlen.

Ein weiteres sehenswertes Bauwerk Kölns ist die im Jahre 1859 vollendete ‚feste‘ Rheinbrücke; dieselbe ist eine für die damaligen Verhältnisse der Eisenkonstruktions-Technik wahrhaft monumentale Schöpfung. Sehr zu empfehlen ist der Besuch des Zoologischen Gartens und des Kunstgewerbe-Museums, sowie die Besichtigung des herrlichen Friedrich-Wilhelm-Denkmal. Eine Fahrt zu Rade über die prächtige Ringstrasse mit ihren, in den mannigfaltigsten Stilen aufgeführten Häusern und Palästen wiegt den für den Radler so geringen Zeitverlust reichlich auf.

Schon zu lange hatte ich in Köln verweilt, denn die ausgezeichneten Wein- und Bierverhältnisse verlocken gar leicht zu einem längeren Aufenthalte daselbst. Aber vorwärts treibt den Radler, giebt es doch noch so manches auf der Rheintour zu sehen, was den wahren Freund der schönen Natur zu fesseln vermag. Also frisch auf, mit Volldampf voran!

II. Kapitel.

Die Glanzpunkte des Rheins.

Nachdem ich die letzten Häuser der Stadt Köln und die Festungswerke hinter mir hatte, fuhr ich auf der breiten Landstrasse in die weite fruchtbare Rheinebene hinaus. Nach einstündiger Fahrt auf der tadellosen Chaussee langte ich in Bonn an. Bonn ist mit 42 000 Einwohnern eine der vornehmsten Städte am ganzen Rhein; als Universitätsstadt reicht ihr Ruf bis weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus; hier liegt eines der ersten deutschen Regimenter, das Bonner Husaren-Regiment. Als Kunst- und Rentnerstadt ist Bonn in aller Welt bekannt, der grösste Tondichter aller Zeiten, Ludwig van Beethoven, erblickte hier im Jahre 1770 das Licht der Welt. Sein Standbild schmückt den hübschen Platz vor dem prächtigen, in spätromanischem Stile aufgeführten Münster, und erinnert die Bonner immer wieder daran, dass aus ihrer Mitte der unsterbliche Grossmeister der Instrumentalmusik hervorgegangen ist.

Von Bonn aus gelangte ich auf der ziemlich monotonen Strasse nach dem reizend gelegenen Städtchen Godesberg, über welches, schon von weitem sichtbar, die stolze Ruine Godesberg emporragt. Da ich in der Nähe von Königswinter, jenseits des Rheines einen Besuch zu machen hatte, fuhr ich an den Strom hinab zur Fähre, und liess mich ans andere Ufer übersetzen. Den Abend verbrachte ich im Freundeskreise bei einer Batterie trefflicher Flaschen. Wo man singt, da bleibe ruhig sitzen, dachten wir als eine junge Dame aus einer benachbarten Villa mit ihrer Familie eingetreten war, und uns durch formvollendete Gesang- und Klaviervorträge erfreute.

Eine wahre Königin des Gesanges lernten wir in der stimmlich reich begabten Sängerin kennen, und unsere Herzen schlugen ihr immer wärmer entgegen. Einschmeichelnde Arien aus der Oper „Carmen“, liebliche Klänge aus „Mignon“ und traute Volkslieder flossen von ihren rosigen Lippen; wir lauschten mit Andacht dem herrlichen Gesange. Doch auch diese Freude hatte ein Ende, im Fluge rauschten die schönen Stunden vorüber, und mit schwerem Herzen trennten wir uns von der liebwerten Sängerin.

Des andern Tags bestieg ich mit meinen Freunden den von der malerischen Ruine gekrönten, 325 m hohen Drachenfels. Welcher Kontrast besteht zwischen den Trümmern dieser einst so stolzen Burg und dem naheliegenden herrlichen Schlosse Drachenburg. Hier die armseligen Überreste einstiger Grösse, dort ein herrlicher Luxusbau in prunkvollstem gotischem Stile. Ein grossartiges Panorama bietet sich von der Höhe des Drachenfels, dasselbe zählt zu den schönsten am Rheine. Im Strome selbst erblickt man die grünen Inseln Grafenwerth und Nonnenwerth, auf letzterer liegt in friedlicher Stille einsam das alte Kloster, dem die Insel ihren Namen verdankt. Ringsum grüne Berge, saftige Matten und Rebengelände, fürwahr, ein entzückendes Bild! Der Abstieg vom Drachenfels ging schneller und bequemer von statten, indem ich mich der steil abfallenden Zahnradbahn anvertraute.

Vom Fusse des Drachenfels führt eine Strasse ins Siebengebirge hinein zur Klosterruine Heisterbach, die mit vielen Sagen aus alter Zeit umwoben ist. Was würden diese stummen Zeugen einstiger Pracht und Grösse erzählen können, wenn ihnen die Sprache gegeben wäre! Hier im schattigen, waldumsäumten Thale blühten einstens Kunst und Wissenschaft, hier

ertönten die frommen Gesänge der Mönche in ihrer schlichten Einfachheit. Wie manches durch Welt-schmerz zerrissene Herz hat wohl an dieser Stätte in stiller, gottgeweihter Zurückgezogenheit Ruhe und Frieden wiedergefunden. Was ist von dem berühmten Kloster übrig geblieben? Fast nichts; unbarmherzig geht die Pflugschar der Zeit über jegliches Menschenwerk hinweg, und einstens wird ein neues Geschlecht vor den Trümmern unserer mächtigsten Bauten mit denselben Gefühlen stehn, die uns heute beim Anblick der zahlreichen Ruinen am Rheine beschleichen.

Vom rechten Rheinufer liess ich mich nach der schönen Morgenwanderung durch die ozonreichen Wälder des Siebengebirges mittels der Fähre wieder auf das linke übersetzen, da ersteres weniger interessant ist und die Landstrasse auch nicht die vorzügliche Beschaffenheit des linken Ufers aufzuweisen hat. In Mehlem, wo ich landete, schwang ich mich wieder auf mein treues Stahlross und fuhr in mässigem Tempo auf der fast immer am Rheine entlang laufenden ebenen Strasse durch mehrere kleine Ortschaften nach Remagen, einem hübschen alten Städtchen mit 3250 Einwohnern und prächtiger gotischer Kirche. Von hier aus lässt sich eine sehr lohnende Tagestour ins Ahrthal unternehmen, aber ich zog es vor, diese bis zu meiner Rückreise aus dem Süden zu verschieben.

Die ca. 40 km lange Strasse von Remagen bis Coblenz und die Landschaft tragen ungefähr denselben Charakter wie jene von Köln bis Remagen. In den Städtchen am Rheine ist das Pflaster grösstenteils sehr schlecht; aber man sieht bei den sonstigen für den Radfahrer äusserst günstigen Strassen- und Terrain-Verhältnissen in dieser Gegend gerne über solche kleinen Misshelligkeiten hinweg.

Andernach, eine sehr alte Stadt mit 5800 Einwohnern und altertümlichen Bauwerken, ist der letzte grössere Ort auf der Fahrt nach Coblenz und für den Radler auch deshalb beachtenswert, weil er von dort aus die lohnende Tagestour zum Laachersee am besten unternehmen kann. Auch diesen Ausflug wollte ich mir für die Rückreise aufsparen.

Da ich infolge der grossen Fusswanderung des Morgens etwas ermüdet war, und mir der folgende Tag neue Glanzpunkte des Rheines zeigen sollte, beschloss ich in Coblenz zu übernachten und frühzeitig zu Bette zu gehen, um diese Schönheiten in voller Frische geniessen zu können.

Wiederum ein prächtiger, sonniger Morgen, als ich aus Morpheus Armen in aller Frühe erwachte. Flugs in die Kleider, die Maschine wird geölt und vom Staube gesäubert; schier ungeduldig scheint mein edler Dürkopp der Dinge zu harren, die da kommen sollten. Ich hatte vortrefflich geschlafen und, durch ein frugales Frühstück gestärkt, zog ich leichten Sinnes durch die noch ruhigen Strassen der Schiffbrücke zu. Coblenz ist mit seinen 38000 Einwohnern eine der schönsten und verkehrsreichsten Städte am Rheine. Ihren Ruf verdankt die Stadt vor allem der herrlichen Lage an der Mündung der Mosel in den Rhein. Die unvergleichlich schönen Rheinanlagen, mit ihren schattigen und lauschigen Plätzchen, die zierliche Eisenbahnbrücke, das alte in einfachem, vornehmerem Stile gehaltene Residenzschloss, das stattliche Goeben-Denkmal auf dem schönen Paradeplatze und die prächtige alte Kastorkirche sind des Besuches in hohem Grade wert. Unweit der Kastorkirche steht ein alter, aus Sandstein aufgeführter Brunnen, dessen Inschrift mein Interesse erregte. Von den Franzosen zum Andenken an den Einzug ihrer

Armee in Moskau errichtet, trägt er folgende Aufschrift: „An 1812, mémorable par la campagne contre les Russes. Sous le préfectorat de Jules Doazan.“ Hierunter liess der russische General Saint Priest am 1. Januar 1814 nach der Wiedereroberung der Festung in lakonischer Kürze folgendes Epigramm anbringen: „Vu et approuvé par nous, commandant russe de la ville de Coblenze. Le 1^{er} janvier 1814.“

Verführerisch ladet das schöne Moselthal mit seinen sonnigen Rebengeländen, dem alten Trier, der thürmeichen Cochemer Burg und der aus dem Mittelalter erhaltenen Burg Eltz zum Besuche ein. Aber diese Tour wollte ich auch auf spätere Zeiten verschieben, da es mich jetzt mit allen Fibern nach Süden zog.

Doch nun weiter über die Schiffbrücke, aufs rechte Ufer des Rheines. Weithin erglänzt in der rosigen Morgensonne die stolze Veste Ehrenbreitstein als ein Symbol der Macht und Grösse unseres deutschen Vaterlandes und als ein warnendes Zeichen gegen etwaige neue Eroberungsgelüste der Franzosen. Auf mächtigem 176 m hohem Felsrücken, der direkt aus dem Rheine aufsteigt, erbaut, liegt die Festung heute ruhig und friedlich da, eine starke Wacht am Rheine. Doch sollten einstens ihre Feuerschlünde verderbbringend sprechen, dann wehe dem Feinde.

Mein Rösslein an der Hand führend, stieg ich langsam die Landstrasse hinan zur Höhe von Arenberg. Die dort oben von Pfarrer Kraus erbaute Kirche bildet mit ihrer Umgebung einen der sehenswertesten Punkte der an Abwechslung so reichen Coblenzer Gegend. Die in einfachem Basilikenstil erbaute Kirche lässt nach ihrem Aeusseren nicht auf die farbenprächtige, kunstvolle Ausstattung des Innern schliessen. Mit unglaublicher Geduld hat der Schöpfer dieses Gotteshauses bunte Steinchen aus aller Welt

zusammengetragen und die Wände, die Säulen, die Altäre und Beichtstühle, überhaupt alles bis ins kleinste hinein mit denselben bekleiden lassen. Unwillkürlich denkt man beim Anblick dieser kunstvollen Arbeit an jene kostbaren Mosaikmalereien, die das Pariser Opernhaus und andere Prachtbauten schmücken. Originell und geschmackvoll ist alles angelegt; die Lichtreflexe sind durch bunte Scheiben in künstlerischer Weise bis ins märchenhafte gesteigert. Tritt man aus der Kirche hinaus ins Freie und wandert in Gedanken versunken, die Leidensstationen entlang, so umweht geheimnisvoller Friede den Menschen, der hier fern vom Alltäglichen weilt. Die ganze ausgedehnte Anlage ist ein wahrer botanischer Garten, der durch die zierlichen Kapellen eine besondere Weihe erhält. Zwischen Bäumen hervortretend, erblicke ich tief unten den herrlichen Rheinstrom, der im Sonnenglanze ruhig dahingleitet. Die Vögel lassen hoch oben in den Wipfeln der Bäume ihre frohen Weisen erschallen, von ferne ertönt Gesang aus jugendlichen Kehlen. Es ist doch typisch für den Deutschen, dass er mehr als alle anderen Nationen zur elegischen Seite der Musik hinneigt. Ist er recht lustig und zufrieden, dann fasst er sein ganzes Fühlen in einem wehmütigen Liede zusammen und singt: „Ich weiss nicht, was soll es bedeuten, dass ich so traurig bin.“ Nur schwer konnte ich mich von dieser Morgenidylle trennen; es ist so unendlich wohlthuend, wenn man, von allen Darbietungen des sorgenfreien Lebens übersättigt, aus dem rastlosen Getümmel der Grossstadt heraus kommt, und die schöne Gottesnatur in ihrer duftenden Jungfräulichkeit mit vollen Zügen geniessen darf. Doch nun wieder frisch voran, der Reise Ziel liegt noch in weiter Ferne am blauen Meere des Südens.

Nach Überwindung noch einer Steigung trug mich mein Stahross auf steil abfallender, baumbepflanzter Strasse durch blühende Auen in weniger als einer halben Stunde hinunter nach Bad Ems. Die an beiden Ufern der Lahn hingestreckte Stadt zählt 6500 Einwohner und gewährt vermöge ihrer prächtigen, durch waldbedeckte Anhöhen geschützten Lage einen angenehmen Sommeraufenthalt. Als Bad ist Ems schon seit dem Jahre 1172 bekannt, heute weisen die Bäder eine jährliche Frequenz von 12000 Fremden auf. Nicht ohne Grund weilte unser verewigter Kaiser Wilhelm I. so gerne hier in der von der Natur mit ihren Reizen so reich bedachten Stadt. Die dankbaren Emser haben dem grossen Monarchen in den schattigen Parkanlagen ein Marmor-Standbild errichtet, welches den Kaiser in Civilkleidern darstellt, wie er sie während seines alljährlichen Kurgebrauches hier zu tragen pflegte. Der Besuch des Kurhauses mit den heissen Trinkquellen und seinen glänzenden Sälen dürfte Niemand gereuen.

Gestärkt durch einen erfrischenden Imbiss, fuhr ich durch das malerische Lahnthal an dem stolzen Schlosse Lahneck vorbei, dem Rheine zu, und liess mich in Niederlahnstein wieder auf das linke Rheinufer nach Kapellen übersetzen. Kapellen besteht aus einer einzigen Häuserreihe, die sich am Fusse des Bergabhanges hinzieht. Seinen Ruf verdankt der Ort nur dem auf stolzer Höhe thronenden Kgl. Schlosse Stolzenfels. In einer Viertelstunde erreicht man auf schönem schattigem Fusspfade die Zugbrücke des Schlosses. Der Besuch desselben ist Jedermann gegen ein kleines Trinkgeld gestattet. Ein redegewandter Führer macht den Fremden auf Zweck und Herkunft der einzelnen Gegenstände aufmerksam und führt ihn in die Geschichte des Schlosses so gut er kann,

und es nötig ist, ein. Das Bauwerk wurde 1242—49 erbaut und war vielfach Sitz der Erzbischöfe von Trier. Nach seiner Zerstörung im Jahre 1689 durch die Franzosen, denen überhaupt die meisten Burgen am Rheine zum Opfer gefallen sind, erstand unter dem Könige Friedrich Wilhelm IV. von Preussen aus den Ruinen das stolze Schloss in seiner jetzigen Gestalt. Die Aussicht von der Plattform erstreckt sich auf den Rhein und weit in das malerische Lahnthal hinein. Das Innere des Schlosses ist nach der Art mittelalterlicher Ritterburgen geschmackvoll und originell ausgestattet. Die Schlosskapelle enthält schöne Fresken auf Goldgrund und die Säle mannigfache Sehenswürdigkeiten aus der Ritterzeit.

Nach Kapellen zurückgekehrt, bestieg ich wiederum mein Rad, welches ich der Obhut eines Wirthen anvertraut hatte, und fuhr in mässigem Tempo auf der ebenen, ausgezeichneten Strasse rheinaufwärts, den grossen Bogen, den der Strom hier bildet, entlang, nach Boppard, einem reizend gelegenen Städtchen mit 5 600 Einwohnern, zahlreichen prächtigen Villen und ausgezeichneten Hôtels. Wenn die Szenerie schon von Koblenz ab ein überaus schönes Bild bietet, so gehen wir doch hier erst den eigentlichen Glanzpunkten des Rheines entgegen.

Das herrlichste Panorama des ganzen Stromes geniesst man unstreitig auf der Strecke zwischen St. Goar und Bacharach. Am lohnendsten ist die Tour von Coblenz bis Bingen, oder besser in umgekehrter Richtung allerdings zu Schiff, weil man so beide Rheinufer mit ihren ruinengekrönten Rebenhängen vor Augen hat: der Radler sieht von der Strasse aus fast immer nur die Schönheiten der gegenüber liegenden Seite. An einzelnen Stellen und an malerischen Biegungen des Thales treten natürlich für eine

kleine Strecke beide Ufer mit ihrer ganzen Pracht in den Gesichtskreis.

Einen schönen Anblick gewährt das Städtchen St. Goar mit der malerischen Ruine Rheinfels und das jenseits des Rheines gelegene St. Goarshausen. Einige Kilometer weiterer Fahrt und wir erblicken den vielbesungenen Loreleyfelsen, der aus der Höhe von 132 m auf der rechten Rheinseite bis in das Bett des Stromes hinabragt und dessen Breite auf circa 200 m einengt. Das Wasser ist hier 23 m tief und bietet dem köstlichen Rheinsalm einen gedeihlichen Aufenthaltsort. Einen zauberischen Anblick gewährt die Scenerie an der Loreley, wenn der Abendfriede auf die Lande herniedersinkt, der silberne Mond sein bleiches Licht in die Fluten des Rheines taucht und an den schroffen Kanten des zackigen Felsens gigantische Schattengebilde erzeugt. Unwillkürlich ziehen dann jene märchenhaften Gestalten an unserm geistigen Auge vorüber, die mit dem sagenumwobenen Rheine so eng verknüpft sind. Eine weihevollen Stimmung umfängt Herz und Gemüt des Wanderers, all seiner Lust und all seinem Leid möchte er Ausdruck geben durch das tiefempfundene Heine'sche Lied von der Loreley. Eine Kahnpartie auf dem mondbeglänzten Rheine in der Nähe der Loreley, wie ich sie früher einmal gemacht hatte, gewährt einen besonderen Reiz; für mich bleibt dieselbe für alle Zeit eine der poesievollsten Erinnerungen.

Rheinaufwärts gelangt man in kaum einer halben Stunde nach Oberwesel. Die Felsen steigen an beiden Ufern des Rheines steil zur Höhe an und stellenweise ist das Passieren der Strasse auf der linken Rheinseite nicht ohne Gefahr, da durch herabfallendes, verwittertes Gestein leicht Unheil angerichtet werden kann. Warnungstafeln empfehlen den Passanten an

den betreffenden Stellen schnelles Vorübergehen. Oberwesel sowohl, wie das 7 Kilometer weiter entfernte Bacharach sind anmutig gelegene Städtchen mit einigen Tausend Einwohnern und vorzüglichen Weinverhältnissen. Zwischen Oberwesel und Bacharach winkt das Städtchen Caub freundlich herüber; dasselbe ist bemerkenswert, weil hier in der Neujahrsnacht 1813/14 unter den Augen Blüchers der Rheinübergang der Schlesischen Armee von statten ging.

Zahlreiche zerfallene Burgen fesseln bis nach Bingen das Auge des Radlers, und die Landschaft bietet in ihrer reichen Abwechslung ein Bild von farbenprächtiger Schönheit. Endlich erblickt man mitten im Rheine den Mäuseturm, das Wahrzeichen der hessischen Kreisstadt Bingen. Der rheinische Sprachaccent schwindet mit dem letzten preussischen Orte Bingerbrück, um jenseits der Nahe dem weniger schön klingenden hessischen das Feld zu räumen. Bingen ist eine Stadt von 7600 Einwohnern, mit bedeutendem Weinhandel und regem Verkehr. Das Städtchen ist hübsch gelegen, bietet jedoch an und für sich des Interessanten nicht viel.

Der Mäuseturm, in den sich Bischoff Hatto von Mainz vor den Mäusen geflüchtet haben soll, war schon im frühesten Mittelalter bekannt, er wurde im Jahre 1856 durch gründliche Renovirung vor dem gänzlichen Verfall bewahrt. In der Nähe des Turmes befindet sich eine der stärksten Stromschnellen des Rheines, das Binger Loch. Früher war den Schiffen diese Stelle sehr gefährlich, da sich durch die ganze Breite des Stromes ein Felsenriff zog, welches den Schiffen nur eine kleine Durchfahrt liess. Heute ist das Binger Loch allen Fahrzeugen passierbar, da umfangreiche Sprengungen, besonders in den Jahren 1830—32, die gefahrdrohenden Hindernisse hinweg-

geräumt haben. Die Besteigung des 104 m hohen Rochusberges, auf dem die schöne gotische Rochuskapelle thront, bietet manches Interessante; ich verzichtete jedoch für heute auf diesen Genuss, liess mich und mein Stahross nach dem rechten Rheinufer übersetzen, und wenige Minuten nachher war ich in Rüdesheim.

Ein guter Tropfen und ein frugales Mahl brachten mir nach der langen Fahrt neuen Muth und neue Kraft. Ich verlebte den Abend in der heiteren Gesellschaft von Berliner Studenten und Münchener Malern, die zu Rade eine grössere Ferienreise unternommen hatten. Dass ich mich in dieser interessanten Gesellschaft auf das Beste unterhalten habe, ist wohl selbstverständlich, aber dass ich einen dieser Herren als enrugierten „Böcklinianer“ kennen lernen musste, amüsierte mich. Es giebt in jeder der schönen Künste bestimmte Richtungen, deren Anhänger zu Hunderttausenden zählen; besonders scharf treten diese Erscheinungen in der Malerei und in der Musik zu Tage. Ich bin schon seit Jahren Verehrer des grossen Arnold Böcklin, dessen Meisterwerke ich in der Schack-Gallerie in München des öftern zu bewundern Gelegenheit hatte; aber dass ich desshalb ein Böcklinianer sein sollte, und wie der Münchener, in erster Linie nur die Werke dieses Meisters als wirkliche Kunst anerkennen sollte, liegt mir denn doch ferne. Wenn Böcklin in seiner vornehmen Eigenart auch kaum erreicht werden dürfte, so giebt es doch noch viele andere Meister, deren Schöpfungen jeder vorurteilsfreie Mensch nicht minder schätzen muss. In der Musik, der volkstümlichsten und verbreitetsten aller schönen Künste, liegt die Sache gerade so. Ich liebe Bach, Händel, Mozart und Beethoven, erfreue mich aber ebenso sehr an den rauschenden Fanfaren jenes leuchtenden Dreigestirnes am

Himmel der Musik, welches uns unter dem Namen Berlioz-Liszt-Wagner eine neue Kunst, ein neues musikalisches Feenreich erschlossen hat. Über Allen herrlich strahlend steht ja Beethoven, der uns jenes unermessliche Erbe hinterlassen, an dem die Welt noch auf Jahrhunderte hinaus zu zehren haben wird. Warum soll man nun die Kunst des einen oder andern dieser Tonheroen nicht in gebührendem Maasse würdigen? Man kann die alten Meister verehren, und dabei doch Wagnerianer sein. Aber der sogenannte Wagnerianismus, der allerdings durch zu starke und ungerechte Anfeindung auf Abwege geriet, ist absolut verwerflich und schadet der Kunst in ihrer Gesamtheit. Um alles mögliche drehte sich unser lebhaftes Gespräch, wir diskutierten über Dante und Hauptmann, Homer und Sudermann, Voltaire, Schopenhauer, Schiller und Göthe, über die sociale Frage und Colonialpolitik, das Tourenfahren allein und in Gesellschaft.

Gerade das letzte Thema, die Frage ob man eine grössere Radreise besser allein oder in Gesellschaft unternimmt, wurde von den verschiedensten Gesichtspunkten aus betrachtet. Ich für meinen Teil fahre lieber allein und habe mich deshalb auch nach keinem Gefährten für die Reise geseht. Der grösste Vorzug einer Radtour zu zweien oder mehreren ist die Unterhaltung am Abend nach Überwindung der Mühen und Strapazen des Tages. Was jedoch die Tages-tour selbst bei einer grösseren Reise anbelangt, so wirkt Gesellschaft meistens hemmend auf das beiderseitige Weiterkommen. Der eine macht den Vorschlag in dieser Stadt länger zu verweilen, der andere spricht sich für jene aus; der erste will hier am Wege absteigen, der andere dort; einmal ist der ermüdet, und dann will der andere rasten; den einen interessiert

etwas, was für den andern interesselos ist; der eine ist für den Tag zur Absolvierung von soviel Kilometern disponirt, und der andere ist zu einer mehr oder weniger grossen Leistung aufgelegt. Fahre ich allein, so habe ich nur das Risiko für etwaige Unfälle an meiner Maschine zu tragen, bin ich in Gesellschaft, so ist jede Funktionsstörung an einem der andern Räder auch für mich ein unangenehmes Hemmniss. Diejenigen Fahrer der Gesellschaft, welche nachgeben, oder sich der Majorität mit Widerwillen fügen müssen, werden auf die Dauer missmutig und verstimmt, so dass bei eventuellen Differenzen leicht gänzliche Entzweiung eintreten kann. Man ist, so lange man allein fährt, frei wie der Vogel in der Luft, wie der Fisch im Wasser und stattet hier und dort einem alten Bekannten einen Besuch ab, der sich nach Belieben ausdehnen lässt. Stösst dem Einzelfahrer auf der Landstrasse ein ernstlicher Unfall zu, stürzt er unglücklich, so ist er allerdings in den meisten Fällen ganz hilflos und auf das gute Herz irgend eines barmherzigen Samariters angewiesen, wird er auf dem Rade angegriffen, dann steht es um seine Sache fast immer schlecht. Diese und andere interessante Erörterungen bildeten für uns Radler in dem weinfrohen Rudesheim eine anregende gemütliche Unterhaltung, und in bester Laune suchten wir abends unsere Lager auf.

Die Sonne stand bereits hoch am Himmel, als ich am andern Morgen aus einem erquickenden Schläfe erwachte. Meine neuen Freunde, die mittlerweile auch auf der Bildfläche erschienen waren, bestiegen ihre Maschinen und fuhren mit einem von Herzen kommenden „All Heil“ rheinabwärts. Ich zog es vor, der stolzen Germania auf dem Niederwald einen Besuch abzustatten und wanderte den steinigsten

Pfad durch die schönen Rebenpflanzungen hinauf zur Höhe. Im vollen Glanze der Morgensonne erstrahlte das herrliche Symbol der deutschen Einheit hoch oben auf dem waldumsäumten Gipfel des Berges. Ein herrliches Meisterwerk ist dieses Denkmal; stolz können wir zu ihm aufblicken, denn es ist ein glänzendes Zeugnis für deutsche Kunst und deutsches Streben. Im Jahre 1883 wurde das Nationaldenkmal auf dem Niederwald in Gegenwart des deutschen Kaisers und vieler Fürsten vor einer unzähligen Menschenmenge feierlichst enthüllt. Die Ausführung des gewaltigen Kunstwerkes verdankt das deutsche Volk dem genialen Künstler Professor Schilling in Dresden. Der Unterbau ist 25 m hoch und die edle Gestalt der Germania hat eine Höhe von 10 $\frac{1}{2}$ m. Wunderbar sind die Bronze-Reliefs auf dem Unterbau, die die „Wacht am Rhein,“ den „Auszug des Kriegers“ und die „Heimkehr des Kriegers“ packend darstellen. Die allegorischen Statuen des Krieges und des Friedens, sowie Vater Rhein und Frau Mosella sind wahre Perlen der Plastik. Die Kosten der Herstellung des Denkmals beliefen sich auf 1 100 000 Mark.

Der Ausblick von der Terrasse des Denkmals ist reich an landschaftlichen Reizen. Der Gesichtskreis umfasst den fruchtbaren Rheingau, das liebliche Nahe-thal und die grünen Abhänge des Taunus. Der Rhein treibt seine mächtigen Fluten zu unsern Füßen mit Ungestüm dem Binger Loch entgegen. Wir stehen inmitten einer Scenerie von seltener Naturschönheit. Die Lieder froher Menschen vereinigen sich mit den übermütigen Weisen der gefiederten Sänger, allerorts herrscht Lust und Leben, und unwillkürlich dachte ich im Angesichte all dieser Schönheit und Sangeslust an den letzten Satz aus Beethovens Neunter Symphonie, an seine jubelnden, von

Lust und Freude überquellenden Tonfluten. Mit Worten allein lassen sich solche Stimmungen nicht wiedergeben, hier fand ein Grösserer, ein Übermensch, Ludwig van Beethoven, den rechten Ausdruck, und mit ihm möchte man einstimmen in den Jubelchor: „Seid umschlungen, Millionen!“

Prächtige Spaziergänge hat der Niederwald aufzuweisen, doch der Radler muss sich, besonders wenn er eine grössere Tour ins Auge gefasst hat, auf die Würdigung des Sehenswertesten und Charakteristischen beschränken, da allzu viele Spaziergänge zu zeitraubend sind.

Mit der Zahnradbahn fuhr ich nach Rüdesheim zurück und sass alsbald wieder frohgemut im Sattel, um an demselben Tage noch Frankfurt ohne Anstrengung zu erreichen. Die durch Winkel, Hattenheim und Eltville nach Biebrich führende Chaussée ist für den Radfahrer eine wahre Idealstrasse. Bei Winkel tritt das schöne Schloss Johannisberg, in dessen Umgebung der köstliche, nach ihm benannte Wein gedeiht, in den Gesichtskreis. Trotz sengender Sonnenglut kam ich schnell nach Biebrich und machte von dort aus den ca. 5 km weiten Abstecher nach Wiesbaden, der glänzenden Taunusstadt.

Wiesbaden ist Badestadt par excellence und geniesst als Kunststadt einen sehr guten Ruf. 70 000 Einwohner und Tausende der stets anwesenden Fremden und Kurgäste sind hier auf einem schönen Fleckchen Erde vereint. Die prächtigen Anlagen des Kurgartens und die bewaldeten Höhen des Taunus bieten dem Spaziergänger eine staubfreie, ozonreiche Luft. Die berühmten warmen Quellen sind von jeher ein Anziehungspunkt für viele Hunderttausende von Kranken und Erholungsbedürftigen gewesen. Besondere Sehenswürdigkeiten sind ausser dem Kur-

hause und den Anlagen das Rathaus mit dem schönen Ratskeller, das königliche Palais am Markte, das reichhaltige Museum und das Hoftheater. Ein Ausflug mit der Strassen- und Drahtseilbahn auf den Neroberg mit der prächtigen russisch-griechischen Kapelle und der schönen Aussicht ist sehr lohnend. Die Taunusstadt, die ich nur als eine liebe alte Bekannte begrüßen wollte, hielt mich nicht lange in ihrem Banne, bald war ich wieder in Biebrich und auf der Chaussée nach Frankfurt.

In Kastel winkte ich dem Rheine auf einige Tage das letzte Valet zu; das goldne Mainz konnte mich heute nicht fesseln, da ich die Stadt auf der Rückreise doch berühren musste. Also weiter und immer weiter meinem fernen Ziele entgegen!

III. Kapitel.

Mainaufwärts nach Frankfurt. Darmstadt, die Bergstrasse und Heidelberg.

Im Sonnenbrande ging die Fahrt mainaufwärts nach Osten. Die gut gedeckte Strasse weist besonders von Hochheim bis Höchst zahlreiche Steigungen auf, die sich jedoch von jedem geübten Radfahrer ohne Schwierigkeit überwinden lassen. Bei einer Temperatur von mehr als 20° Réaumur, wie sie heute herrschte, gehört diese Stramperei allerdings nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens. Hinter Hattersheim machte sich die Nähe der Stadt Höchst mit den weltberühmten Farbwerken bereits durch den penetranten Geruch von Chemikalien bemerkbar. Fast zu gleicher Zeit belebte sich die Strasse mit Radfahrern, von denen der eine abenteuerlicher aussah als der andere. Erstaunt ob dieser absonderlichen Ritter vom Pedal, erkundigte ich mich nach der Ursache dieses Corsos, und wurde daraufhin belehrt, dass diese Radfahrer Arbeiter der Höchster Farbwerke seien, denen die Fabrik in dankenswerter Weise Räder zur Verfügung gestellt, um ihnen den weiten Weg nach dem heimatlichen Dorfe morgens und abends zu verkürzen; eine wahrhaft nachahmenswerte Einrichtung seitens der Leitung dieses Etablissements. Hier steht das Rad im Dienste der Wohlthätigkeit; die Benutzung desselben ermöglicht es dem Arbeiter, der früher stundenweit zu gehen hatte, um in den Kreis seiner

Familie zurückzugelangen, heute in kürzester Zeit die bedeutende Kilometerzahl zu bewältigen. Der Arbeiter kann sich ungezählte Stunden mehr als früher seinen Angehörigen widmen, Gartenarbeit verrichten und sonstige häusliche Angelegenheiten in Ordnung bringen, die früher schwer auf den Schultern der Hausfrau lasteten.

Höchst ist ein freundliches Städtchen mit 10 000 Einwohnern und hübscher Kirche im Basilikenstil. In ungefähr einer halben Stunde durchfuhr ich die prächtige Allee von Höchst bis Frankfurt und damit hatte ich mein Pensum für diesen Tag absolviert. Ich stieg im Hotel ab, reinigte den äussern Menschen und befriedigte den knurrenden Magen. Sodann schnallte ich von meiner Maschine die unvermeidliche, lästige Gepäcktasche ab, säuberte das Rad und prüfte die Schrauben auf ihre Festigkeit. Alles war in tadelloser Ordnung, mein Dürrkopp hatte seine Schuldigkeit bis hierhin vollauf gethan, und mit festem Vertrauen auf diese Maschine, hoffte ich auch die noch übrigen mehr als dreitausend Kilometer unter einem glücklichen Sterne zurückzulegen.

Die ehemalige freie Reichsstadt Frankfurt ist im Jahre 1866 dem Königreich Preussen einverleibt worden und hat zur Zeit mehr als eine Viertelmillion Einwohner, von denen ein Zehntel israelitischen Glaubens ist. Frankfurt ist für Deutschland der Dorado der Juden. Letzteren ist auch offenbar der Ruf zu verdanken, den die Stadt als einer der Haupt-Geldplätze Europas geniesst. Die Frankfurter Polizei gestattet den fremden Radlern das Fahren in der Stadt ohne Nummer, gewiss ein Zeichen des Entgegenkommens den unzähligen Radlern gegenüber, die alljährlich das Weichbild der Stadt berühren. Diese Concession wird den fremden Radfahrern

leider nicht überall gemacht, und ich empfand dies als einen grellen Übelstand, der mir recht oft zum Verdruss und Nachteil gereichte. Auf dem Rade fuhr ich zuerst zur Rosen-Ausstellung, die für Kenner sehr viel Interessantes bot, und für mich manches Bemerkenswerte und Anregende zur Schau trug. Sodann sah ich mir flüchtig die übrigen Sehenswürdigkeiten der Stadt an, vor allem den grossartigen Bahnhof. Mitleidsvoll steht der Radfahrer vor diesem monumentalen Bauwerke, welches für ihn nicht existiert, an das er in keiner Hinsicht gebunden ist, dessen Züge seiner vergeblich harren, weil er die Eisenbahn mit ihren mannigfaltigen Widerwärtigkeiten nicht braucht. Sehenswert ist der Frankfurter Palmengarten, der dem des ehemaligen Königs von Hannover in Herrenhausen an Schönheit und Reichhaltigkeit der Gewächse fast gleichkommt. Interessant ist ferner der Besuch des Städel'schen Kunstinstituts, des altherwürdigen Domes und des Göthehauses, sowie die Besichtigung der Mainbrücke und des regen Verkehrslebens auf dem Flusse. Die reichen Kaufläden kennzeichnen Frankfurt als Handelsstadt von grösster Bedeutung.

Wenn die Zeit es gestattet und Gelegenheit gegeben ist, versäume man nicht, dem prächtigen Musentempel, dem Opernhause einen Besuch abzustatten. Vor allem wird den Wagner'schen Tonwerken an dieser Bühne die sorgfältigste Pflege zu teil, die Tetralogie gelangt hier besonders gut zur Aufführung. Von diesem Kunsttempel schweiften meine Gedanken hinüber nach Bayreuth, der Hochburg Wagner'scher Kunst und dem Heiligtum des Wagnerianers. Gerade jetzt fanden dort vor einem aus allen Teilen der Erde herbeigeströmten Publikum die berühmten Festspiele statt, und mit Gewalt zog mich der Zauberton der

Bayreuther Fanfaren zu den Festspielen hin. Kurz entschlossen fuhr ich zum Telegraphenamte und bestellte mir eine Karte zum „Parsival“, den der edle Kaiser Friedrich ein „Mysterium von überwältigender Dramatik“ nannte und den ich, da er Eigentum der Bayreuther Bühne ist und nur dort aufgeführt werden darf, noch nicht gehört hatte. Einige Stunden später kam die Drahtnachricht, dass sämtliche Plätze für alle Vorstellungen verkauft seien. „Es wär so schön gewesen, es hat nicht sollen sein“. Mit diesen Worten Scheffels, die Nessler so trefflich vertont, tröstete ich mich; gegen das Unabänderliche war nicht anzukämpfen.

Zu früher Stunde musste mein Rösslein am nächsten Morgen wieder ins Zeug, und hinaus gings auf prächtiger Landstrasse durch Sachsenhausen nach Neuisenburg und Darmstadt. Herrliche Wälder schliessen die Landstrasse nach beiden Seiten ein; ich fuhr dahin in der warmen Morgensonne und dachte eben darüber nach, ob ich wohl noch lange von schlechtem Wetter verschont bleiben würde. Ich hatte nämlich bis hierher das denkbar schönste Wetter mit leichtem Rückenwinde gehabt. Kurz vor Darmstadt blicke ich nach Westen und sehe, wie eine mächtige dunkle Wolkenburg am Firmamente aufsteigt. Man soll den Teufel doch nie an die Wand malen, denn kaum hatte ich meiner Verwunderung über die herrliche Witterung Ausdruck gegeben, als der Himmel sich auch schon mit diesem drohenden Gewölk überzog. Glücklicher Weise ging das Gewitter vorüber und ich kam mit trockenen Kleidern und bestaubter Maschine in Darmstadt an.

Hier gab es nicht allzuviel für mich zu sehen; wenn man grössere Städte wie Paris, London, Berlin, Hamburg und andere kennt, reizen die kleinen Resi-

denzen kaum noch. Darmstadt ist Haupt- und Residenzstadt des Grossherzogtums Hessen und hat 57 000 Einwohner. Breite Strassen, hübsche Parkanlagen und das mächtige Standbild des Grossherzogs Ludwigs I. gereichen der Stadt zur Zierde. Das grossherzogliche Schloss stammt zum Teil aus dem XV. Jahrhundert. Die jedermann zugängliche Hofbibliothek mit 600 000 Bänden und die Gemälde-Galerie bieten manches Interessante und Schöne. Noch einen stärkenden Trunk guten Pfälzer Weines, und bald trug mich und mein Stahross die wohlgepflegte Decke der an Naturschönheiten so reichen Bergstrasse, die sich von Darmstadt bis Heidelberg erstreckt und 55 Kilometer lang ist.

Bei angenehmer Temperatur ging die Fahrt durch Bessungen und Eberstadt. Auf dieser Strecke, wie überhaupt fast auf der ganzen Bergstrasse, bietet sich dem Rheinländer ein Bild, welches er daheim nicht antrifft. Da fällt uns vor allem die ausgedehnte Gänsezucht auf, die Strassen der Ortschaften sind mit diesen Haustieren wie besäet. Aber einfältig ist dieser Vogel doch, mit gespreizten Flügeln stürzt er wutschraubend auf den Radler zu, der doch der friedfertigste Mensch von der Welt ist. Man muss sich oft genug auf der Bergstrasse in Acht nehmen, dass die unbarmherzige Fahrmaschine in einer Gänseherde nicht blutiges Unheil anrichtet. Ferner fällt es uns auf, dass man auf der ganzen Strecke fast nur Barfüssler sieht, Gross und Klein läuft hier auf nackten Füssen. Ich philosophierte eben darüber, ob wohl die grössere Nähe von Wörrishofen hier ihren Einfluss geltend mache, als auch schon der Regen einsetzte, der in einen Landregen auszuarten schien. Aber nur das nicht, lieber Gott Pluvius, die armen Radler sind ja sonst rettungslos an die Scholle gekettet, können

nicht mehr strampeln und vorwärts streben, bitte guter Regengott, sende lieber ein halbes Dutzend Gewitter, als diesen einen abscheulichen Landregen. Und Pluvius schien gerührt ob dieser Bitte, denn die Physiognomie des Himmels wurde allmählig etwas freundlicher.

Die Strasse ist fast ganz eben und durchweg gut gepflegt, nichtsdestoweniger aber eben so schnell nass und schlüpferig wie andere Chausséen. Aus diesem Grunde zog ich es vor, auf das schöne Bankett hinauf zu fahren, welches unter dem schützenden Dache von dichtgepflanzten Obstbäumen hinläuft und daher länger trocken bleibt, als die Strasse selbst. Nicht lange erfreute ich mich dieses frevelhaften Vergnügens, als auch schon die würdige Hermandat in Gestalt eines dicken Gendarmen nahte, der mir schnarrend zurief: „In Hessen ist das Befahren des Banketts verboten!“ „Im Rheinland auch!“ war meine prompte Antwort, und damit sauste ich auf dem übrigens ganz menschenleeren Bankett unbeirrt weiter. Der arme Mann wird sich geärgert haben, aber ich konnte ihm nicht helfen, da der Selbsterhaltungstrieb bisweilen doch allzu gebieterisch seine Rechte fordert. Als Landgendarmen sollte man nur stramme junge Radfahrer anstellen, denn nur dann wäre den Radlern unter Umständen beizukommen. Berittene Wächter des Gesetzes können uns nicht allzusehr imponieren, weil sie uns nur im schlimmsten Falle, bei starken und langen Steigungen, einholen.

Der Boden wurde immer schlüpferiger, ich holte meinen „wasserdichten“ Mantel hervor, zog die Kapuze über Kopf und Mütze und war so eine Weile gegen den Regen, der immer intensiver wurde, gefeit. Lange dauerte auch diese Freude nicht, schon nach einer Viertelstunde fühlte ich bedenkliche Feuchtigkeit an Schultern

und Armen, und allmählig wurde ich nass wie ein begossener Pudel. Nun aber frisch drauf los, nach Weinheim zur Strassenbahn! Zum ersten Male auf der Tour machte sich das Fehlen der Schutzbleche unangenehm bemerkbar. Aber gegen den durch das Hinterrad emporgeschleuderten Schmutz war ich geschützt, indem ich mich auf den famosen Mantel setzte; so hatte er doch einen Zweck, den er auch zu meiner Zufriedenheit erfüllte.

Für Schutzbleche kann ich mich bei einer grösseren Tour nicht erwärmen, sie erhöhen das Gewicht der Maschine und wirken auf den Lauf des Rades infolge des Luftzuges, der sich darin fängt, und des Schmutzes, der sich in denselben ansammelt, meiner Ansicht nach, hemmend. Auch gereichen sie dem Rade keineswegs zur Zierde. Fast denselben Schutz gewährte mir, wie bereits angeführt, gegen das Hinterrad der Mantel und gegen das Vorderrad die Rahmentasche. Übrigens fährt der Tourenfahrer nur im Regen, wenn er muss, d. h. immer nur kürzere Strecken.

Die hübschen Städtchen Bensheim, Heppenheim und andere Ortschaften hatten heute in dem trüben Regenwetter keinen Reiz und der schöne Odenwald war in dichte Wolken gehüllt. Endlich kam ich nassetriefend nach Weinheim, wo mich die Strassenjugend mit Halloh begrüßte. Die Leute eilten vor die Thüre, starrten mich an wie ein Meerwunder, und die sonst so übermütigen Hunde gingen mir scheu aus dem Wege. Aus einem Hotelfenster begrüßte mich ein kräftiges „All Heil“, welches zu meiner grössten Freude von Leidensgenossen, radfahrenden Studenten aus Würzburg, herrührte, die hier vor dem Regen Schutz gesucht hatten. Selbst diese konnten sich eines mitleidigen Lächelns über mein Aussehen nicht entwehren. Als ich mein Exterieur im Spiegel

erblickte, erschrak ich vor mir selber, denn ich sah in der That absonderlich aus. Gerade wie mein Rad, war ich über und über mit Schmutz bedeckt, sogar bis zur Spitze der Kapuze, die, wie ich jetzt mit Entsetzen entdeckte, mit der buntgefütterten Innenseite nach Aussen an den Mantel angeknöpft war. Aus derselben ragte nur die neugierige Nase und die blaue Brille malerisch hervor.

Ein gutes, preiswertes Mittagessen nahm ich mit den Sportgenossen gemeinsam ein; nachher gab es einen fidelen Skat, dem sich eine musikalische Unterhaltung anschloss, bei der ein verstimmtes Klavier die Hauptrolle spielte. Mit der projektierten Besteigung des Melibocus, des aussichtsreichsten Berges im Odenwald, war es für heute nichts; ade schöne Bergstrasse, du machst an diesem Regentage ein gar zu trauriges Gesicht. So bestiegen wir denn den nächsten Zug der Strassenbahn und dampften frohgemut nach dem 13 Kilometer von Weinheim entfernten Heidelberg, wo wir vor Abend anlangten. Das war die erste Eisenbahnfahrt auf meiner Tour.

„Alt Heidelberg, du feine, du Stadt an Ehren reich, am Neckar und am Rheine, keine andere kommt dir gleich!“ An diese Worte Scheffels denkt unwillkürlich jeder, der die Stadt betritt. Mit dem sie hoch überragenden Schlosse, den waldigen Höhen, im schönen Neckarthale hingebettet, ist Heidelberg ein Juwel landschaftlicher Schönheit zu nennen. Kaum eine Stadt unseres weiten Vaterlandes kann sich mit ihr in Bezug auf die Lieblichkeit der Lage und Umgebung messen. Altehrwürdige Bauten und Denkmäler geben der Stadt ein vornehmes patriarchalisches Gepräge und die flotten Söhne der Alma mater, der im Jahre 1386 gegründeten Ruperto-Carola-Universität, umgeben das Heidelberger Leben mit dem Nimbus

der Fröhlichkeit. Die „Perle am Neckar“ zählt heute 36 000 Einwohner, darunter 1000 bis 1300 Studenten. Die Sehenswürdigkeiten der Stadt fallen, wenn man von den Anlagen absehen will, bei einer Durchwanderung der zwei Kilometer langen Hauptstrasse, fast sämtlich ins Auge. Auf dieser Strasse zog ich mit meinen beiden Leidensgenossen von der Bergstrasse nach der erlittenen Unbill durch das Wetter seelenvergnügt dem alten herrlichen Schlosse zu. Wir hatten unsere Räder und Reise-Effekten im Hotel untergebracht und gleichzeitig den Hausknecht mit der Reinigung der Maschinen und Kleider beauftragt.

Feenhaft lag das herrliche Schloss vor uns, umflossen vom roten Glanze der Sonne, die mittlerweile den Kampf mit dem Wolkenmeer siegreich bestanden, und uns einen herrlichen Abend brachte. Auf dicht-belaubtem Wege stiegen wir empor, unbekümmert um die glitzernden Regentropfen, die von den Bäumen hernieder fielen und schritten bald über die Brücke in den weiten Schlosshof hinein.

Das stolze Bauwerk ist in seinem ganzen Umfange ein stummer Zeuge entschwundener Macht und verbliebenen Glanzes. Wenn diese bemosten Mauern reden könnten, was würden sie erzählen! Mit Ingrimm würden sie auf den Vandalismus hinweisen, mit dem die Kriegsknechte des Sonnenkönigs Ludwigs des XIV. von Frankreich ihre dereinstige Grösse der Vernichtung anheim gaben, wie diese rohen Söldnerscharen die schöne Pfalz verwüstet, das goldne Heidelberg in Brand gesteckt und es innerhalb weniger Stunden einem Schutt- und Steinhafen gleich gemacht haben. Die Chronik berichtet: „Ohne Unterschied des Standes wurden die Bürger niedergehauen und Weiber und Kinder elendiglich gemordet.“ So geschah es im Jahre 1693. Doch die Strafe erteilte die

stolze französische Dynastie ungefähr hundert Jahre später, sie ward von ihrem eigenen Volke in den Kot gezerrt, und Ludwig der XVI. büsste auf dem Schaffot für die Frevel seiner Vorfahren. Das französische Volk schlug sich mit der Revolution tiefe Wunden ins eigene Fleisch, die heute noch nicht vernarbt sind. Dafür, dass der korsische Usurpator Napoleon I. später unser Land und fast ganz Europa mit Krieg überzogen, Ströme Blutes und ein Meer von Thränen erzeugt, hat er sein Leben in der Einsamkeit St. Helenas beschliessen müssen. Noch war die Rache nicht erschöpft, nochmals wandte im Jahre 1870 ein französischer Machthaber seinen Blick nach Osten, nochmals suchte er seinen Erbfeind, das deutsche Volk, zu demütigen, ihm das schöne Rheinland und unter Umständen auch noch einmal die Perle Badens zu entreissen. Doch dieses Mal vollendete der Rachegeist sein Werk; Frankreich wurde zerschmettert und damit ward den Franzosen alles das vergolten, was sie im Laufe der Jahrhunderte in deutschen Landen verbrochen. Mit welcher Befriedigung, mit welchem Stolze würden die Ruinen des Heidelberger Schlosses und die Überreste aller der am Rheine durch die Franzosen zerstörten Burgen auf das erstarkte und verjüngte Deutschland herniederblicken, wenn sie der Zeit und den Ereignissen hätten folgen können!

Das Heidelberger Schloss liegt 179 m über dem Neckar auf einem bewaldeten Vorsprung des Königsstuhls. Es ist die schönste und grossartigste Ruine Deutschlands, ein herrliches Denkmal deutscher Architektur. Das gesamte Bauwerk setzt sich aus verschiedenen Palästen zusammen; vor allen bewundern wir den schönen, im Stile deutscher Frührenaissance 1556 errichteten Otto-Heinrichsbau, ferner den ein-

fachen Friedrichsbau aus den Jahren 1601—1607, den in einer Mischung von Renaissance und Gotik 1549 aufgeführten Saalbau, das Bandhaus und den gotischen Ruprechtsbau. Das Schloss enthält die städtische Kunst- und Altertümersammlung und manches andere von Bedeutung.

Ein besonderer Anziehungspunkt für den Fremden ist das grosse sogenannte Heidelberger Fass, welches 212 422 Liter fasst; wehmütig steht man vor dem Ungeheuer, denn der Quell ist leider versiegt. Dem Fasse gegenüber steht das Standbild Perkeos, jenes Hofnarren Karl Philipps, der „an Wuchse klein und winzig, an Durste riesengross.“ Die Überraschung, die er dem Besucher bietet, soll hier nicht verraten werden, mag sie jeder an sich selbst erfahren. Der Pulverturm an der südöstlichen Seite des Schlosses besteht aus so fest gefügtem Mauerwerk, dass die äussere Hälfte desselben bei der Sprengung im Jahre 1693 wie ein Felsblock in den Schlossgraben fiel, wo sie heute noch in der ursprünglichen Gestalt zu sehen ist. Für Freunde der höheren Botanik lohnt sich ein Besuch des Schlossgartens, der im Jahre 1808 angelegt wurde. Derselbe ist mit Nadelholzkulturen bepflanzt und dient der Universität als forstbotanischer Garten. Von der grossen Terrasse im Schlossgarten hat man einen interessanten Überblick über das Schloss. Die Karte zur Besichtigung aller Sehenswürdigkeiten kostet eine Mark; der Führer, der den Fremden begleitet, giebt über die Geschichte des Schlosses, sowie über die wichtigsten Altertümer genügenden Aufschluss.

Nachdem wir die Hauptkuriositäten des Bauwerkes flüchtig in Augenschein genommen und uns das grosse Fass mit Sehnsucht nach einer guten Flasche edlen Rebensaftes erfüllt hatte, lenkten wir unsere

Schritte zur Gartenwirtschaft, die am Wege vom Schloss zur Terrasse liegt, und verplauderten heiter und gemütlich ein Stündchen beim perlenden Weine. Der Mond stand hoch am Himmel, als wir aufbrachen. Gigantische Schatten werfen die mächtigen Ruinen, gespensterhaft und vereinsamt liegt das Schloss im Silberglanze des Mondes, tiefe Stille herrscht rings umher; alles ist hier dazu angethan, des Menschen Herz mit Wehmut und Traurigkeit ob der Vergänglichkeit alles Irdischen und Schönen zu erfüllen.

An unserm Hotel angekommen, suchten wir sofort unsere Zimmer auf, denn nach den Strapazen des Tages waren wir alle der Ruhe bedürftig. Es gibt nichts unzuträglicheres für den Tourenfahrer, als übermässiger Genuss geistiger Getränke und allzu spätes Schlafengehen. Früh ins Bett hinein und früh und frisch heraus, nur so kommt man vorwärts und nur so kann der Radfahrer die Schönheiten, die sich ihm jeden Tag bieten, mit gesundem Geiste geniessen und würdigen. Die flüssigen Erfrischungen, die ich auf der Tour den Tag über zu mir nahm, bestanden hauptsächlich in Milch, und wo solche nicht erhältlich war, in Limonade oder Cognac mit Wasser. Bei den Mahlzeiten und abends nach des Tages Müh' und Last schadet ein Glas Bier oder eine Flasche guten Weines natürlich nicht, im Gegenteil man wird dadurch neu gestärkt und gekräftigt. Die Wirkungen des übermässigen Weingenusses lernte ich einmal vor ungefähr acht Jahren auf einer Radtour an der Saar kennen. Ich ging von dem Prinzip aus, dass der Wein in kleinen Quantitäten nach und nach genossen, wie auf den Kranken, so auch auf den Radler kräftigend wirke. Als ich in dem bergigen Terrain zwischen Saar und Mosel ermüdete, trank ich ein kleines Fläschchen Saarwein und fuhr darauf leichthin,

wie von neuem Feuer durchflossen, weiter; aber die Freude dauerte nicht lange, bald befand ich mich in einem noch schlafferen Zustande als zuvor, doch wiederum brachte mich ein Schoppen auf die Beine. Diesmal war die Wirkung des Weines auch eine augenblickliche, aber noch weniger nachhaltig als zuvor. So ging es noch mehrere Male fort; kurz vor Trier kam ich nur noch mit grosser Mühe vorwärts und musste den Rest des Weges zu Fuss zurücklegen, wobei ich vor Ermattung fast zusammenbrach. Schliesslich kam ich denn so müde und abgespannt in der alten Augusta Trevirorum an, dass ich kaum noch einer Bewegung fähig war und die Nacht hindurch vor Erregung fast nicht schlafen konnte. So etwas ist mir bis heute, trotz bedeutend weiterer Tagestouren nicht mehr passiert, da ich eingesehen habe, dass der Genuss geistiger Getränke auf die Leistungsfähigkeit des Radlers bei dem kleinsten Zuviel nachtheilig einwirkt. Ähnliche Erfahrungen habe ich auch bei grösseren Gebirgstouren und Kahnpartien in der Schweiz gemacht. Durch das Radfahren wird die Transpiration besonders an warmen Tagen bedeutend erhöht, und naturgemäss muss dem Körper ein Ersatz für die erhöhte Absonderung der Feuchtigkeit zugeführt werden. Nach meinem Dafürhalten sind Milch und Limonade, die besten der leicht erhältlichen Mittel, welche ihren Zweck vollständig erfüllen.

IV. Kapitel.

Von Heidelberg nach Karlsruhe, Baden-Baden und Freiburg im Breisgau.

Nachdem ich mich am andern Morgen von den Würzburgern, deren Ziel das Neckarthal war, verabschiedet hatte, setzte ich meine Reise nach Süden fort. Von Heidelberg bis Wiesloch ist die Landstrasse sehr wellig, hat jedoch eine gute Decke aufzuweisen. Nach den mannigfaltigen Hochgenüssen landschaftlicher Schönheit, die die Reise bisher geboten, konnte ich dieser Strecke nur wenige Lichtseiten abgewinnen, zumal die Strasse von Bruchsal ab mittelmässig oder sogar sehr schlecht zu nennen ist. Nicht allein zahlreiche Hebungen und Senkungen machen sich von hier ab unangenehm bemerkbar, sondern besonders auch die schlechte Decke der Chaussée. Tiefe Furchen bezeichnen die Spuren der Lastfuhrwerke und bei nassem Wetter läuft man jeden Augenblick Gefahr, in irgend einem sumpfigen Wassertümpel stecken zu bleiben. Diese Landstrasse ist eine der schlechtesten, die ich kennen gelernt habe. Sie erinnerte mich lebhaft an eine berühmte „Actienstrasse“ im Rheinlande, die von Aachen nach Eupen und Belgien führt, und die bis jetzt in ihrer Art fast einzig dasteht und für Radfahrer ein wahrer Greuel ist. Der Radler sollte solche Strassen und die daran gelegenen Ortschaften und Gasthäuser grundsätzlich nicht mit seinem Besuche beglücken,

damit die Wirte, die doch im Sommer an den Radfahrern manches schöne Stück Geld verdienen, bei der Strassenbau-Verwaltung energisch auf Verbesserung und Instandhaltung der Wege zu drängen gezwungen wären.

Um schliesslich etwas besser vorwärts zu kommen, fuhr ich auf das uns so verpönte Bankett hinauf. Aber da kam ich aus dem Regen in die Traufe. Das Bankett ist nämlich sehr genial angelegt, indem es alle 20—30 Schritt durch eine Rinne unterbrochen ist, die das Wasser vom Strassendamm in den Chausséeegraben leitet und nicht selten verschlammt ist. Ein kleiner Kanal wie bei den Banketts anderer Strassen, wäre zur Ableitung des Wassers jedenfalls besser im Interesse der Fussgänger und, man darf es fast nicht aussprechen, auch — der Radfahrer. Von diesem wunderbaren „Bankett“ musste ich bald wieder herunter, da mir die unvermeidlichen Luftsprünge mit meiner schwerbepackten Maschine auf die Dauer denn doch unangenehm wurden. In der That, ein besseres Abwehrmittel gegen bankettfahrende Radler hätte eine wohlweise Wegebau-Verwaltung nicht ausfindig machen können. Es wirkt sicherer als ein ganzes Heer protokollwütiger Gendarmen.

In Bruchsal angekommen restaurierte ich mich gründlich und sah mir nachher das saubere Städtchen etwas näher an. Es zählt ca. 12 000 Einwohner und war früher Residenz der Fürstbischöfe von Speyer. Das Schloss, welches im XVIII. Jahrhundert in musterhaftem Rokokostil aufgeführt wurde, erinnert stark an das prächtige Würzburger Residenzschloss und verdient immerhin einen kurzen Besuch. In der alten Peterskirche haben die letzten Bischöfe ihre Ruhestätte gefunden. Das Kriegerdenkmal für 1870/71 macht einen sehr vorteilhaften Eindruck.

Einige Stunden nachher sass ich wieder im Sattel und kam bald nach Durlach, einem hübschen Städtchen mit 8500 Einwohnern und bedeutender Industrie. Eines Besuches wert ist die Schlossruine und der aussichtsreiche, 250 m hohe Thurmberg, auf den eine Drahtseilbahn hinauf führt. Durlach, die frühere Residenz der Markgrafen von Baden-Durlach, war übrigens, wie Heidelberg, auch eine der unglücklichen Städte, die 1688 von den Vandalen — pardon Franzosen niedergebrannt wurden. Nach kurzem Aufenthalte in Durlach fuhr ich auf der breiten, belebten Landstrasse gemächlich nach Karlsruhe, wo ich ein halbes Stündchen später anlangte.

Das Wetter war den ganzen Tag über freundlich und nicht zu warm. Doch jetzt drohten schwarze Wolkenberge wiederum meiner Freude ein Ziel zu setzen. Ich nahm meinen Weg durch die kerzengerade, schön angelegte Kaiserstrasse, welche die Stadt in ihrer ganzen Länge von Osten nach Westen durchzieht, bis zum Hotel zum Tannhäuser, wo ich abstieg und Wohnung nahm. Nach dem Abendessen, dem ein erfrischendes Bad vorangegangen war, unternahm ich einen Streifzug durch die schöne Residenz, die ich bereits in früheren Jahren wiederholt besucht hatte.

Karlsruhe ist mit 75 000 Einwohnern die Haupt- und Residenzstadt des Grossherzogtums Baden und liegt in der Rheinebene am südlichen Saume des grossen Hardtwaldes. Im Jahre 1715 siedelte der Markgraf Karl Wilhelm von Baden-Durlach nach Karlsruhe über und legte dort den Grundstein zu dem prächtigen Schlosse, welches noch heute mit seiner ganzen Umgebung als ein Muster schönster Symmetrie gelten darf. Die Strassen laufen strahlenartig vom Schlosse aus und die Aussicht von der

41 m hohen Kuppel des Palais wird mit derjenigen, die man von der Höhe des Arc de Triomphe in Paris geniesst, nahe verwandt sein. Das Schloss ist von schönen botanischen Anlagen umgeben, die ein Meisterstück der Gartenbaukunst genannt werden dürfen. Im Norden erweitern sich diese Anlagen zu einem grossartigen Parke.

Auffallend erscheinen dem Fremden die in einfachem klassischem Stile gehaltenen Gebäude in der Umgebung des Schlosses, welche unter dem Architekten Friedrich Weinbrenner zu Anfang dieses Jahrhunderts aufgeführt wurden. In der Nähe des Schlosses befindet sich der reichhaltige botanische Garten, das Hoftheater und die Kunsthalle; letztere enthält bedeutende Kunstwerke aus den Gebieten der Plastik und der Malerei. Die mannigfaltigen hervorragenden Bauten der Residenz kann der Radfahrer am bequemsten in Augenschein nehmen, wenn er zu Rade eine Rundfahrt durch die ganz ebenen Strassen der Stadt unternimmt.

Am nächsten Morgen erhob ich mich in aller Frühe aus den Federn und prüfte nach dem Frühstück mein Rad auf seinen Zustand. Dasselbe war in Ordnung bis auf einige Rostansätze, die der Hausknecht in Heidelberg durch mangelhafte Reinigung verschuldet hatte. Ich ärgerte mich darüber, weil ich auf die Sauberkeit meiner Maschine stets ebenso sehr halte, wie der Reiter auf die Pflege seines Pferdes, und nahm mir vor, die Reinigung seitens der Hotelangestellten etwas genauer zu überwachen, oder für die Zukunft auf jede Hilfeleistung zu verzichten und das Putzen der Maschine selbst zu besorgen.

Bald sass ich denn wieder fest im Sattel und pfeillschnell sauste mein vortrefflicher Dürkkopp mit seiner Last in den herrlichen Morgen hinein nach

Oos. Üppige Saaten, grüne Wälder und Wiesen zogen an meinem Auge vorüber, die Scenerie bleibt hier fast durchweg dieselbe; links das waldige Neckargebirsland und rechts die weite Rheinebene. Vereinzelt stehende saubere Bauernhäuser und mehrere kleine Ortschaften sind die einzige Abwechslung auf der Landstrasse, und ich suchte deshalb möglichst bald nach Oos zu kommen, um von dort aus den so dankbaren Abstecher nach Baden-Baden zu machen.

Gegen 10 Uhr langte ich in Oos an und fuhr langsam die gute, sanft ansteigende Landstrasse hinan nach Baden, wo ich nach einer halben Stunde ankam. Baden-Baden ist für Deutschland das Bad der Bäder; die Stadt hat 14 000 Einwohner und eine jährliche Frequenz von durchschnittlich 50 000 Fremden aufzuweisen. Die Luft ist durchaus gesund, das Klima mild, und in Bezug auf landschaftliche Reize rivalisiert Baden-Baden erfolgreich mit Heidelberg. Die heissen Quellen waren schon den Römern bekannt, die die Stadt Civitas Aurelia Aquensis nannten. Sechs Jahrhunderte hindurch war Baden Sitz der Markgrafen von Baden-Baden. Im dreissigjährigen und im französischen Kriege 1689 fielen Burg und Stadt der Zerstörung anheim, und die Markgrafen verlegten ihre Residenz nach Rastatt.

Baden ist im Sommer ein Hauptsammelplatz der eleganten Welt, in kaum einer anderen Stadt herrscht ein durchweg so feiner Ton, wie gerade hier. In den prächtigen, die Stadt begrenzenden Anlagen und Alleen, von denen die den Oosbach aufwärts führende Lichten-thaler Allee als die schönste gerühmt wird, herrscht in den Vormittags- und Abendstunden das regste Leben. Der Luxus tritt uns hier in ausgesuchtestem Raffinement entgegen und die verschiedensten Sprachen schwirren bunt durcheinander. Was mir besonders

auffiel, waren die zahlreichen, mit riesigen Polizeinummern versehenen Fahrräder, auf denen Jung und Alt, Männlein und Weiblein in geschmackvollem Kostüm, statt den Tag in *Dolce far niente* zu verträumen, den nötigen Appetit zum Essen zu erradeln schienen. Gegen diese Leute sah ich in meinem verregneten Tourenkostüm mit dem sonnenverbrannten Gesichte aus wie ein Wilder aus dem Lande der Hottentotten.

Sehenswürdigkeiten der Stadt sind die schöne Stiftskirche, das Friedrichsbad, das Kaiserin-Augustabad, das Konversationshaus, das Theater und die Trinkhalle mit den Götzenberger'schen Fresken, die die Schwarzwaldsagen darstellen. Auf dem Michaelsberge erblickt man in malerischer Lage die griechische Kapelle und auf einer Vorhöhe des Battert das grossherzogliche Schloss. Auf einem weiteren Vorsprung dieses Berges liegt die Schlossruine Hohenbaden. Zu letzterer zog es mich am meisten empor, und so stieg ich denn auf dem schattigen Fusspfade zu ihr hinauf. Die Fundamente des mächtigen Baues stammen der Sage nach aus der Zeit der Römer, die anderen Überreste in ihrer jetzigen Gestalt zum grössten Teile aus dem XII. Jahrhundert. Wie bereits oben angeführt, wurde das Schloss im Jahre 1689 durch die Franzosen in Trümmer gelegt. Auf bequemer Treppe gelangt man zu der stolz gen Himmel ragenden Plattform, von der man eine ganz herrliche Aussicht über die villenumkränzte Stadt, den dunkeln Wald und das weite Rheinthal bis hinüber zu den Ausläufern der Vogesen geniesst. Zu unsern Füßen liegen die gewaltigen Überreste aus alter Zeit. Diese kahlen Wände haben einstens schönere Tage gesehen, sie sahen Geschlechter kommen und vergehn, frohe Feste, Jubel und Freude herrschten in ihrem Bereiche. Max von

Schenkendorf hat den Gefühlen, die sich ihm beim Anblick dieser Ruine aufdrängten, in folgenden Worten echter Poesie Ausdruck gegeben:

Oft wenn im wunderbaren Schimmer
Des Schlosses Trümmer vor mir stehn,
Im Sonnenschein, glaub' ich noch immer
In seiner Jugend es zu sehn.

Mit seinen Mauern, seinen Zinnen
Fern leuchtend in das freie Thal,
Der Helden starke Kraft darinnen
Sich labend bei dem Rittermahl.

Dann klingt's um mich wie ferne Stimmen,
Ich fühl' ein geisterhaftes Wehn,
Fort treibt es mich hinanzuklimmen
Einsam auf jene Felsenhö'n.

Doch oben alles ganz zerfallen,
Der Epheu schlingt sich um den Stein,
Und in den offenen Fürstenhallen
Spielt Waldesgrün mit Sonnenschein.

Diese Gedanken des Dichters erfüllten auch meine Brust, doch was helfen alle Reflexionen, fort damit, in einem weithin erschallenden Schubert'schen Liede machte ich dem gepressten Herzen Luft und bald war ich wieder aus dem Reiche poesievoller Vergangenheit in das moderne glänzende Alltagsleben eines Weltbadeortes zurückversetzt.

Dass in Baden-Baden auch bei bescheidenen Ansprüchen mitunter horrende Preise bezahlt werden, sollte ich in einem Hotel erfahren, doch alizusehr hat mich das nicht verdrossen. Bald wandte ich der Stadt den Rücken, um noch vor Anbruch der Nacht Lahr und das Städtchen Kippenheim zu erreichen, wo meiner alte, liebe Freunde harrten.

Nach Verlauf einer Viertelstunde war ich wieder in Oos und nahm den Kurs auf der sehr schlechten Strasse wieder nach Süden. Verschiedene Luftsprünge

waren mir noch beschieden, ohne dass ich aber dabei aus dem Sattel kam. Ich hatte auf der ganzen Reise bis jetzt nicht den geringsten Unfall zu verzeichnen gehabt und war deshalb der besten Hoffnung auch fernerhin davon verschont zu bleiben.

Die Landstrasse führt durch die hübschen Städtchen Steinbach und Bühl nach Achern. Kurz vor letzterem, bei Sasbach steht ein mächtiger Granitobelisk, den die Franzosen im Jahre 1829 zum Andenken an den 1675 hier gefallenen französischen Marschall Turenne errichten liessen. Achern hat 3400 Einwohner und bietet des Interessanten nicht viel. In der Nähe befindet sich das kleine Erlenbad mit warmen kochsalzhaltigen Quellen. Noch einige Kilometer weiter, und ich kam nach Renchen, einem saubern Städtchen mit dem Denkmale Grimmelshausens, der als Verfasser des trefflichen *Simplicissimus* allgemein bekannt ist. Nach einer weiteren Viertelstunde langte ich in Appenweier an, von wo aus eine schöne Strasse rechts ab nach Strassburg führt. Die alte vielumstrittene „wunderschöne“ Stadt zog mich auch heute wieder an, aber da ich bereits mehrere Male das Glück hatte von meinen dortigen Freunden geangelt und längere Zeit festgehalten zu werden, verzichtete ich für heute auf eine Erneuerung meiner Bekanntschaft mit den Reizen und Sehenswürdigkeiten Strassburgs. Während ich nun die etwas steigende Strasse weiter nach Offenburg hinauf fuhr, zogen meine Gedanken doch unwillkürlich nach Strassburg hinüber. Ich sah im Geiste von der Plattform des herrlichen gotischen Münsters auf das Häusermeer der Stadt hinab, stand vor dem Wunderwerke der grossen Uhr, dem prächtigen Kaiserpalast und in der im Blütenschmuck prangenden Orangerie. Meine Freunde sassen wohl wieder fidel und munter in ihrem Stammlokal, dem bekannten Restaurant zur

„Dickens Marie“, während ich einsam hier auf der Strasse radelte; schöner als hier wars wohl in jenem fröhlichen Kreise, aber heute liess ich mich nicht verleiten hinüber zu fahren.

Ich war froh, als ich in Offenburg angekommen war und bei einem guten Schoppen edlen Markgräflerweines meine Sehnsucht nach Strassburg und seinen Freuden vergessen hatte. Das Terrain ist in der Gegend von Offenburg so uneben, dass der Radler nur langsam vorwärts kommt. Im übrigen ist die Strasse auf der Strecke von Oos bis hierher von saftigen, grünen Wiesen begrenzt und in ihrer ganzen Länge zu beiden Seiten mit Schatten spendenden Obstbäumen eingesäumt. An der linken Seite zieht sich der Schwarzwald dahin und an der rechten blickt man zumeist weit in die Rheinebene hinaus. Offenburg ist ein gewerbereiches Städtchen mit 8500 Einwohnern. Als Hauptkuriosität fand ich daselbst ein Denkmal Francis Drake's, der um das Jahr 1586 jene niedliche, wohlschmeckende Knolle nach Europa gebracht, die unter dem Namen Kartoffel so wohlbekannt und je nach der Zubereitung eines unserer unentbehrlichsten und schmackhaftesten Nahrungsmittel geworden ist. Südlich von Offenburg überschreitet die Strasse den Kinzigfluss und zweigt ca. 18 Kilometer weiter nach Lahr ab. Diese Stadt liegt im Schutterthal, hat 10 800 Einwohner und ist von obstreichen Wiesen und herrlichem Walde umgeben. Lahr ist ein wohlhabender Ort mit blühender Tabak- und Leder-Industrie, schönen Kirchen, einem Denkmal für 1870/71 und hübschem Stadtgarten. Nach kurzem Aufenthalte fuhr ich in Lahr rechts ab, über die Schutter und befand mich bald bei Mietersheim wieder auf der Hauptchaussée.

In etwas mehr als einer Viertelstunde langte ich

in Kippenheim, einem kleinen, hübschen Städtchen an und stieg bei einer befreundeten Familie ab. Das erste, was sich hier unangenehm bemerkbar machte, war brennender Schmerz an Beinen und Armen, die dicke Beulen aufwiesen, deren Ursache mir bald klar wurde. Ich befand mich nämlich hier im Lande der „Rheinschnacken“, wie die Bestien im Volksmunde heissen. Es sind dies ganz kleine Fliegen, die in der feuchten Sumpfgegend des Rheines ihr kurzes Dasein fristen und Menschen und Tiere den ganzen Sommer hindurch unbarmherzig quälen. Die Bewohner dieser Gegend dürfen bei erleuchtetem Zimmer kein Fenster offen lassen und auch bei Tag werden die Fenster gewöhnlich mit einem dichten Drahtnetze abgeschlossen. Lässt man in jener Gegend diese Vorsichtsmassregeln ausser acht, so wird man unfehlbar jämmerlich zerstoehen. Das schöne fruchtbare Markgräflerland, in dem besonders gut der köstliche nach ihm benannte Wein gedeiht, ist mit Ausnahme weniger Orte, darunter Freiburg, dieser Plage ausgesetzt. Das beste und bequemste Mittel gegen diese, sowie überhaupt alle Stechfliegen ist Salmiakgeist, mit dem man die schmerzhafteste Stelle unmittelbar nach dem Stich gehörig einreibt. In der Regel bleibt die Geschwulst dann gänzlich aus.

Mit meinen Freunden verlebte ich dann bei einem vorzüglichen Tröpfchen echten, reinen Markgräflers einen vergnügten Abend. Wir sprachen über die schönen Ausflüge, die wir früher zusammen in den herrlichen Schwarzwald unternommen. Auch gedachten wir mit Freuden der schönen Abende vergangener Zeiten, an denen wir zusammen musiziert, an denen wir Wagner'sche Kunst gepflegt und dem Gesange gehuldigt hatten. Gerne erinnere ich mich der Stunden, die ich früher im trauten Kreise dieser

Familie verlebte, und auch fürderhin werden sie mir unvergesslich bleiben. Von Kippenheim fuhr ich am andern Tage nach Herbolzheim, Kenzingen und Freiburg. Die Strasse wird immer schöner, je näher man Freiburg kommt, sie führt durch dichten Wald ist, wenn man von einigen Hebungen und Senkungen absieht, glatt und eben.

Freiburg, die Perle des Breisgaus und eine der schönsten Städte Badens, hat 50 000 Einwohner, die sich zumeist durch einen gewissen Wohlstand auszeichnen. Die Stadt liegt auf dem rechten Ufer der Dreisam; sie wurde im Jahre 1091 von Berthold II., Herzog von Zähringen gegründet und hat seit jener Zeit gewaltige Stürme und manche Wandlung über sich ergehen lassen müssen. Seit dem Pressburger Frieden 1806 gehört die Stadt zum Grossherzogtum Baden. Freiburg ist eine der saubersten und behaglichsten Städte Deutschlands, das Klima ist gesund; die allabendlich aus dem Höllenthale wehende frische Waldluft säubert die Atmosphäre von allen unzuträglichen Dünsten, und an Stelle der nach heissen Tagen über andern Städten lagernden Schwüle tritt hier die erquickende ozonhaltige Schwarzwaldluft. Allerdings muss man sich Abends im Hochsommer vor Erkältung in Acht nehmen. An beiden Seiten der meisten Strassen befinden sich Kanäle, die von der Dreisam abgeleitetes reines Wasser führen und zum grössten Teile offen liegen. Den Fremden wundert es, dass da nicht öfters denjenigen ein kaltes, unfreiwilliges Bad bereitet wird, die unvorsichtig sind, oder dem Wein oder Gerstensaft allzu eifrig zugesprochen haben. Aber davon hört man nie etwas, die Freiburger sind an diese Rinnen gewöhnt. Die Hauptsehenswürdigkeit Freiburgs ist das Münster, eines der schönsten

gotischen Bauwerke aller Zeiten und Länder. Dasselbe ist von der Sohle bis zur Turmspitze in rotem Sandstein aufgeführt und seine Geschichte reicht bis ins XII. Jahrhundert zurück. Der 116 m hohe Turm selbst ist ein Wunderwerk klassischer Gotik, und es ist daran zu zweifeln, ob es gelingen wird, denselben wieder ebenso herzustellen, wenn er in den nächsten Jahren, wie verlautet, wegen Baufälligkeit abgetragen werden sollte. Einen prachtvollen Anblick gewährt derselbe bei bengalischer Beleuchtung. Auch das Innere der Kirche enthält zahlreiche Kunstschätze, und eine eingehende Besichtigung derselben dürfte sich auch für den flüchtigen Radler lohnen. Auf dem Markte, südlich vom Münster befindet sich das aus dem XV. Jahrhundert stammende Kaufhaus. Das Stadttheater erfreut sich in der Musikwelt des besten Rufes, wie überhaupt Freiburg als Musik- und Kunststadt weit über manchen Städten steht, die die doppelte und dreifache Einwohnerzahl haben. In der Nähe des Theaters befindet sich das Palais des Erbgrossherzogs. Die Universität Freiburg weist eine Frequenz von ca. 1500 Studierenden auf und genießt Weltruf. Das Moest'sche Siegesdenkmal für 1870/71 am nördlichen Ende der Kaiserstrasse gereicht der Stadt zur Zierde und die alten Thore sind stumme Zeugen aus Freiburgs Vergangenheit. Auf dem Franziskanerplatze, an dem das Rathaus und die Martinskirche liegen, steht das Denkmal des Franziskanermönchs Berthold Schwarz, der im Jahre 1330 in Freiburg das Schiesspulver erfunden hat. Was der Stadt Freiburg vor allem zu ihrem Rufe verholfen hat, ist die wunderbare Umgebung. Wohl kaum eine Stadt Deutschlands ist an herrlichen Spaziergängen so reich wie gerade „die Perle des Breisgaus“. Dicht am Fusse des Schlossberges hingestreckt, steht die

Stadt in unmittelbarer Verbindung mit dem Schwarzwald; innerhalb einiger Minuten ist man draussen, im frischen duftenden Waldesgrün. Bei beschränkter Zeit lohnt sich die Besteigung des Schlossberges, von dessen Gipfel man eine schöne Aussicht über die Stadt, das Dreisamthal und die Rheinebene mit dem Kaiserstuhl geniesst. Bei klarem Wetter sind auch die Vogesen in ihren Umrissen deutlich sichtbar. Ein herrlicher Spaziergang ist der nach dem $\frac{3}{4}$ Stunden von Freiburg gelegenen Günthersthal. Der Fussweg führt am Saume des Waldes entlang und ist schattig; der Radfahrer folge der schönen, glatten Strasse dorthin. Ist man aber an die Zeit nicht gebunden, so schliesse man sich mir auf meinem Ausfluge zum Feldberg an. Am Abend meiner Ankunft in Freiburg ging ich früh zu Bett, um am andern Tage zu der mir bevorstehenden besondern Anstrengung neue Kräfte zu sammeln.

V. Kapitel.

Durchs Höllenthal zum Feldberg.

Quer durch die oberrheinische Tiefebene.

Ein Streifzug in die Vogesen.

Ein schöner Sommermorgen war es wiederum, als ich von Freiburg nach dem Höllenthal aufbrach. In der breiten Dreisamebene kam ich auf leicht ansteigender, gutgedeckter Strasse schnell vorwärts und langte bald in Himmelreich, einer kleinen Ortschaft an der Mündung des Höllenthal, an. Jegliches Gepäck hatte ich in Freiburg gelassen, da ich doch wieder dorthin zurückkehren musste, wenn ich nicht von meinem Reiseplan abweichen wollte. Die Maschine lief jetzt ohne weitere Belastung bedeutend leichter als vorher mit dem unvermeidlichen Gepäck. Dies kam mir besonders jetzt zu gute, denn die Strasse geht von Himmelreich ab thalaufwärts in sehr starke Steigung über. Endlich musste ich doch absteigen und führte mein Rad durch das immer enger werdende, hochromantische Thal hinauf bis nach der Bahnstation Hirschsprung, von wo aus ich es nach Titisee expedierte. Damit war ich meiner Bürde ledig und hatte bei dem herrlichen Wetter eine der schönsten Fusswanderungen vor mir, die der Schwarzwald überhaupt bietet. In der Nähe der Station Hirschsprung ragt der mächtige Felsen gleichen Namens empor und erhöht das romantische Gepräge der Scenerie. An der rauschenden Dreisam entlang wanderte ich weiter und kam bald nach der Station Höllsteig. Ich hatte damit bereits die Höhe von 740 m ü. M.

erreicht und befand mich ca. 24 km östlich von Freiburg.

In dem vorzüglichen Gasthause „Zum Sternen“ sammelte ich bei einem frugalen Frühstück neue Kräfte. Zum Besitzstande des Sternen gehört die 144 m lange, wildromantische Ravenna-Schlucht, die dem Gasthose gegenüber von der Zahnradbahn in schwindelnder Höhe überschritten wird. Diese Schlucht hatte ich schon öfters besucht, aber sie ist so grossartig und interessant, dass ich mir auch diesmal eine Wanderung durch dieselbe nicht versagen konnte. Zu beiden Seiten steigen die Felswände steil zum Himmel an, und unten tobt die wilde Ravenna über mächtige Felsblöcke und angeschwemmte Baumstämme hinweg. Der Weg führt auf der Thalsohle an einem schönen Wasserfall vorbei weiter und wendet sich dann nach rechts der Höhe zu, von welcher man eine recht hübsche Aussicht hat. Von dort aus gelangt man nach einigen Minuten auf die Landstrasse. Der Spaziergang vom Sternen und zurück nimmt kaum ein kleines Stündchen Zeit in Anspruch und ist überaus lohnend.

Nun aber meinem Ziele, dem Feldberg entgegen! Ich nahm alle Energie zusammen und stieg in $\frac{3}{4}$ Stunde den vielfach gewundenen Fusspfad hinauf auf die Alpersbacherstrasse, dabei immer dem vom Schwarzwaldverein sinnreich angelegten Wegweiser, der „blauen Farbe“ folgend, bis ich auf die grosse von Posthalde kommende Strasse gelangte. Auf dieser schritt ich thalaufwärts weiter bis zum Engel, nahm hier den mit weisser Farbe gezeichneten Pfad bis zur Lochrütte, die 1163 m über dem Meere liegt und dann gings zum Rinken und über den Reinmarteshof nach dem Feldsee. Dieser See bildet mit seiner Umgebung eine Waldidylle von bezaubernder Schönheit. In dem

1113 m hoch liegenden klaren Wasserspiegel malt sich das dunkle Grün der vom See steil aufstrebenden Tannenwäldchen, und gigantische Schatten werfen die hohen Felswände in das in unheimlicher Stille da liegende Wasser. Der Feldsee ist der grossartigste aller Schwarzwaldseen, und sein Anblick ruft bei vielen Leuten ein leises Gruseln wach, besonders dann, wenn man von der Höhe des Feldberges zu ihm hinabsteigt. Nachdem ich hier einige Zeit in den Genuss dieser Naturschönheit versunken gewilt und ausgeruht hatte, stieg ich den schattigen Fusspfad hinauf bis zu dem vorzüglichen Feldberghotel. In diesem 1279 m hoch gelegenen Gasthofs restaurierte ich mich und setzte dann meine Wanderung fort bis zum Gipfel des Feldberges. Ich hatte vom „Sternen“ bis hierher ca. 4 Stunden gebraucht und bestieg nun den Louisenturm, auf dem ich durch eine schöne Aussicht reichlich entschädigt wurde für die Anstrengungen und Strapazen der weiten Fusswanderung.

Der Feldberg ist einer der höchsten Berge Deutschlands, wenn man von den Bayrischen Alpen absieht; er liegt 1495 m über dem Meere, und mehr als 1200 m über Freiburg. Die Vegetation hört auf dem breiten Rücken dieses Berges fast gänzlich auf, nur zähe Gräser fristen hier oben ein kümmerliches, kurzes Dasein. Der Rundblick vom Louisenturm ist grossartig. Im Norden sieht man weit über die andern Schwarzwaldberge hinweg bis zum Kandel. Im Westen schweift der Blick über den Hirschkopf und den Schauinsland, bei klarem Wetter sieht man in dieser Richtung die Rheinebene bis zum Kaiserstuhl und die Umrisse von Strassburg. Im Nordosten liegt das Bärenthal und der Titisee, im Süden bietet sich bei ganz nebelfreiem Wetter ein Bild, wie man es schöner selbst von den Schweizerbergen kaum geniessen

dürfte. Der Horizont ist von Osten bis Südwesten von einem herrlichen Alpenpanorama begrenzt, man sieht, von der Zugspitze im Bayrischen Oberland ausgehend, die Vorarlberger Alpen, die ostschweizerischen Höhenzüge mit dem Säntis, die lange Kette der Kurfürsten, die Central-Schweiz mit dem Glärnisch, Tödi, Uri-Rotstock und Pilatus, das Berner Oberland mit den Gletschern der Berge Eiger, Mönch und Jungfrau, weiter rechts das Montblanc-Massiv und im Südwesten die langgestreckten dunklen Rücken des Jura und der Vogesen. Nach den letztern warf ich einen sehnsuchtsvollen Blick hinüber, denn am Abend des nächsten Tages hoffte ich bereits auf dem Kamme derselben, am Weissen See, zu weilen. Ich hatte eine herrliche Aussicht, einen nebelfreien Nachmittag angetroffen und beglückwünschte mich zu diesem günstigen Zufall, der den ganzen Sommer hindurch nur einige Male zu verzeichnen ist.

Den eine Stunde weiten Weg von der Spitze des Berges bis zum Hotel legte ich mit „Hüften fest“ im Dauerlauf zurück. Am Feldbergerhof stand der Postwagen bereits zur Abfahrt gerüstet, und ich eroberte glücklicherweise noch einen Sitz in der luftigen Höhe auf dem Bock zur Seite des Postillons. Ich muss gestehen, dass ich den weichsten Polstersitz innerhalb des Wagens oder in einem Pullmann'schen Eisenbahnwaggon nicht mit meinem harten Throne hier oben vertauscht hätte, denn die Scenerie bietet eine Fülle herrlicher Landschaftsbilder und lieblicher Waldidyllen. In schnellem Tempo gings die Strasse hinab, zu dem im Sonnenstrahle erglänzenden, rings von dunkeln Wäldern umgebenen Titisee. Hier hielt ich mich nicht lange auf, sondern eilte zur Eisenbahnstation, wo ich mein Rad in Empfang nahm. Dann lenkte ich langsam dem Abend entgegen ins Höllenthal

hinein, um noch vor der Dunkelheit nach Freiburg zurückzugelangen.

Und fürder gings vom Himmelreich
Ins Höllenthal hinunter,
Die Almen grün im Sonnenstrahl
Die weissen Wasser drunter.

Ca. 30 km waren vom Titisee bis an mein Ziel zu absolvieren, und in kaum 2 Stunden hatte ich den bei einiger Schnelligkeit der Fahrt nicht ungefährlichen Weg zurückgelegt und meine Aufgabe für den heutigen Tag in schönster Weise durchgeführt. Bald ging ich zu Bett und ward vom Schlafe umfangen. Zauberisch schönen Coulissen gleich, lag im Traume der Schwarzwald vor mir und muntere Wassernixen raunten mir Waldgeheimnisse zu, die sie der Quelle abgelauscht. Meine Gedanken eilten zurück in jene Zeit, da Zwerge und Gnomen unter dem grünen Laubdache dieses Waldes das Scepter führten. Ich träumte von den klaren Bergbächen, die unaufhaltsam zu Thale streben und in ihrem Laufe zahlreiche Mühlen treiben, ich träumte von den schlichten Menschen, die an deren Ufern ein friedliches, glückliches Dasein fristen, ich träumte von den idyllischen, sorgsam gepflegten Fusspfaden, die sich in malerischen Windungen durch den Waldesdom hinziehen, ich träumte von den blumenreichen, sonnigen Almen und von den unzähligen, gefiederten Sängern, die den schönsten unserer deutschen Wälder, den Schwarzwald, mit ihren fröhlichen Weisen beleben und des Menschen Herz erheben und erfreuen.

Als ich am andern Morgen erwachte, lachte die Sonne bereits freundlich in mein trautes Zimmer; schnell war ich angekleidet, prüfte die Maschine, die den Eisenbahntransport glücklich überstanden hatte, und sauste mit einem letzten Blick auf die üppigen

Weingelände des Schlossberges direkt nach Westen, dem Rheine zu.

Mein Dürkopp lief vorzüglich, und da die gute, 13 Kilometer lange Chaussée von Freiburg nach Gottenheim langsam fällt, kam ich schnell von der Stelle. So ist das Radeln eine wahre, ungetrübte Freude. Zu beiden Seiten der Fahrstrasse, die nur in der Nähe des Kaiserstuhls einige Steigungen aufweist, dehnen sich weite grüne Wiesen und wogende Felder aus, hinter mir der Schwarzwald und vor mir die Vogesen. Die Luft ist so rein und wohlthuend, dass man sie mit wahrem Wohlbehagen in sich aufnimmt.

Gegen 10 Uhr war ich in Altbreisach, einer auf steilem Felsen thronenden Stadt von 3100 Einwohnern, Das auf dem höchsten Punkte der Stadt gelegene und im Basilikenstil erbaute Stephansmünster mit der davor gelegenen Terrasse bildete für mich den Hauptanziehungspunkt. Ich kletterte empor und hatte von letzterer einen sehr schönen Ausblick auf den am Fusse des Berges dahinfließenden Rhein; im Westen erglühten die kahlen Felswände der Vogesen in der Sonne, aus dem Osten winken die dunkeln Kämme des Schwarzwaldes herüber, und im Norden zieht sich der Kaiserstuhl dahin. Als Wegweiser nach der französischen Grenze kann man die Schusslinie der hier oben aufgestellten, von den Franzosen erbeuteten grossen Kanone betrachten. Das Innere der Kirche bietet manches Originelle und Sehenswerte. In früheren Zeiten war Altbreisach eine starke Festung, „des hl. römischen Reichs Hauptkissen“, der Schlüssel Deutschlands; heute hat die Stadt keine strategische Bedeutung mehr.

Bald war ich wieder mit meinem treuen Stahlrösslein, welches ich am Fusse des Berges gelassen

hatte, vereint, überschritt auf der holperigen Schiffbrücke den Rhein und kam nach Neubreisach, einer kleinen Festung im Elsass. Die Gegend ist hier ganz eben und die Strasse ebenso schön und tadellos wie diejenigen am Mittelrhein. Infolge dieser günstigen Verhältnisse kam ich bald nach Colmar und hatte damit die Rheinebene in ihrer ganzen Breite von 47 km in etwas mehr als zwei Stunden durchquert. Colmar hat 30 500 Einwohner, ist $3\frac{1}{2}$ Fusstunden vom Rheine und ungefähr $\frac{3}{4}$ Stunde von den Vogesen entfernt. Die Stadt hat bedeutende industrielle Anlagen, einige hübsche Denkmäler französischer Staatsmänner, ein Museum und ein Theater. Im übrigen bietet Colmar, die Neustadt ausgenommen, mit den zahlreichen engen Strassen und altertümlichen Häusern ein typisches Bild mittelalterlicher Bauart. Doch weiter zieht es mich, majestätisch grüssen die Vogesen herüber, hin zu ihnen, in die schöne Gebirgswelt!

Gestärkt und gekräftigt durch ein treffliches Mittagmahl bestieg ich aufs neue mein unermüdliches Rad und fuhr mit der Dampfstrassenbahn auf der schönen Chaussée um die Wette bis nach Kaysersberg und Schnierlach. Die Strasse beginnt von Kaysersberg ab ganz bedeutend zu steigen; man befindet sich hier bereits mitten im Gebirge, eine Scenerie bietet sich dem Auge, die an Lieblichkeit manche bekanntere und besuchtere Gegenden bei weitem übertrifft. In Schnierlach vertraute ich meine Maschine wiederum der Bahn an, indem ich sie nach Münster im Fecht- oder Münsterthale spedierte. Dort, am Endziele meiner Fusswanderung durch die Vogesen, wollte ich sie am nächsten Tage wieder in Empfang nehmen; auf einer Vogesentour kann man das Rad nämlich absolut nicht verwenden. Ich nahm nur das Unentbehrlichste, die Wegekarten und vorsichtshalber auch

den in einer an der Lenkstange angebrachten Tasche, wohlverwahrten Revolver mit. Die Vogesen sind bekanntermassen wegen der Nähe der Grenze und ihrer Unwirtlichkeit nicht so sicher wie der Schwarzwald, zahlreiches Gesindel treibt sich hier herum, und schliesslich ist doch Vorsicht die Mutter der Weisheit. Am nächsten Zaune schnitt ich mir den unvermeidlichen festen „Bergstock“ und wanderte den in Schnierlach links von der Strasse abzweigenden steinigten Fusspfad hinan, der direkt nach dem Weissen See führt.

Nach 2 $\frac{1}{2}$ stündiger, anstrengender Fusstour in praller Sonnenhitze, über Stock und Stein langte ich an dem ersehnten Ziele, dem 1054 m hoch gelegenen Weissen See an.

In dem Forsthause wartete meiner eine vorzügliche Verpflegung, und ich beschloss, daselbst zu übernachten. Ich war sehr müde, vor allem hatte mich der durch die grosse Hitze und die äusserste Anstrengung hervorgerufene Durst bis hierher unaufhörlich gequält. Wirtshäuser giebt es an dem Wege nicht und völlig ermattet, hatte ich in einer einsam liegenden Hütte um Milch bitten müssen. Die Leute verstanden anfänglich weder mein Deutsch noch mein korrektes Französisch, aber schliesslich bekam ich von diesen schlichten Bergbewohnern, die in ihrem Leben wohl noch kaum ein Dutzend Radfahrer gesehen, doch das Gewünschte und liess es mir trefflich munden. Als ich bezahlen wollte, weigerten sich die guten Leute Geld von mir anzunehmen, warum, weiss ich nicht; entweder trat hier die edle altdeutsche Gastfreundschaft unverfälscht zu Tage, oder man hielt mich für einen ganz armen Schlucker; ich nahm das erstere an.

Der Weisse See ist bekannt durch seine köstlichen Forellen, und solche liess ich mir denn unter anderm

auch trefflich munden. Gegen Sonnenuntergang unternahm ich noch einen kleinen Spaziergang um den an zwei Seiten von mächtigen, steilen Granitfelsen eingeschlossenen 62 m tiefen See. Als ich drunten am Abflusse desselben, einem wilden, klaren Bergbache anlangte, dämmerte es bereits. Aber ich hatte keine Lust, auf demselben Wege, den ich gekommen, zum Hotel zurückzukehren und bog deshalb rechts vom Pfade ab. Als mein Ziel fasste ich die Höhe oberhalb des Sees ins Auge und kletterte auf allen Vieren über die grossen, bemoosten Granitblöcke hinweg; ein guter Radfahreranzug hält ja solche Extravaganzen aus. Mit vieler Mühe kam ich ungefähr bis zur Mitte des Berges, und hatte damit das Felslabyrinth hinter mir. Nun wurde das Klettern aber noch anstrengender und gefährlicher, indem sich den Steinblöcken ein sehr steil aufsteigender glatter Rasen anschloss. Ich dachte schon an die Aufgabe meines Planes; aber nein, hinauf musste ich doch. Auf den Knien liegend zog ich mich an Grasbüscheln und vereinzelt stehenden Sträuchern allmählich empor und erreichte auf diese Weise endlich die Höhe. Von dort aus schaute ich in die grausige Tiefe hinab und konnte mich eines leisen Fröstelns, ob des gefahrvollen Wagnisses, welches ich im Halbdunkel unternommen, nicht entwehren. Ich war an dem Ostabhang des Gebirgskammes emporgestiegen, daher auch die Dunkelheit. Aus dem Westen sandte die glutrote Sonnenscheibe eben ihre letzten Strahlen zu mir herüber und ein kühler Abendwind, der mich hier auf dem 1250 m hohen Reissberg umwehte, bestimmte mich, möglichst bald ins Hotel zurückzukehren, da ich mir in dem erhitzten Zustande leicht eine Erkältung hätte zuziehen können. Der aus der Entfernung so harmlos beurteilte „Spaziergang“ hatte

mich drei Stunden Zeit und unzählige Schweisstropfen gekostet. Die Nacht brachte mir einen so festen und gesunden Schlaf, dass ich erst gegen 8 Uhr morgens erwachte.

Nach dem Frühstück machte ich mich wieder auf die Sohlen, um möglichst bald über den kahlen, unwirtsamen Kamm hinweg nach der Schlucht zu gelangen. Der schmale Fusspfad führt auf der deutschen Seite fest an den Grenzsteinen vorbei. Zur Linken blickt man in die Thäler der Vogesen hinab, auf die Rheinebene und den Schwarzwald. Rechts dehnt sich das französische Département des Vosges aus. Es bedeutet doch für jedes deutsche Herz eine Genugthuung, wenn man auf dieser Grenze unseres Vaterlandes dahinwandert, und sich die welterschütternden Vorgänge vergegenwärtigt, die in den Jahren 1870/71 die Grenzverschiebung vom Rheine nach hier zur Folge hatten; man denkt unwillkürlich an die Ströme heissen Jugendblutes, die vergossen werden mussten, ehe französischer Willkür und Eroberungssucht hier auf der stolzen, von der Natur errichteten Gebirgsfeste ein Ziel gesetzt werden konnte.

Dem Pfade folgend kam ich an dem kleinen Schwarzen See vorbei, der tief unten den düstern Schlund eines erloschenen Vulkans ausfüllt, und gelangte nach einer kleinen Irrfahrt im Walde nach der Schlucht, durch welche die grosse Fahrstrasse führt, die das Münsterthal mit der nächsten französischen Stadt Gérardmer, also Deutschland mit Frankreich verbindet. An der südlichen Seite der Strasse liegt ein deutsches Wirtshaus, in dem die Franzosen ihren Durst mit deutschem Biere löschen und gleichzeitig ihren Bedarf an Streichhölzern decken. In Frankreich kostet bekanntlich ein gewöhnliches Kästchen sogenannter schwedischer Zündhölzer in-

folge des Staatsmonopols 10 Cts. An der gegenüberliegenden Seite, in dem französischen Hotel trinken deutsche Ausflügler einen preiswerten guten Bordeauxwein, wenn ihnen die Kehle auf einer Gebirgstour trocken geworden ist. Zu den letztern gehörte auch ich und nachdem ich gestärkt war und ausgeruht hatte, setzte ich meinen Weg nach Münster fort, indem ich dem vom Vogesenklub angelegten schattigen Pfade durch die romantische Schlucht abwärts folgte. Dieser Fussweg beginnt an der deutschen Seite der Strasse, in nächster Nähe des deutschen Wirtshauses und ist allen Fussgängern sehr zu empfehlen. Er führt unter dem fast undurchsichtigen Dache hochstämmiger Tannen abwärts und ist reich an Glanzpunkten echter Hochwaldpracht. Nichtsdestoweniger hätte ich aber viel darum gegeben, wenn ich mein Rad hier oben gehabt hätte, um damit auf der schönen abfallenden Chaussée in kürzester Zeit eine Strecke zurückzulegen, zu der ich nun zu Fusse mehr als drei Stunden brauchte. Endlich kam ich sehr ermüdet in Münster an, und sammelte bei einem guten Mittagessen neue Kräfte zur Weiterfahrt. Die Stadt hat 5800 Einwohner, sehr saubere Strassen, reizende Anlagen und eine wundervolle Umgebung. Ihre Entstehung verdankt sie der im Jahre 660 durch König Childerich gestifteten Benedictiner-Abtei, von welcher heute nur noch spärliche Reste vorhanden sind.

VI. Kapitel.

Zur Schweizer Grenze. Über den Hauensteinpass in den Aargau. Das Aarethal und Bern.

Nachdem ich in Münster einige Stunden ausgeruht und dann mein Rad am Bahnhofe in Empfang genommen hatte, setzte ich die Reise fort. So müde ich auch durch die lange Fusstour in den Beinen geworden war, das Radeln ging doch gerade so flott von statten, als ob ich eben erst aus den Federn gekrochen wäre. Der Grund hierfür liegt darin, dass bei der Bewegung auf dem Rade die Muskeln in ganz anderer Weise arbeiten, als bei der Vorwärtsbewegung zu Fuss. Colmar berührte ich im weitem Verlaufe der Fahrt nicht mehr, sondern bog unterhalb Winzenheim rechts ab nach Hattstatt und Rufach. Die Strasse ist tadellos und fast eben. An der rechten Seite im Westen ziehen sich die Vogesen dahin, auf deren Abhängen mehrere Ruinen thronen, von denen Burg Dreienegisheim, mit ihren weithin sichtbaren Türmen, den sogenannten „Drei Exen“ die interessanteste ist.

In praller Sonnenhitze, glücklicherweise aber mit leichtem Rückenwind gelangte ich bald nach Mühlhausen, der industriereichsten Stadt des Elsass. Zahlreiche mächtige Schloten verkünden bereits aus weiter Ferne die Nähe der 77 000 Einwohner zählenden Fabrikstadt, die in der Textilbranche einen Weltruf genießt. Für den Radler bietet sie ausser guten Elsässer Weinen und trefflichen Bieren kaum etwas

Interessantes und deshalb beschloss ich bald weiter zu fahren, um noch an demselben Abend die Schweizer Grenze zu erreichen. Aber die Hitze hatte ihren Höhepunkt erreicht und ich war infolge dessen und der anstrengenden Fusstour von dem Kamme der Vogesen herab so müde geworden, dass ich es vorzog, den Rest meines heutigen Pensums, noch ca. 30 km, mit der Eisenbahn zurückzulegen. Die Vernunft geht doch über das stolze Gefühl, die ganze Reise mit dem Rade zurückgelegt zu haben. Übrigens dachte ich auch, da es gerade Sonntag war, an die Möglichkeit, dass man mich mit meiner Maschine, wie es beispielsweise an der belgischen Grenze der Fall ist, ohne Plombe überhaupt nicht auf der Landstrasse in die Schweiz hineinlassen könnte. Nach einstündiger Bahnfahrt kam ich in Basel an, wartete geduldig, bis alle Mitreisenden am Zollamte abgefertigt waren, und bat dann um Plombirung des Rades und um einen Freischein, der $10\frac{1}{2}$ Francs kostet. Mittels dieses Scheines und der Plombe kann man für die Dauer eines Jahres die Schweizer Grenze nach allen Seiten hin überschreiten; d. h. jedesmal muss der Schein jedoch von der Zollbehörde des Grenzortes visiert werden; den hinterlegten Zollbetrag erhält man zurück, wenn man das Land innerhalb der im Freischein bezeichneten Frist definitiv verlässt. Die Mitglieder des Touring-Club und anderer Radfahrervereinigungen haben nur ihre Legitimation vorzuzeigen, Geld dagegen nicht zu deponieren. Hier war ich also bald glücklich fertig und fuhr in die Stadt hinein, wo ich im Hotel abstieg.

Basel liegt mit 90 000 Einwohnern, von denen 140 Millionäre sind, zu beiden Seiten des Rheines, der hier einen grossen Bogen von Osten nach Norden beschreibt, und ist Hauptstadt des gleichnamigen schweizerischen Cantons. Die Stadt macht auf den

Fremden einen guten Eindruck; die meisten Neulinge sind jedoch insofern enttäuscht, als sie bereits in der Nähe von Basel „Schweizerberge“ vermuten. Basel liegt aber in der Rheinebene und nur der mit starken Gutturallauten durchsetzte Dialekt erinnert daran, dass man deutschen Boden verlassen hat. An Sehenswürdigkeiten bietet Basel nicht mehr als andere Städte gleichen Ranges. Das Museum enthält u. a. eine Anzahl Bilder Arnold Böcklins, der im Jahre 1827 in Basel geboren wurde und als der bedeutendste Maler der Gegenwart bekannt ist. Das Münster mit seinen roten Sandsteinmauern, den schlanken Türmen und dem auffallenden bunten Dache birgt manche Kunstschatze aus alter Zeit; das Rathaus, die Kunsthalle und der Zoologische Garten bilden die weiteren hervorragenden Sehenswürdigkeiten Basels. Bemerkenswert ist ein soeben fertig gewordenes prächtiges Denkmal, welches in der Nähe des Centralbahnhofes gelegen ist. Dasselbe wurde der Stadt Basel von einer Strassburger Familie zur „Erinnerung an den Opfermut der Baseler während der Cernierung Strassburgs 1870/71“ geschenkt. Das Bauwerk ist ein Juwel edelster Architektonik. Ich hatte die Stadt schon früher gesehen und zog es deshalb vor, ein Stündchen ins Concert zu gehen und mich dann zeitig zur Ruhe zu begeben.

Die Sonne weckte mich am andern Morgen mit ihren Strahlen aus einem erquickenden Schlummer. Mein Rad war in Ordnung, bald hatte ich Basel den Rücken zugewandt und fuhr auf der ausgefahrenen, staubigen Chaussee nach Liesthal, einem hübschen, von bewaldeten Anhöhen umgebenen Städtchen. Von hier ab geht die Strasse in starke Steigung über, die sich bis Läuflingen, einem einige Kilometer weiter liegenden Orte, ohne grosse Mühe bewältigen lässt.

Dann aber hört die Gemütlichkeit für den Radfahrer auf; ein mächtiges Bollwerk, der Jura mit dem 845 m hohen Hauensteinpass stellt sich ihm in den Weg und setzt dem beflügelten Laufe des Rades ein Ziel. So stieg ich denn, die Maschine an der Hand führend, langsam die Strasse hinan, schwelgend in der würzigen, kühlen Bergluft, die dem Bewohner des Flachlandes so unendlich wohl thut. Nach Verlauf von ungefähr einer Stunde war ich auf der Passhöhe, wo sich eine prächtige Aussicht über die Alpen vom Säntis bis zum Montblanc eröffnet, angelangt und fuhr in kaum einer halben Stunde auf der kurvenreichen und nicht ungefährlichen, steil abfallenden Strasse nach Olten. Der Gebrauch der Bremse ist bei einer solchen Thalfahrt unvermeidlich und ich möchte keinem der Radler, welche die Bremse für ein höchst überflüssiges Ding halten, anraten ein Experiment zu machen und ohne gute Bremsvorrichtung zu Thal zu fahren.

Olten ist einer der Hauptknotenpunkte des schweizerischen Eisenbahnnetzes und liegt in hübscher Gegend auf beiden Ufern der reissenden, wasserreichen Aare ausgebreitet. Von Olten aus fuhr ich flussaufwärts hinauf nach Schoenenwerd. Dort wurde ich von langjährigen, lieben Bekannten auf das herzlichste empfangen und verbrachte den Abend in der Erinnerung an längst verrauschte Tage, an die Zeit des sonnigen Lebensmaien. Am nächsten Morgen besuchte ich Aarau, die 7200 Einwohner zählende altertümliche Hauptstadt des Kantons Aargau, und fuhr dann zurück nach Olten, um noch am selbigen Tage Bern zu erreichen.

Mit Volldampf ging die Fahrt von statten, in Olten nahm ich die über Aarburg nach Bern führende Strasse, da diejenige, welche über Solothurn geht, weniger interessant und länger ist. Aarburg liegt in

der Höhe von 401 m ü. M. an der Aare und verdankt seinen Namen dem auf steilem Felsen thronenden Schlosse Aarburg, welches im Jahre 1660 dort erbaut wurde und heute als Fabrik eingerichtet ist. Einige Kilometer hinter Aarburg erlitt meine Reise die erste unfreiwillige Störung, indem plötzlich dem Hinterreifen der Atem ausging und ich auf der Felge fuhr. Zufällig befand ich mich in der Nähe eines Bauernhauses und untersuchte dort den Reifen, in welchem ich einen dicken Hufnagel entdeckte. Schnell zeichnete ich die defekte Stelle, zog den Nagel heraus, löste den Gummimantel an der betreffenden Stelle, verschloss die Verletzung mit Paralösung und Verbandstoff, brachte den Mantel wieder vorsichtig auf die Felge und zehn Minuten später war der Schaden geheilt und das Rad wieder reisefertig. Zahlreiche Bauern und Schwyzermaitli, sahen dem Schauspiele, welches ihnen hier wohl sehr selten geboten wird, mit staunenden Blicken und offenem Munde zu. Ich erbat mir zur Stärkung ein halbes Liter Milch und etwas Brot, was mir vortrefflicher mundete als sonst das beste Beefsteak. Als ich bezahlen wollte, gings mir gerade so wie in den Vogesen, die Leute wollten von mir kein Geld annehmen. Wahrlich, edle unverdorrene Naturmenschen! Und was für ein Unterschied besteht zwischen diesen und den Bewohnern der kulturbeleckten Gegenden des Berner Oberlandes und des Vierwaldstätter Sees, wo den Fremden nie genug abgefordert werden kann. Die Landstrasse ist auf der ganzen Strecke von Olten bis kurz vor Bern tadellos, einige kleine Steigungen, die dieselbe aufweist, lassen sich ohne Mühe bewältigen. Zur rechten Seite fällt der Blick auf die mächtigen Gebirgszüge des Jura, zur linken ziehen sich die bewaldeten Höhen des schweizerischen Mittellandes dahin.

Wenn man in Norddeutschland von einer Radtour durch die Schweiz spricht, so glaubt jeder, dass sich dem Radler in diesem Lande schier unüberwindliche Terrainschwierigkeiten entgegenstellen. Dem ist aber nicht so, man fährt daselbst im allgemeinen besser und bequemer als in Süddeutschland oder in unserm hügeligen Rheinlande. Die Hauptstrassen in der Schweiz führen eben gerade wie die Eisenbahnlinien durch die Flussthäler, die gewöhnlich erst in der Nähe der Flussquelle oder an der Grenze eines andern Flussgebietes zu bedeutender Höhe aufsteigen. An diesen Wasserscheiden hört das Radfahren in der Regel ganz auf, man drückt die Maschine mehrere Stunden den Berg hinan, bis auf die Höhe des Passes und saust dann an der andern Seite auf steil abfallender Strasse wieder in ein neues Flussthal hinunter. Das Besteigen der Pässe ist bei schönem, klarem Wetter absolut nicht langweilig, im Gegenteil, es bietet dem sonst schnell dahingleitenden Radler eine Fülle der schönsten landschaftlichen Reize; in jede Einzelheit der wunderbaren Alpenwelt kann er sich bei dieser Gelegenheit mit Musse vertiefen.

Als Orte von Bedeutung sind auf der Strecke von Aarburg bis Bern nur Langenthal und Winigen hervorzuheben, die auch einen sehr guten Eindruck machen und wie die meisten schweizerischen Dörfer elektrisch beleuchtet sind. Die Elektrizität, die der Dampfkraft in unsern Tagen zu einem gewichtigen Mitbewerber erwachsen ist, spielt in der Schweiz überhaupt eine verhältnissmässig grössere Rolle als in Deutschland. Der Grund für diese Erscheinung ist die immense Wasserkraft, die in den schweizerischen Gebirgsflüssen liegt, und nur zu einem ganz geringen Teile praktisch verwertet wird. Ist eine Anlage zur Erzeugung elektrischer Kraft, die zumeist auf dem

Turbinen-System beruht, einmal vorhanden, dann kostet der Betrieb im Vergleich zum Gewinn an Kraft und Licht kaum noch Nennenswertes. Umfangreiche industrielle Werke werden in der Schweiz, z. B. am Rhein, an der Aare, an der Limath und an andern Flüssen ausschliesslich durch Elektrizität getrieben. Die Schweizer Flüsse haben vor denjenigen, die im Mittelgebirge entspringen ausser andern noch den Vorzug, dass sie nie versiegen. Im Winter sorgt der Regen in den Thälern und die Quellen für genügende Speisung und im Sommer sind die Gletscher die wasserspendedenden Wohlthäter.

Schönes Wetter hatte ich auch heute wieder und frohen Mutes fuhr ich mit schwachem Rückenwind der Bundeshauptstadt zu, die ich gegen 1 Uhr nachmittags erreichte. Ich hatte also den 75 km weiten Weg von Aarau nach Bern in ungefähr 6 Stunden ohne weitere Störung und mühelos zurückgelegt.

Bern liegt 538 m hoch, hat 53 000 Einwohner, ist Hauptstadt des gleichnamigen Kantons und Bundesstadt der schweizerischen Eidgenossenschaft. Dasselbst befindet sich eine im Jahre 1834 gestiftete Universität mit ca. 600 Studenten und das Centralbureau des Weltpostvereins. Die Lage der Stadt ist in höchstem Grade malerisch. Auf einer, von der 35 m tiefer fliessenden Aare gebildeten Halbinsel erbaut, bietet Bern manches Interessante und Characteristische. Ich fuhr, vom Postgebäude ausgehend, durch die Neuen-gasse nach der Markt-, Kram- und Gerechtigkeits-gasse und über die Nydeck-Brücke zum Bärengraben, einer der Hauptcuriositäten der Stadt. In diesem Graben führt Meister Petz mit seiner Familie ein friedliches, beschauliches Leben, und die Rampe ist fast zu jeder Stunde des Tages mit Neugierigen dicht besetzt. Die genannten „Gassen“ sind für Bern

typisch. Zahlreiche geschmackvoll ausgeführte Brunnen aus alter Zeit, sowie die „Lauben“ oder Arcaden, welche sich an den Häusern hinziehen, verleihen der Stadt ein ausserordentlich altertümliches Gepräge. Zwischen Markt- und Kramgasse befindet sich der aus dem XV. Jahrhundert stammende Zeitglockenturm, mit hübschen Bildern und einem kunstvollen Uhrwerk. Vor letzterem erlebt man bei jedem Stundenschlage ein interessantes Stückchen. Eine Bärenschaar hält ihren Umzug um eine sitzende Figur und ein Hahn kräht seinen Gruss auf die unten versammelten Zuschauer hinab. Einen komischen Eindruck macht der „Alte Mutz“, ein Bär, auf dem Zähringer Brunnen in der Kramgasse. Er ist das Wappentier Berns, steht stolz hoch oben auf diesem Brunnen und ist ausgerüstet mit Schild und Schwert, dem maukorkorbartigen Helm und dem Berner Banner. Weitere Sehenswürdigkeiten der Stadt sind das in burgundischer Spätgotik 1406 erbaute Rathaus, das prächtige gotische Münster mit zahlreichen Kunstschatzen, die in kühner Eisenkonstruktion ausgeführte imposante Kirchenfeldbrücke, das berühmte Berner historische Museum, das reichhaltige Kunstmuseum, das naturhistorische Museum und die grossen umfangreichen Bundeshäuser, bei welchen der florentinische Palaststil unverfälscht vertreten ist. Zur Zeit werden letztere durch einen mächtigen Kuppelbau mit einander verbunden.

Einen besonderen Anziehungspunkt für Bern bilden die grossartigen Alpenaussichten, welche man vom Klosterhof bei der Kirchenfeldbrücke, von der kleinen Schanze, vom Schänzli, und besonders auch von der schattigen Münsterterrasse aus geniesst. Zu dieser stieg ich nach einem erfrischenden Bade und gründlicher Restaurirung des inneren Menschen empor und erfreute mich eines herrlichen Sonnenunterganges.

In rosige Glut getaucht begrenzen die schneebedeckten, felsigen Bergriesen des Berner Oberlandes, Wetterhorn, Schreckhorn, Eiger, Mönch, Jungfrau, Breitfirn, Blümlisalp und andere in weitem Bogen den Horizont. Ein wunderbares Schauspiel ist ein solcher Sonnenuntergang, das Alpenglühn im Hochgebirge. Poetischer Zauber umfließt die weite Landschaft und tiefer Friede, ein Wonneschauer vom Himmel herabgetragen, senkt sich in das Herz desjenigen, dem ein gütiges Geschick den Genuss dieser überwältigenden Naturerscheinung nicht vorenthielt, der in unserer überhasteten Zeit noch nicht jeglichen Sinnes für das Ideale und Erhabene bar ist.

Als ich am nächsten Morgen erwachte, hielten düstere Nebelschauer, denen ein feiner Regen entströmte, Stadt und Land umfängen. Während des durch die Witterung verursachten längeren Aufenthaltes hatte ich Gelegenheit, mir die Bundesstadt etwas eingehender anzusehen, die Bier- und Weinverhältnisse näher zu studiren und mein Rad gründlich zu reinigen und zu ölen. Als sich gegen Mittag das Wetter zu meiner grössten Freude aufklärte, rüstete ich zur Weiterfahrt in die Regionen des Hochgebirges.

VII. Kapitel.

Ins Berner Oberland. Die Gebirgswelt von Grindelwald und das Lauterbrunnenthal.

Kaum hatte die Sonne den grauen Wolkenschleier zerrissen und ihre belebenden Strahlen zur Erde herniedergesandt, als ich auch schon wieder draussen im Freien war und mein Rad die steile von Bern nach Thun führende Strasse hinaufdrückte. Auf der Höhe angelangt, konnte ich mich der Maschine wieder anvertrauen und in mässigem Tempo gings bergauf bergab dem Berner Oberlande zu. Die Strasse von Bern bis Thun ist 30 km lang und hat eine gute Decke. Auch eröffnet sich an manchen Punkten ein sehr schönes Panorama auf Thal und Gebirge. Ich kam durch Münsingen, wo sich die grosse Irren-Anstalt des Kantons Bern befindet, sowie durch mehrere andere hübsche Ortschaften und langte nach zwei-stündiger Fahrt in Thun, einer altertümlichen, 562 m hoch gelegenen Stadt mit 5500 Einwohnern an. Weithin sichtbar überragt die Stadt der malerische Turm des im Jahre 1182 erbauten Zähringen-Kyburger Schlosses, an den innerhalb der Ringmauer 1429 das Amtsschloss der Berner Schultheissen angebaut worden ist. Vom Schlosse aus geniesst man eine schöne Aussicht auf den Thuner See und die Landschaft. An und für sich hat Thun, wo sich unter anderm auch die eidgenössische Militärschule befindet, keine hervorragenden Sehenswürdigkeiten aufzuweisen, aber die Umgebung ist an landschaftlichen Reizen so reich,

dass es sich wahrlich verlohnt, einige Tage hier zu verweilen. Die Stadt liegt am Thuner See, dort, wo die Aare aus demselben austritt. Der Weltreisende Alexander von Humbold zählte sie mit ihrer Umgebung zu den schönsten Gegenden der ganzen Erde. Von allen freien Punkten sieht man die Gletscherwelt der Blümlisalp und zahlreiche Bergriesen, von denen der Niesen und die Stockhornkette im Vordergrunde liegen. Mich hielt es heute nicht in Thun, die Gletscher und Hochalpen zogen mich mit einer grössern Gewalt in ihren Zauberbann, und ich entschloss mich, noch heute nach Interlaken zu fahren, unbekümmert um die vorgerückte Tagesstunde und den feinen Regen, der seit einigen Minuten wieder zur Erde rieselte.

Ich dachte die 21 km bis Interlaken trotz des gebirgigen Terrains und der nassen Strasse in höchstens zwei Stunden zurückzulegen. Aber darin hatte ich mich sehr getäuscht, und kein Entschluss auf meiner ganzen Reise war so verfehlt wie dieser. Ich fuhr den Thuner See entlang über Gunten bis zur Station der Drahtseilbahn, die nach Beatenberg, einem vielbesuchten 1150 m über dem Meere gelegenen klimatischen Höhenkurorte führt. Hier schon bereute ich die Weiterfahrt, und gerne wäre ich an der Beatenbucht oder in deren Nähe geblieben, wenn ich ein Unterkommen in den überfüllten Hotels hätte finden können; ebenso erfreut wäre ich gewesen, wenn mich die Drahtseilbahn noch heute, es war ungefähr neun Uhr, nach Beatenberg gebracht hätte. Aber die Bahn hatte um diese Stunde den Betrieb bereits eingestellt und ich musste wohl oder übel weiter in die Dämmerung hinein meinen Weg fortsetzen. Die Strecke von der Beatenbucht bis nach Interlaken war auf der vorzüglichen Mittelbach'schen Karte noch

als Strasse zweiter Güte bezeichnet, da dieselbe vor ganz kurzer Zeit allerdings auch noch nicht gut fahrbar war. Heute aber befindet sie sich in ausgezeichnetem Zustande, ist reich an Abwechslung und bildet mit ihren zahlreichen romantischen Punkten und Tunnels ein glänzendes Seitenstück zu der berühmten Axenstrasse am Vierwaldstätter See. Hier that mir jeder Kilometer leid, den ich zurücklegte, denn ich konnte die Schönheiten der Landschaft wegen der eintretenden Dunkelheit nicht mehr in vollem Masse würdigen und geniessen. Der Regen hatte aufgehört, einzelne Sterne wurden sichtbar und der Mond leuchtete bisweilen durch die eilenden Wolken hindurch und gab der Scenerie ein gespensterhaftes Aussehen. Meine Laterne, die ich auf der ganzen Reise fast gar nicht gebraucht hatte, erlosch bald, der Docht war zu kurz geworden, und nun sass ich fest und wagte kaum noch weiter zu fahren, da die Gefahr eines Unglücks allzugross war. Weit und breit erblickte ich weder ein gastliches Haus noch irgend eine Menschenseele, alles Leben schien erloschen. Unten in schauriger Tiefe wälzte der wildbewegte See die dunklen Wogen grollend gegen die Felswände. Von den Bergen rasten gewaltige Wassermassen hernieder und stürzten unter den Brücken hindurch, über welche die Strasse führt, tosend in den See. In der Nähe dieser Wasserfälle steigt dampfender Gischt in die kühle Luft empor und erzeugt eine eisige Kälte. Ich kam durch verschiedene, in den Felsen eingehauene Tunnels, die mir unheimlich entgegähnten und an deren Wänden meine Schritte in dumpfem Tone widerhallten. Mittlerweile war ich vom Rade abgestiegen, denn bei der jetzt abschüssigen, kurvenreichen und dazu nassen Strasse konnte ich bei dem geringsten unvorher-

gesehenen Hindernisse zu Fall kommen und über die niedrige Einfassungsmauer in die grausige Tiefe des empörten Sees hinabstürzen. Ich führte also das Rad an der Hand, und versunken in die Betrachtung der dunklen Umrisse des schaurig-schönen Naturbildes, schritt ich langsam für mich hin. Gegen 11 Uhr erreichte ich ein Haus, dessen Fenster erleuchtet waren, und fand daselbst, es war eine englische Pension, gastliche Aufnahme. Hunger und Durst, die sich infolge der Anstrengung und Aufregung des Abends eingestellt hatten, waren bald gestillt, und gegen Mitternacht lag ich in tiefem Schlafe.

Am nächsten Morgen erstrahlte die Sonne wiederum in ungetrübtem Glanze und nun bedauerte ich erst recht, dass ich die Fahrt auf der hochromantischen Strasse von der Beatenbucht bis hierher nicht auf heute verschoben hatte. Zurückfahren wollte ich nicht mehr, da die Naturschönheiten, die meiner heute warteten, einen noch grösseren Reiz auf mich ausübten; aber an den Entschluss in Thun und die damit verbundene Nachtfahrt habe ich noch oft mit Missmut gedacht.

Als ich mein Rad in Augenschein nahm, konnte ich mich des Mitleids über den traurigen Zustand, in dem sich das Vehikel befand, nicht entwehren. Über und über war dasselbe mit Schmutz und Rost bedeckt und schnell schritt ich dazu mein treues, gutes Rösslein von beiden gründlich zu säubern und in Stand zu setzen. Eine Stunde später war ich in Interlaken, dem Haupt- und Centralpunkte des Berner Oberlandes. Das Städtchen liegt 568 m hoch, hat 5400 Einwohner und besteht aus den Ortschaften Aarmühle, Matten und Unterseen. Die Lage von Interlaken, inmitten hoher Gebirgsketten, zwischen dem Thuner- und Brienersee, ist romantisch,

das Klima mild und gleichmässig. Was dieser Stadt vor andern Orten des Oberlandes den Vorzug giebt, ist das weltstädtische Leben. Touristen und Bergfexe finden in Interlaken nach den Anstrengungen des Tages im Sommer ein interessantes, buntbewegtes Treiben, denn von allen Richtungen her strömen die Ausflügler des Abends hier zusammen. Zahlreich und lohnend sind die Hochgebirgstouren, die Interlaken als unmittelbaren Ausgangspunkt haben. Der Centralpunkt des Fremdenverkehrs ist der Höhenweg mit den zahlreichen, luxuriösen Hotels und Kaufläden. Die Aussicht von hier auf die Jungfrau ist besonders am Abend sehr schön. Unweit des oberen Endes des Höhenweges liegt inmitten prächtiger alter Nussbäume das 1130 gegründete und 1528 aufgehobene Kloster Interlaken, zu deutsch „zwischen den Seen“, dem der Ort Ursprung und Namen zu verdanken hat. Heute dient das Kloster mit den Nebengebäuden der Verwaltung, in ihm befindet sich das Amtsgericht und das Krankenhaus.

Lange hielt es mich auch an diesem Orte nicht, da ich doch wieder dahin zurück musste, und so lenkte ich dann direkt nach Süden, in das Thal der Lütschine hinein. Rechts von der Strasse thront auf hohem, bewaldetem Bergvorsprung das weltbekannte Hotel Jungfraublick, links erhebt sich die 1970 m hohe Schynige Platte, zu der eine Zahnradbahn hinaufführt. Das Thal wird immer wilder und romantischer, die grauen Fluten der Lütschine stürzen brausend über grosse Steinblöcke hinweg, dem Briener See zu. In dem Orte Zweilütschinen teilt sich das Thal, der rechte Arm, aus dem die Weisse Lütschine kommt, heisst das Lauterbrunnenthal und der linke, der die Schwarze Lütschine entsendet, endet bei Grindelwald. In letztern bog ich ein. Die

Strasse steigt hier anfangs noch nicht sehr stark und ich konnte das Rad einige Kilometer weit benutzen; später aber nur auf wenigen kurzen Strecken. Nebenbei bemerkt hat dieselbe wie die meisten Schweizer Landstrassen eine ganz ausgezeichnete Decke.

In Gündlischwand schloss ich mich einem Radler aus Bern an, der fast alle Länder Europas und Nord-Afrika auf dem Rade durchstreift hatte. Er sah allerdings auch darnach aus, Gesicht, Hals und Hände waren fast kastanienbraun und die Haut besonders im Nacken schuppenförmig gelöst. Er erzählte mir von interessanten Abenteuern, die er besonders in Afrika mit Eingeborenen, Affen und allerlei Raubgesindel zu bestehen gehabt hatte. Ob dabei nun ein gutes Stück Radfahrerlatein mitspielte, will ich dahingestellt sein lassen, *se non è vero è ben trovato*, jedenfalls amüsierte mich seine Erzählung ungemein und ehe wir uns versahen, waren wir in Grindelwald, auf der Höhe von 1057 m angelangt. Hier kehrten wir im nächsten Hotel ein und setzten die Unterhaltung bei einem guten, verhältnismässig billigen Mittagmahle fort. Nach dem Mahle verschwand mein Gefährte auf einige Minuten mit dem an seiner Maschine befestigt gewesenen Bündel und kehrte, als echter und rechter Bergfex ausgerüstet, in einem andern Kostüm zu mir zurück. Er wollte das 2683 m hohe Faulhorn besteigen, und so mussten sich hier unsere Wege trennen, da ich nicht die geringste Lust verspürte, mich ihm bei dem herrschenden zweifelhaften Föhnwetter anzuschliessen.

Aber praktisch war der Mann doch, indem er sich des Rades auf dieser Hochgebirgstour bediente. Von Bern aus war er bequem, ohne an die Zeit gebunden zu sein, hierher gelangt und obendrein hatte er das ziemlich beträchtliche Fahrgeld für die Eisenbahn

gespart. Auf dem Heimwege hat die Benutzung des Rades noch grössere Vorteile, indem man die Strecke in bedeutend kürzerer Zeit als die Bahn zurücklegt, und sich obendrein noch von den Strapazen der Fusstour in den unwegsamen Regionen des Hochgebirges durch den Wechsel in der Muskelbewegung erholt.

Ich überliess meine Maschine der Obhut des Hotelportiers, um mir Dorf und Umgebung mit den Gletschern etwas näher anzusehen. Grindelwald, eigentlich Gydisdorf, hat 3100 Einwohner, und ist mehrere Male durch Feuer zerstört worden, zuletzt im Jahre 1892. Aus den Trümmern ist jedoch wieder neues Leben erstanden und heute ist Grindelwald hübscher und sauberer denn je. In den Gebirgsortschaften ist Leben und Gut vielmehr als auf dem platten Lande durch entfesselte Elemente bedroht. Da sind vor allem die mächtigen im Frühjahre zu Thal sausenden Lawinen, die alle Hindernisse, Wälder und Dörfer, die sich ihnen in den Weg stellen, wegfeegen; ferner ist ein Bergsturz niemals ausgeschlossen, und täglich muss man mit dem Hochwasser rechnen, durch welches leicht auch grosse Erdmassen in Bewegung gesetzt werden können. Das schlimmste ist jedoch der rasende Föhn, wenn, wie es so oft der Fall ist, Feuer ausbricht. In wenigen Stunden liegt dann eine blühende Ortschaft in Schutt und Asche, und rauchende Überreste bezeichnen die Stätte, an der so manches Glück und rosige Zukunftsträume ihr Grab gefunden haben. In vielen Gebirgsdörfern muss deshalb beim Föhn jegliches Feuer in den Häusern ausgelöscht werden; auf der Strasse ist sogar das Taback- und Cigarrenrauchen unter Verwirkung empfindlicher Strafe verboten.

Drei mächtige, schneebedeckte Bergriesen steigen von Grindelwald nach der Südseite hin zum Himmel

empor; der gewaltigste ist der 3975 m hohe Eiger, daneben liegt der 3107 m hohe Mettenberg, der den Fuss des Schreckhorns bildet, und weiter links das 3703 m hohe Wetterhorn. Zwischen letzterem und dem Mettenberg dringt der obere Grindelwaldgletscher und zwischen Eiger und dem Mettenberg der untere Grindelwaldgletscher hervor. Zum oberen, der der interessanteste von beiden ist, lenkte ich meine Schritte. Der Weg führt von der Hauptstrasse des Dorfes in ungefähr einer Stunde über die Schwarze Lütschine zum Gletscher, der gegen eine Gebühr von 50 Cts. einschliesslich der berühmten „blauen Grotte“ zugänglich ist. Diese Gletschergrotte besteht aus einem Gang, den spekulative Bergbewohner in das massive, vielleicht Tausende Jahre alte Eis hineingeschlagen haben. Am Ende derselben steht hinter einem zierlichen Eistisch eine brennende Lampe, durch welche wunderbare Lichtreflexe an den Wänden erzeugt werden. Man glaubt sich in einen krystallinen Märchenpalast aus Tausend und eine Nacht hinein versetzt. Die Temperatur in der Grotte ist eisig kalt, und wenn man erhitzt und ohne Vorsicht in dieselbe eintritt, kann man sich leicht eine verhängnisvolle Erkältung zuziehen.

Viel schöner aber, und viel lohnender noch als der Besuch der blauen Grotte ist die Besteigung eines Gletschers selbst; allerdings ist eine solche immer mit Lebensgefahr verbunden. Auch wenn ein kundiger Führer in jedem Augenblicke mit Rat und That hilfeleistend zur Hand ist, kann ein Unfall passieren, davon zeugen die sich jeden Sommer wiederholenden Unglücksfälle im Gebirge, bei denen sogar erprobte Führer zu Tode kommen. Die grösste Gefahr bei einer Wanderung durch die Regionen des ewigen Eises bilden die Gletscherspalten; diese liegen zum

Teil offen und sind zum Teil unter Schneedecken verborgen. Betritt nun der Tourist eine Decke, die ihn nicht zu tragen vermag, dann ist er unrettbar verloren, er stürzt in die oft mehrere hundert Meter tiefe Spalte und stirbt, wenn ihn der Sturz nicht getötet, eines qualvollen Todes durch Erfrieren oder Verschmachten. Die Tragfähigkeit einer Schneedecke ist in der Regel einem steten Wechsel unterworfen und hängt von Temperatur und Witterung ab. Die Gletscherwelt ist herrlich, einzig in ihrer Art und von den ungeheueren Dimensionen der Eisgebilde hat nur der einen Begriff, der sie aus eigener Anschauung kennt.

Eine halbe Stunde später ging ich wieder denselben holperigen Fusspfad bergauf, bergab über die Lütschine, die in dem Gletscher entspringt, zurück nach Grindelwald. Drohende Wolkenmassen, die hier im Hochgebirge viel eher und mehr Regen erzeugen als im Flachlande, machten mein Projekt, mit der Zahnradbahn über die 1878 m hohe Wengernalp nach Lauterbrunnen zu fahren, zu nichts. Diese Alp ist einer der aussichtsreichsten, der leicht besteigbaren Punkte im Berner Oberlande. Der Radfahrer kann das Rad mit der Thalbahn für wenig Geld über Zweilütschinen nach Lauterbrunnen spedieren und selbst für 10 Francs mit der Bergbahn über die Wengernalp fahren oder die lohnende Tour in 6—7 Stunden zu Fuss zurücklegen. Leider musste ich heute auf diesen Genuss verzichten, da die schneeigen Häupter der Berge und die Wengernalp sich mehr und mehr im Wolkenmeere verloren, die Tour also zwecklos gewesen wäre.

Ich holte mein Rad, welches mir gegen den üblichen Obulus im Hotel wieder verabfolgt wurde und fuhr ziemlich schnell thalabwärts nach Zweilütschinen

zurück. Die Thalfahrt ist wegen der zahlreichen scharfen Kurven, die die Strasse bei starkem Gefälle beschreibt, und wegen des Andranges von vielen nach Grindelwald fahrenden Wagen nicht ungefährlich. Grösste Vorsicht und langsames Tempo sind besonders an den Kurven am Platze; waghalsig, ja fast unmöglich wäre es, hier ohne gute Bremse zu fahren. Am Lauterbrunnenthale angelangt, traf ich einen alten Bekannten, einen meiner früheren Vereinsgenossen aus St. Gallen, und alte liebe Erinnerungen aus dem Reiche des Gesanges wurden wieder aufgefrischt. In dem Gasthause, wo wir eingekehrt waren, hatte ich gerade soviel konsumiert, wie mein Bekannter. Als es zum Zahlen kam, frug derselbe den dienstbaren Geist im St. Galler Dialekt wieviel er als Schweizer zu zahlen habe, und beglich seine Rechnung. Ich zahlte dann auch, aber meine Zeche wurde mir bedeutend höher angerechnet, als genanntem Herrn. Auf meine Reklamation hin, erklärte man mir aber mit der grössten Kaltblütigkeit, dass Ausländer überhaupt ein Drittel mehr zu zahlen hätten, als die glücklichen Eidgenossen! Damit musste ich mich zufrieden geben, es handelte sich ja auch nur um eine Bagatelle. Aber interessante Streiflichter wirft die Sache doch auf manche Verhältnisse im schönen, gesegneten Schweizerlande.

Nachdem ich mich von meinem Bekannten verabschiedet hatte, fuhr ich an der Weissen Lütschine entlang nach Lauterbrunnen hinauf, wo ich nach einer halben Stunde anlangte. Dort beschloss ich zu übernachten und stieg in einem guten Hotel ab. Nachdem ich meine Maschine von Staub und Schmutz gereinigt und zu Abend gegessen hatte, ging ich an den Staubbach, der fünf Minuten thalwärts vom Hotel entfernt, aus einer Höhe von

300 m ins Thal herniederstürzt. Die Wassermasse fällt von einem gewaltigen überhängenden Felsen herab, wird unterwegs vom Winde erfasst und erreicht einem wallenden Schleier gleich, gänzlich zerstäubt, den Boden. Eine weitere Sehenswürdigkeit des Lauterbrunnenthales ist der eine halbe Stunde weiter entfernte Trümmelbach, ein Abfluss des Jungfrau-gletschers, der durch eine wildromantische Schlucht brausend herniedertost und den bekannten Trümmelbachfall bildet.

Das Dorf Lauterbrunnen liegt 806 m ü. M. auf beiden Ufern der Lütschine. Der Ausblick ist nach allen Seiten hin von hohen Bergen und Felswänden begrenzt. Seinen Namen hat es von den zahlreichen Bächen, „lauter Brunnen“, die von den Bergen in den Felsenkessel hinabstürzen. Im Sommer erreicht die Sonne die Thalsohle nicht vor 7 Uhr, im Winter nicht vor 8 Uhrmorgens. Ich hatte auf meiner Wanderung eben auf einer Ruhebank Platz genommen, als ich durch einen Windstoss, dem ein heftiger Platzregen folgte, plötzlich in meiner Betrachtung gestört wurde und eiligst den Heimweg antreten musste. Ich übergab meine Kleider, die von Nässe triefen dem Hausburschen zum Trocknen und ging zu Bett.

Freudig erhob ich mich am nächsten Morgen in aller Frühe, da ich vom Bette aus bemerkt hatte, dass die Schneegipfel der Berge im Lichte der Sonnenstrahlen rosig erglühten und ein blauer ungetrübter Himmel herniederlachte. Mein nächstes Ziel war die Drahtseilbahn, welche in kerzengerader Linie von Lauterbrunnen auf die 1490 m hoch gelegene Grütschalp führt. Dort schliesst sich dieser Bahn eine elektrische, wohl eines der höchstgelegenen derartigen Verkehrsmittel Europas, an und diese brachte mich auf die Höhe von 1636 m, nach Mürren. Die

Dauer der ganzen Fahrt beträgt 55 Minuten, der Preis für ein einfaches Billet 3 Frs. 75 Cts. Dieser Abstecher ist einer der lohnendsten im ganzen Berner Oberlande. Mürren, ein auf einer Bergterasse gelegenes kleines Dorf, ist wegen seiner grossartigen Alpenaussicht berühmt und einer der besuchtesten Luftkurorte der Schweiz.

In weitem Halbkreis zieht sich eine majestätische Alpen- und Gletscherkette dahin. Die manche Kilometer weit entfernten Berge erscheinen zum Teil so nahe, dass man glaubt, sie in einem Sprunge erreichen zu können. Der Bergriese links ist der 3975 m hohe Eiger, an diesen schliessen sich rechts der Mönch (4105 m) und das in reinstem Weiss erglänzende Silberhorn, der schönste Teil des 4166 m hohen Jungfrau-Massivs an. Noch weiter rechts erblickt man die Ebnefluh (3964 m), das Mittaghorn (3887 m), Breithorn (3784 m) und andere. Dieses unvergleichlich schöne Panorama muss bei Sonnenuntergang geradezu überwältigend auf den Beschauer wirken. Aber bis zum Abend wollte ich nicht hier bleiben und trat deshalb nach einigen Stunden zu Fuss den 50—60 Minuten weiten Rückweg ins Lauterbrunnenthal an. Zu meinem grössten Leidwesen bemerkte ich bei meiner Ankunft daselbst, dass der Absatz eines meiner Schuhe auf dem steinigten, steil abfallenden Fusswege verloren gegangen war. Das leichte Schuhwerk, welches für den Radfahrer praktisch und immerhin stark genug ist, hält bei den Fusstouren im Gebirge nicht lange stand, und das kann unter Umständen sehr unangenehme Konsequenzen nach sich ziehen. Ich liess mir aber deshalb keine grauen Haare wachsen, da sich doch leicht Gelegenheit bieten würde, den Schaden ohne grösseren Zeitverlust zu reparieren. Ich fuhr also ohne Absatz von Lauter-

brunnen ab, und zurück gings nach Interlaken, wo ich bald anlangte und bis zum Mittag blieb.

VIII. Kapitel.

Von Interlaken über den Brünigpass zum Vierwaldstätter See.

Unsicher war das Wetter, als ich von Interlaken abfuhr, um über die Höhe von Ringgenberg am Briener See vorbei nach Oberried und Brienz zu gelangen, aber weiter wollte ich doch.

Einige Kilometer westlich von Brienz hatte ich Gelegenheit, die Folgen eines Bergrutsches, der vor wenigen Tagen begonnen und immer noch in Bewegung war, kennen zu lernen. Ein Bergrutsch ist wohl zu unterscheiden von einem Bergsturz. Letzterer erfolgt plötzlich, mit donnerndem Getöse rasen gewaltige Fels- und Erdmassen zu Thale. Bei einem Bergrutsch, oder in kleinerem Massstabe Erdschlipf, dagegen gleitet die meist aus losem Gestein bestehende, von Regen und Schnee durchweichte Masse langsam, aber stetig die weniger steilen Abhänge hinab ins Thal und bedeckt dort ganze Länderstriche oft haushoch mit dem grauen schlammigen Erdreich. Ich sah hier verschiedene Holzhäuser, eines davon, ein Gasthaus war sogar sehr gross, die von den sich auf den See zu bewegenden Erdmassen gehoben, und unversehrt weiter, langsam zu Thal getragen wurden. Nicht einmal ein Lampenglas soll, wie man mir er-

zählte, in dem Tanzsaale dieses Gasthauses bei der Katastrophe in Scherben gegangen sein. Auf Brettern und Balken kann man die Erdmassen überschreiten, ich musste ja auch mein Rad hinüberführen, und die Bewohner der Häuser hatten ihre Habseligkeiten theils über die Bretter, theils früher in Sicherheit bringen können, da das Erdreich schon einige Tage in Bewegung war, ehe es die Wohnungen erreichte. Bäume und feste Steinhäuser blieben grösstentheils auf ihrem Platze, waren jedoch fast ganz im Schlamm vergraben.

Wenn man sich im Hochgebirge befindet, und stündlich, ja jeden Augenblick sieht, wie hier ein Felsstück, dort Geröll ins Thal hinabfällt, so kann man sich des Gedankens nicht entwehren, dass nach vielen Tausend Jahren alle Berge der Erde verschwinden müssen. Zu denselben kommt nichts hinzu, aber fortwährend schälen sich mehr oder weniger grosse Stücke von ihnen los. Ebenso ist es mit den Gletschern, die zusehens im Laufe der Jahre immer mehr zurücktreten. Wann dieser Zersetzungsprozess jedoch sein Ende erreicht haben wird, können wir nicht ermessen, man muss dabei mit ungeheuern Zeitepochen, mit geologischen Jahrtausenden rechnen. Es ist die stete Bewegung der Materie, die unsere Erde nicht zur Ruhe kommen lässt. Alles arbeitet in und auf derselben solange, bis einstens ihre Kraft verbraucht sein wird, oder ihr Lebensnerv, der ausserhalb ihres Bereiches liegt, gewaltsam zerschnitten wird. Dann vielleicht erstarrt die jetzt so blühende Mutter alles Lebenden zu einem toten Chaos, ein Himmelskörper wie unser Mond wird von dem winzigen Pünktchen, das wir Erde nennen, im Weltall übrig bleiben, wohl auf immer erkaltet, vergessen und verloren!

In Brienz traf ich mehrere Radfahrer aus Nancy, mit denen ich, da mittlerweile Regen eingetreten war,

ein Stündchen gemütlich beim Weine verplauderte. Aber heute hiess es für mich noch ein gutes Stück Arbeit bewältigen, da ich einer Abmachung gemäss von einem Freunde in Luzern am Abend erwartet wurde. Es war bereits drei Uhr nachmittags, und die Weiterfahrt in diesem Wetter zählte keineswegs zu den Annehmlichkeiten einer Radtour. Aber, ein Mann, ein Wort, nach Luzern musste ich, mochte es kosten, was es wollte.

Mein Rad an der Hand führend, stieg ich langsam die Brünigstrasse hinan, welche von Brienz nach Sarnen führt und 30 km lang ist. Dieselbe ist besonders nach der Brienzer Seite hin sehr steil und für den zu Thal fahrenden Radler gefährlich, dabei aber ziemlich gut gedeckt. Bald kam ich nach Brienzwylern und mit einem letzten Blick auf das Aarethal und den See bog ich auf einem Seitenpfade in den schönen Hochwald hinein und gelangte nach ungefähr zweistündiger Wanderung auf der Passhöhe von 1004 m, am Hotel Brünig-Kulm, an. Dort erholte ich mich ein wenig und suchte mich zu erwärmen, da hier oben eine empfindliche Kälte herrschte und meine Kleider in dem Regen und Nebel völlig durchnässt worden waren.

Als ich wieder aufbrach, hatte das Wetter sich gebessert, die Wolken, die mich mehr als eine Stunde umgeben hatten, zerteilten sich und vom klaren, blauen Himmel blickte die Sonne wiederum freundlich und warm hernieder. Die Thalfahrt auf der nassen, schlüpferigen Strasse war sehr gefährlich, und ich musste besonders an den Kurven ganz langsam und vorsichtig fahren.

Über das plötzlich auf der Passhöhe eingetretene schöne Wetter freute ich mich, aber man muss im Gebirge immer damit rechnen, in einer Stunde im schönsten

Sonnenschein zu fahren und in der nächsten von Regen, Sturm und Schneegestöber überrascht zu werden. Die Strasse über den Brünig ist einer der schönsten Gebirgspässe, die ich bis dahin kennen gelernt hatte. Zu beiden Seiten ist sie fast überall von grünen Wäldern eingeschlossen, und groteske Felsformationen erhöhen den Reiz des stets wechselnden Landschaftsbildes. Leider konnte ich bei der Thalfahrt den Naturschönheiten nicht soviel Aufmerksamkeit schenken, wie ich es bei trockener Strasse gethan haben würde. Ich musste zu sehr auf die Maschine achten, die jeden Augenblick auf dem nachgiebigen weichen Boden ausgleiten und mit mir zu Fall kommen konnte.

So kam ich denn endlich nach Lungern und Sarnen, zwei reizenden Städtchen mit wunderbarer Umgebung an den Ufern der gleichnamigen Seen. Einen schönen Anblick gewährt besonders der 657 m hoch gelegene Lungernsee. In den klaren, hellgrünen Wassern desselben spiegeln sich die dunkeln Waldstreifen des Brünig und die nahegelegenen hübschen Wohnhäuser. Fröhliche Jodler erschallten in den Bergen, als ich von der Terrasse eines Gasthofes auf den See und seine Ufer hinabblickte, und von dem zierlichen Turme der nahen Kirche zitterte der weiche Klang der Abendglocke hell und rein durch die Dämmerung. Stiller Friede lagerte sich dann auf See und Wald und Flur und vom Firmamente sandten einzelne Sterne ihr mildes Licht herab auf die idyllische Landschaft.

Die Sonne war hinter des Brünigs mächtigem Rücken verschwunden, als ich auf der schönen, fast ebenen Strasse weiter fuhr in die frische Abendluft hinaus. Es dauerte nicht lange, so glänzten mir bereits die leichtgekräuselten Wellen des Alpenacher

Sees im letzten Schimmer des Tages entgegen. Einige Kilometer hinter Hergiswyl beginnt die Strasse, die sich bis dahin am Seeufer dahinzieht, wieder zu steigen, und führt, den See verlassend, in nördlicher Richtung direkt nach Luzern. Eine wahre ägyptische Finsternis hielt die Lande umfangen, aber meine Laterne leuchtete heute so hell und klar, dass ich ohne auch nur an einen Stein zu stossen, die Strecke zurücklegte und glücklich in Luzern ankam.

In der Hochsaison, von Juli bis September, hält es oft sehr schwer in Luzern ein passendes Unterkommen zu finden, da die Gasthäuser meist überfüllt sind. Man soll deshalb wenn womöglich stets bei Zeiten für ein Zimmer sorgen, d. h. nicht allzu spät dort einzutreffen suchen. Für mich hatte ein langjähriger Freund bestens gesorgt, und ich war in dem mir angewiesenen Hause sehr gut aufgehoben.

Mit meinem Freunde verplauderte ich ein Stündchen, und frohe Erinnerungen an schöne Bergtouren, die wir in früheren Jahren zusammen unternommen, wurden wieder aufgefrischt; die ganze Herrlichkeit einer überwältigend schönen Natur, die besonders auf den Neuling, der ich damals war, so mächtig eingewirkt hatte, zog wiederum in allen Einzelheiten an unserm Auge vorüber und es dauerte nicht lange, so war für den nächsten Tag ein neues Projekt, die gemeinsame Besteigung des Rigi zwischen uns beschlossen. Aus diesem Grunde hiess es heute besonders früh zu Bett gehen, zumal ich allmählich zu dem Bewusstsein kam, dass ich sehr müde war. Meine heutige Tour von ungefähr 90 km in bergigem Gelände und auf meist schlüpferiger Strasse war eine der anstrengendsten der ganzen Reise. Die Natur verlangte ihren Tribut, und so gerne ich noch geplaudert hätte, es ging nicht mehr, ich musste zu

Bett und verabschiedete meinen Freund auf den andern Tag, der uns neue ungetrübte Genüsse bringen sollte.

Als ich am nächsten Morgen gebadet hatte und mit frischem Mut und neuer Kraft ausgerüstet am Frühstückstische sass, war mein Reisegefährte bereits im schmucken Radlerkostüm eingetroffen. Sein Rad, eine neue glitzernde Dürkopp-Maschine, stand reisefertig neben dem meinigen, welches mittlerweile fein säuberlich von dem Schmutze der gestrigen Regenfahrt gereinigt worden war. Nach dem Frühstück machten wir noch einen Rundgang durch die Stadt.

Luzern ist das Herz der Schweiz, das Centrum des schweizerischen Fremdenverkehrs, und mit seiner Umgebung zusammen genommen, wohl einer der schönsten Punkte auf dem weiten Erdenrund. Die Stadt liegt mit 26500 Einwohnern am Ausflusse der Reuss aus dem Vierwaldstätter See; sie ist nach allen Seiten hin amphitheatralisch durch mächtige Gebirgsstöcke eingeschlossen. Im Süden erglänzten die schneebedeckten Kämme der Urner- und Engelberger Alpen, rechts davon erhebt der 2132 m hohe Pilatus drohend sein zackiges Haupt, diesem gegenüber, an der östlichen Seite des Sees winkt der vielbesuchte Rigi mit seinen grünen Matten freundlich herüber, während im Norden niedere, bewaldete Höhen das überaus malerische Bild ergänzen. Die 1835 erbaute Stadtmauer, die Luzern mit ihren neun Wachttürmen überragt, ist nur dazu angethan, das romantische Gepräge der Gegend zu erhöhen. Über die grünen, klaren Fluten der dem See entströmenden Reuss führen vier Brücken, von denen die aus dem Mittelalter stammende und mit einem Schutzdach versehene Kapellenbrücke die interessanteste ist. In der Nähe derselben entsteigt dem Flusse der alte Wasserturm,

der früher als Leuchtturm, „Lucerna“ diente; nach ihm soll die Stadt mit dem Namen Luzern benannt worden sein. Einer der Hauptanziehungspunkte Luzerns und der Sammelplatz der eleganten Welt ist der schattige Quai National mit dem Schweizerhofquai, die sich am Seeufer hinziehen und eine prächtige Alpenaussicht bieten.

Eine hervorragende Sehenswürdigkeit dieser Kantons-hauptstadt ist der „Löwe von Luzern“ den Thorwaldsen's Meisterhand in den Felsen eingehauen hat. Ergreifend wirkt das Denkmal durch seine Einfachheit und den Ernst der Darstellung. Der Körper des Löwen ist von einer abgebrochenen Lanze durchbohrt, und seine Pranke schützt noch im Tode das französische Lilienbanner. Das Monument wurde zum Andenken an die tapfere Schweizergarde ausgeführt, die 1792 bei der Verteidigung der Tuilleries zu Paris ihr Leben für den König heldenhaft dahingab. Im Gletschergarten, der hinter dem Denkmal liegt, befindet sich eine grosse Anzahl Strudellöcher und Gletscherschliffe aus der Eiszeit, die im Verein mit andern antediluvianischen Kuriositäten für Freunde der Geologie von grossem Interesse sind. Weitere Sehenswürdigkeiten der Stadt sind die auf einer Anhöhe gelegene Stiftskirche, das Rathaus und das Museum. Von den nächsten Höhen, Gütsch und Drei Linden hat man einen lohnenden Ausblick auf die Stadt, den See und das Gebirge. Meinen Freund und mich reizten diese Aussichtspunkte heute aber nicht, uns stand ja der Genuss eines schöneren, des herrlichen Rigipanoramas bevor.

Nachdem wir einige Stunden in der Stadt herumgestreift, schwangen wir uns in den Sattel und fuhren Seite an Seite vergnügt in den herrlichen Morgen hinaus nach Küsnacht. Die Strasse zweigt bei

Luzern vom Seeufer ab und windet sich in ganz bedeutender Steigung den Berg hinan, so dass wir bald von unseren Maschinen absteigen mussten. Bei den mannigfaltigen Reizen der nächsten Umgebung war uns diese Steigung nicht einmal unangenehm. Das frische, mit buntem Blumenflor besäete Grün der Matten, fruchtbeladene Obstbäume, schmucke, saubere Landhäuser mit prächtigen Gärten, das harmonische Geläute der Kuhglocken, kurz, alles war dazu angethan, Herz und Auge zu erfreuen und uns den Weg zu verkürzen. Auf der Höhe der Strasse angelangt, bestiegen wir unsere Räder, und mit Blitzesschnelle gings wieder hinab zum See bis nach Küssnacht, einem hübschen, am nördlichsten Ende des Vierwaldstätter Sees gelegenen, alten Dorfe. Von dort aus führen wir sogleich weiter durch die „Hohle Gasse“, die durch Schillers Schauspiel Wilhelm Tell berühmt geworden ist, nach der altehrwürdigen, einfachen Kapelle an der linken Seite der Strasse. Der Sage nach soll Tell von der Stelle aus, wo diese Kapelle steht, den kaiserlichen Landvogt und Tyrannen Gessler erschossen haben. Die „Hohle Gasse“ darf man sich aber nicht allzu unheimlich vorstellen, sie ist heute eine schöne, von hohen Buchen beschattete Strasse, die allerdings einige Meter tiefer liegt als das Terrain zu beiden Seiten derselben. Einige kleine Steigungen hemmten in etwa unsere beflügelte Fahrt, aber bald waren wir doch in Immensee, am Ufer des malerischen Zuger Sees. Am Fusse des Rigi führt die prächtige Strasse, die sich fest an den See anschmiegt und ziemlich hügelig ist, weiter nach Arth, wo wir ohne die geringste Müdigkeit zu verspüren, frohgemut anlangten. Ein gutes Mittagessen entschädigte uns reichlich für eine fünfstündige Fastenzeit, eine Flasche

trefflichen Veltliners that das übrige, und nun konnten wir hier ruhig einige Stunden der Ruhe pflegen, um gegen Abend den Aufstieg zum Rigi mit neuen Kräften anzutreten.

IX. Kapitel.

Durch das Trümmerfeld von Goldau zum Gipfel des Rigi und über die Axenstrasse nach Fluelen.

Ein warmer Nachmittag war während unserer Siesta in Arth seinem Ende entgegengegangen, und der Hitze folgte eine etwas kühlere Temperatur. Wir gingen zum Bahnhof und sandten unsere Räder über Brunnen nach Vitznau, um sie dort am nächsten Morgen wieder in Empfang nehmen zu können. Es ist zwar nicht verboten, die Maschine eigenhändig nach Rigi-Kulm hinauf, und von dort nach dem Vierwaldstätter See wieder hinunter zu geleiten, aber ich fühlte mich zur Ausführung dieses Experimentes nicht berufen.

Vom Bahnhofe Arth-Goldau aus führt der Fussweg auf den Rigi an gewaltigen Fels- und Nagelflubblöcken vorbei in die Höhe. Einen malerischen Anblick gewährt die mit haushohen Felsen gleichsam besäte Gegend. Aber traurige Gedanken beschleichen das Herz, wenn man sich vergegenwärtigt, dass unter diesem Schutt- und Trümmerfelde vier Dörfer, einst blühende Heimstätten froher Menschen, begraben liegen.

Es war am 2. September 1806, als durch andauernde, heftige Regengüsse das Erdreich durchweicht

und die Bergbäche zu reissenden Strömen angeschwollen waren. In der Mittagsstunde dieses verhängnisvollen Tages sah man vom Thale aus, wie sich an dem 1563 m hohen Gnypen, dem westlichen Gipfel des Rossberges, grosse Erdspalten bildeten, wodurch hin und wieder Steine in Bewegung gerieten und in den nahen Wald hinabrollten. Plötzlich aber, um fünf Uhr nachmittags, schreibt ein Überlebender, „wurde die Erde lebendig“, ein Teil des Berges wurde wie von einer in seinem Inneren wirkenden Gewalt gehoben, und stürzte, Wald und Dörfer, Menschen und Tiere unter sich begrabend, zu Thale. Ein furchtbares Tosen, markerschütterndes Krachen, dem Donner ähnlich, erfüllte die von rötlichblauen Staubwolken verdunkelte Atmosphäre. Eine grauenvolle Stille folgte der Katastrophe, und nachdem der Wind den Staub weiter getragen hatte, bot sich den herbeigeeilten Einwohnern der Nachbardörfer ein herzerreissendes Bild. Die blühenden Auen, der schöne Wald, die saubern, trauten Häuslein waren verschwunden, und mit ihnen 457 Menschen, in deren Adern noch vor einer halben Stunde frisches Leben pulsierte. Ausser diesen ging fast der gesamte Viehbestand der betroffenen Dörfer zu grunde, und manche Touristen, die morgens früh zu einer Tagestour ins Gebirge hinausgezogen waren, sah man niemals wieder, sie alle hatte das traurige Verhängnis jählings mit sich fortgerissen in finstere Todesnacht.

Doch nun fort mit diesen Gedanken, es hatte nicht anders kommen sollen, gegen die entfesselten, brutalen Naturgewalten kann der arme Mensch nicht ankämpfen, er ist ihnen meist schutzlos preisgegeben. Ohne Erbarmen zerschmettert die Natur in wenigen Minuten, was sie zärtlich an ihrem Busen gehegt; Menschenkinder, die ihr freudig entgegenjubelt, teilen dasselbe

Schicksal wie der elende Geizhals, für den es auf der Welt keine andern Ideale als sein eigenes Ich und eine gefüllte Geldtruhe giebt.

Aus dem Trümmerfelde windet sich der meist sehr schlechte Fusspfad hinaus und führt an einem rauschenden Wildbache in der Nähe der Zahnradbahn entlang nach Rigi-Klösterli, der 1300 m hoch gelegenen Wallfahrtskirche „Maria zum Schnee“. Das Klösterli liegt mit einem Hotel zwischen hohen Felsen, welche die Thalmulde vor eisigen Winden und starkem Nebel schützen. Der Gasthof wird von zahlreichen Fremden und Kranken besucht, denen die rauhere Temperatur des Rigi-Staffel und Rigi-Kulm nicht zuträglich ist. Ein stets wechselndes, wunderbares Bild landschaftlicher Schönheit bietet die Scenerie auf der Wanderung bis hierher. Himmelhohe, von rauschenden Wassern bespülte Felswände ragen zu linken Seite des Pfades empor, grüne Matten und dunkle Tannenwälder schmücken die Abhänge, und das hinter uns liegende Thal mit seinen tausenden Obstbäumen gleicht einer blumigen Wiese aus dem Wunderlande Liliput.

Noch ein kleines Stündchen und wir langten auf Rigi-Staffel an dem grossen luxuriösen Hotel gleichen Namens in der Höhe von 1607 m an. Die Aussicht ist von diesem Punkte aus bereits sehr grossartig; nur in der Richtung des Rigi-Kulm bleibt der Fernblick noch verschlossen.

Manchen Schweisstropfen hatte uns der Weg bis hierher gekostet und wir waren ziemlich müde geworden, aber ohne Müh' kein Preis, per aspera ad astra! Wir nahmen alle Kraft zusammen und langten endlich auf der Höhe an. Dort eroberten wir glücklicherweise in dem fast vollbesetzten Hotel Rigi-Kulm noch ein gutes Zimmer um den Preis

von sechs Francs. Zu dem Aufstieg auf den 1800 m hohen Gipfel des Rigi hatten wir bei ganz gemütlichem Marschtempo etwas mehr als vier Stunden gebraucht, und nun begrüßten wir als einen Hochgenuss das treffliche Abendessen, welches uns sofort nach unserer Ankunft serviert wurde.

Mittlerweile war es zehn Uhr geworden und die meisten Gäste hatten sich bereits zur Ruhe begeben, um beim Sonnenaufgange recht zeitig zur Stelle zu sein. Wir beschlossen dasselbe zu thun, da wir ja auch unheimlich früh aufstehen mussten. Doch ehe wir unsere Zimmer aufsuchten, gingen wir noch einmal in die Nacht hinaus zur Spitze des Berges. Rings um uns her liegt tiefes Schweigen und dunkler Nebel bedeckt die Lande zu unsern Füßen. Ein Blick nach oben, und wir sehen das Firmament mit Milliarden Sternen übersät, das Himmelszelt in ein Lichtmeer verwandelt, wie es herrlicher wohl kaum in den Tropen zu schauen. In unfassbarer Fülle strahlen uns diese Himmelskörper hier entgegen, niemals sieht man sie in dieser Anzahl vom Thale und vom Flachlande aus. Wie erklären wir uns diese scheinbare Vermehrung der Himmelslichter? Dass man den Regionen der Sterne hier um 1800 m näher ist, fällt bei den ungeheuern Dimensionen des Weltenraumes nicht in die Wagschale, wohl aber, dass wir allen Erdenstaub und Dunst weit unter uns gelassen, dass wir in eine durchsichtige, ungetrübte Atmosphäre emporgeklommen sind. Welche erhabene Nacht hier oben, welcher unendliche Blick in die ungeheuern Weiten des Weltenraumes! Die armen Grossstädter, die da hasten Tag und Nacht nach Geld und Gut, die jahraus jahrein bei Tage in schlechter Luft und Abends in dem erstickenden Dunst der Kneipe dahinleben, die ihr Geld an allerlei zweifelhaften Kunstgenüssen und

Vergnügen verschwenden, wüssten sie nur, welch' ungetrübten Hochgenuss, welche reine Freude es dem noch nicht ganz verknöcherten Menschenherzen gewährt, wenn es fern von allem Trivialen in der majestätischen Schönheit der Alpenwelt unbehindert schwelgt, und hoch oben in diesen lichterem Sphären jene Glückseligkeit atmet, die in solchen Stunden unsere Brust durchglüht.

Wir kehrten zum Hotel zurück und waren bald von Morpheus Armen umfangen.

Durch einen Heidenlärm wurden wir am anderen Morgen, während es noch dunkelte, aus dem Schlafe gerissen. Mehrere lungenstarke Bergsöhne liefen um das Hotel herum und stiessen aus langen, mächtigen Posaunen so grausige, markerschütternde Töne in die Dämmerung hinaus, als ob es gälte noch einmal die Mauern Jerichos zu sprengen. Zweckmässig ist diese sonderbare Musik doch, sie reisst den Gewohnheits-Langschläfer mit aller Gewalt aus dem Bette. Wenn eine tüchtige Musikkapelle den in den Badeorten üblichen und sinngemässeren Choral spielen würde, dann fühlte sich mancher dabei noch viel wohler in den Federn, und im Halbschlummer würden viele den Sonnenaufgang versäumen.

Schnell führen wir in die Kleider und eilten zum Gipfel an den hölzernen Aussichtsturm, wo sich bereits viele Touristen und eine Gesellschaft von Schweizer Landleuten, meist jugendliche, kräftige Gestalten beiderlei Geschlechtes eingefunden hatten. Die meisten dieser Leute standen da mit übernächtigen Gesichtern, abgespannt und müde, sie hatten den Aufstieg während der Nacht unternommen und vielleicht noch am vorhergehenden Tage ihre Berufspflichten erfüllt. Einen wahren Genuss haben diese Menschen bei dem erhabenen Naturschauspiel des Sonnenaufgangs

nicht, sie sind zu sehr ermattet. Ich spreche aus Erfahrung, da ich derartige Nachttouren nach des Tages Last und Arbeit in früheren Jahren auch unternommen, heute aber würde ich mich so leicht nicht mehr dazu entschliessen können. Jetzt strömen auch die Hotelgäste heran, phantastische Kostüme aller Art schillern bunt durcheinander und die verschiedensten Sprachen klingen an unser Ohr.

Mittlerweile ist es heller geworden, ein goldig-rotes Band erglüht am Horizont des äussersten Ostens und die Schweizergesellschaft singt mehrstimmig eines jener trauten Alpenlieder, die das Herz so ungemein bestricken. Nachdem auch dieses verklungen, herrscht lautlose Stille, niemand unterbricht das Schweigen, denn der feierliche Augenblick ist gekommen. Die Sterne waren allmählich verblichen, nur der Nordstern, jener gewaltige Himmelskörper, dessen Licht nach astronomischer Berechnung hundert Tausend Jahre braucht, um zu uns zu gelangen, leuchtet noch in mildem Glanze unbesiegt weiter, doch endlich muss auch er dem Tage weichen. Plötzlich blitzt der erste Sonnenstrahl am Firmamente auf und schießt einer Rakete gleich hinauf bis zum Zenith. Ihm folgen andere und ein Strahlenkranz von lauterm Golde steigt am Horizont empor, die eisigen Schneehäupter der Berge sind von rosigem Glanze umflossen, erröten in holder Scham vor dem Tage, der ihr jungfräuliches, liliengleiches Angesicht dem Auge der Menschen preisgibt. Nur einige Minuten dauert es, und die Sonne steigt als Alleinherrscherin am Himmelsdome herauf, gewaltig, majestätisch, unfassbar! — Und alle Tage, vielleicht Aeonen hindurch wiederholt sich das erhabene Schauspiel ihres Erwachens, immer in derselben Reinheit und Grösse läuft sie mit mathematischer

Genauigkeit die ihr vorgezeichnete Bahn. Diese herrliche Sonnenkugel, was wäre unsere schöne Erde ohne sie? Ein wüstes Chaos, ohne jedes Leben, ein toter Körper, unfähig auch nur das armseligste Pflänzchen hervorzubringen. Wir stehen hier vor dem Rätsel der gewaltigen Kraft, die das unendliche Weltall bis ins Kleinste durchflutet, vor der Schöpfung eines allmächtigen, ewigen Gottes!

Das Thal unter uns ist mit dichtem Nebel ausgefüllt; wie mit zarten Daunen sind Seen und Fluren bedeckt. Doch nicht lange mehr, die Sonnenstrahlen erreichen den Nebel, er ballt sich zusammen und löst sich in leichten Wölkchen im Äther auf. Die Feder ist nicht im stande die erhabene Schönheit eines Sonnenaufgangs auf dem Rigi in seiner ganzen Herrlichkeit zu schildern, das muss man miterleben, mitempfinden.

Der Nebel ist gänzlich verschwunden, hell und klar ist der junge Tag hereingebrochen; rings umher sind wir von einem der schönsten Panoramen umgeben, die es wohl auf der ganzen Erde giebt. Die Aussicht umfasst einen Umkreis von mehr als hundert Stunden und von keinem der übrigen Schweizerberge wird dieselbe an Lieblichkeit übertroffen. Die hellgrünen Wellen des Zuger-, Vierwaldstätter- und Lowerzer Sees umspülen die saftigen Matten am Fusse des Berges. Eine allerliebste Miniaturlandschaft bietet sich dem Auge; mit einigen Schritten glaubt man die zwischen den Seen liegende Strecke zurücklegen zu können, die Wasserläufe, Flüsse und Bäche weit und breit gleichen kleinen silbernen Fäden, die Häuser erscheinen nicht grösser als Fingerhüte und die unzähligen Obstbäume haben das Aussehen von kleinen, zierlichen Gänseblümchen. Das Rigi-Panorama erstreckt sich über eine gewaltige Gebirgskette. Vom

Säntis in den Appenzeller Alpen nach rechts ausgehend sieht man die majestätischen, schneebedeckten Bergriesen der Centralschweiz und des Berner Oberlandes, den Pilatus, den schweizerischen Jura, die Vogesen, den Schwarzwald, das bayerische Oberland, die Vorarlberger- und Tyroler Alpen.

Nicht genug kann man schwelgen in dem Genusse der bezaubernd schönen Natur, die sich hier oben nach allen Seiten hin in ihrer ganzen Herrlichkeit offenbart.

Nach dem Frühstück im Hotel Rigi-Kulm traten wir den Abstieg über Rigi-Kaltbad an und hatten Vitznau, einen der schönsten Punkte am Vierwaldstätter See, nach drei Stunden genussreichster Wanderung erreicht. Die Südseite des Rigi, an deren Fusse Vitznau liegt, ist mit saftigen Almen bedeckt, auf denen annähernd 4000 Stück Milchvieh vorzügliche Nahrung finden. Der Abstieg vom Rigi nach dieser Seite hin ist äusserst lohnend, doch das Terrain stellenweise so abschüssig, dass man bei einigermaßen schnellem Marschtempo gewöhnlich mit schlotternden Knien unten anlangt.

Bei der Schiffsstation nahmen wir unsere Fahrräder in Empfang und bald befanden wir uns wieder in flotter Fahrt auf dem Wege nach Brunnen. Die Strasse steigt südlich von Vitznau zwei Kilometer weit, und fällt dann 11 Kilometer bis nach Brunnen sanft auf die Höhe des Seespiegels ab. Brunnen, eine sehr alte Ortschaft am Ausflusse der Muotta in den Vierwaldstätter See, kann sich in Bezug auf den Reiz der Umgebung mit den schönsten Fremdenplätzen der Schweiz messen. Lohnende Aussichtspunkte und Spaziergänge giebt es allenthalben in nächster Nähe; herrlich ist der Blick vom Quai auf den Urner See, der als südlicher Arm des Vierwaldstätter Sees hier

seinen Anfang nimmt. Der Urner See gilt für den schönsten aller Schweizer Seen. Fast senkrecht ragen die stolzen Bergriesen aus dem stets bewegten, smaragdgrünen Wasserspiegel empor. Im Hintergrunde gen Fluelen begrenzen die mächtigen Gletscher des Urirotstock und anderer Bergriesen das tiefe Blau des Himmels.

Gegenüber Brunnen am jenseitigen Ufer des Sees ragt an der scharfen Bergkante ein 25 m hoher Felskegel, der Mythen- oder Schillerstein aus dem See empor. Als im Jahre 1859 alle Welt, soweit die deutsche Zunge klingt, den hundertjährigen Geburtstag des deutschen Dichturfürsten Friedrich von Schiller festlich feierte, trafen hier am Mythenstein die Männer der Urkantone Schwyz, Uri und Unterwalden zusammen und weihten diesen Felsen dem edlen Dichter Deutschlands. Mit weithin sichtbaren goldnen Lettern liessen sie in denselben die Inschrift eingraben: „Dem Sänger Tells, F. Schiller. Die Urkantone 1859“. Ein herrliches Denkmal haben die Schweizer dem Sänger des schönsten aller Freiheitslieder durch diese That gesetzt, und mit Recht, war es doch unser Schiller, der die wundervollen Gestade des Vierwaldstätter Sees mit dem Zauber duftender Romantik und unsterblicher Poesie umwoben hat. Durch seine klassische Einfachheit überragt das Denkmal in Bezug auf idealen Wert selbst die kunstvollen Monumente, die die Städte dem Dichter gesetzt und wahrscheinlich wird es sie auch überdauern.

In der Nähe des Mythensteins, unterhalb Selisberg, liegt das Rütli, eine schöne blumenreiche Alm, auf der die dreiunddreissig Männer der Urkantone der Sage nach beim Tagesgrauen des 8. November 1307 den Eid unverbrüchlicher Treue zu einander schworen. Das Rütli ist mit dem in altschweizerischer Holz-

architektur erbauten Wärterhause Eigentum der Eidgenossenschaft.

Überaus lohnend ist eine Kahnfahrt auf dem stets bewegten Urner See; man verbindet damit zweckmässig den Besuch des Mythensteins, des Rütli und der etwa 10 km weiter südwärts gelegenen Telskapelle. Ich hatte diese Fahrt vor Jahren mit einem Freunde auf eigene Faust, d. h. ohne Schiffer unternommen und denke stets mit besonderer Freude an die unvergesslichen Stunden zurück, in denen die Schönheit dieser unvergleichlichen Alpenwelt zum ersten Male so überwältigend auf mich einwirkte. Heute noch, nachdem ich so manches Schöne in der weiten Welt gesehen, konnte ich mich diesem Zauber nicht entziehen; mit neuer Gewalt umfängt die erhabene Gottesnatur die Brust desjenigen, der noch nicht ganz im Realismus der Alltäglichkeit verkommen, dessen Herz und Augen offen sind für die Wunder, mit denen der Schöpfer diese Gebirgswelt so überreich bedacht! —

Von Brunnen aus führt die 15 km lange Axenstrasse nach Fluelen, einer Ortschaft am südlichsten Ende des Urnersees. Diese Strasse ist eine der kühnsten Anlagen ihrer Art; sie wurde in den Jahren 1863—65 von den Urkantonen ausgeführt und ist zum grössten Teile in die Felswände eingehauen. Von Brunnen ab steigt die Axenstrasse ziemlich stark, doch diese Unannehmlichkeit verschmerzt man gerne angesichts der schönen Scenerie, die sich von hier aus dem Auge bietet. Die Glanzpunkte der Strasse sind die berühmten Tunnels, aus deren grossen, fensterartig angelegten Felsenbogen man eine entzückend schöne Aussicht auf den See und die Landschaft geniesst.

Wir fahren bis zu dem grossen, an der Strasse gelegenen Telsplatte-Hotel und brachten daselbst

unsere Räder unter, um die tief unten am See gelegene Tellskapelle zu besichtigen. Dieses liebliche Kirchlein liegt am Fusse des Axenberges auf einem Felsvorsprung dicht am See, der hier die ansehnliche Tiefe von 214 m hat. Der Sage nach rettete sich Wilhelm Tell an dieser Stelle durch einen kühnen Sprung aus dem Nachen des Landvogtes. Die Tellskapelle wurde im Jahre 1388 erbaut, 1880 renoviert und von Stückelberg mit prächtigen Fresken aus der Tellssage ausgeschmückt; sie ist heute einer der Hauptanziehungspunkte des ganzen Sees. Am Freitag nach Christi-Himmelfahrt wird in der Kapelle ein feierlicher Gottesdienst gehalten, zu dem sich die Uferbewohner in festlich geschmückten Fahrzeugen zahlreich einfinden. In der Nähe des Kirchleins legen auch die Dampfboote an, und niemand sollte es versäumen, hier abzustiegen, um den Weg nach Fluelen, der in einer Stunde bequem gemacht werden kann, zu Fuss zurückzulegen.

Mein Freund und ich stiegen nach diesem kleinen Abstecher wieder zum Hotel hinauf und fuhren langsam die stark abfallende schöne Strasse hinab nach Fluelen. Dort angelangt verweilten wir noch ein Stündchen bei einem letzten Schoppen, denn leider war die Stunde des unvermeidlichen Abschieds herangekommen. Mein Freund fuhr mit dem Dampfer nach Luzern zurück, und ich bestieg mein nimmermüdes Rad und setzte die Reise nach Süden fort.

Zwei schöne Tage hatten wir hinter uns, zwei Tage reiner, ungetrübter Freude am Busen einer unvergleichlich schönen Natur, im Herzen der Schweiz. Zeitlebens werden sie mir unvergesslich bleiben, jene sonnigen Stunden, durchtränkt von Glück und Jugendlust!

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: —
Hermoder 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 erklimmt. 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 Watter-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 Watter-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 Gotthardtunnels 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 dahingeschiedenen 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 Schauspiel 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 Herbste 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

zerstreut liegender 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 erglühten die Schneeregionen der Alpen in rotgoldnem Glanze.

Die Pflanzenwelt entfaltet sich infolge der geschützten Lage dieses Thales in üppigstem Masse, und nicht mit Unrecht nennt man Locarno das helvetische Nizza. Hochstämmige Magnolienbäume, dichte Lorbeerbüschel, Granatbäume, Pinien und Cypressen, die dem nordischen Reisenden zum Teil nur aus Treibhäusern bekannt sind, erblühen hier im Freien. Liebliche Wohlgerüche verbreitet besonders im Frühjahre 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 höchstem 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.

XI. Kapitel.

Auf dem Lago Maggiore zur italienischen Grenze. In die lombardische Tiefebene, nach Mailand und Turin.

Helllichter Sonnenschein umspielte die leichtgekräuselten Wellen des Lago Maggiore, als ich einen der zierlichen Dampfer bestieg, um nach Luino, der nächsten italienischen Zollstation, zu gelangen. Mein Ziel für heute war Mailand, aber um mit dem Rade von Locarno dort hinzugelangen, hätte ich die ganze Westseite des Sees entlang über Cannobio, Pallanza, San Manrico, Lesa und Sesto fahren müssen, was für mich ein ganz bedeutender Umweg gewesen wäre. Hierzu kommt noch, dass diese Strecke für den Radfahrer nach der Mittelbach'schen Karte wenig geeignet ist.

Pfeilschnell durchschnitt der Kiel des Schiffes den glitzernden Wasserspiegel, und nach einer zweistündigen, angenehmen Fahrt langte ich in Luino an. Auf dem Dampfer machten sich bereits bei der Abfahrt von Locarno einige Herren dadurch auffällig, dass sie mich und mein Rad mit Argusaugen betrachteten. Der Grund für diese Aufmerksamkeit wurde mir klar, sobald wir die italienisch-schweizerische Wassergrenze passiert hatten. Die Herren vertauschten ihren Strohhut mit der Beamtenmütze und entpuppten sich als italienische Zollwächter.

Wie ein Delinquent wurde ich von ihnen zum Hauptzollamt Luino geleitet, um daselbst den Zoll

zu entrichten und meine Maschine plombieren zu lassen. Ich hatte in Deutschland gehört, dass die Italiener in Gold hinterlegte Deposita gelegentlich mit dem minderwertigen Papiergeld zurückzuerstatten versucht hätten. Um dieser Eventualität zu begegnen, hatte ich in der Schweiz einige 50-Lire-Noten gekauft und wollte damit den Zoll bezahlen. Da hatte ich aber wieder einmal die Rechnung ohne den Wirt gemacht, es wurde mir bedeutet, die Zollsumme müsse in dem innerhalb der lateinischen Münzkonvention kursierenden Golde hinterlegt werden, da nach den neuesten Bestimmungen die Zahlung in Papier nicht mehr zulässig sei. Nun, dagegen liess sich nichts machen; ich legte blanke 47 Lire auf den Tisch des Hauses, erhielt den Zollschein, eine allerliebste Plombe und zog alsdann vergnügt von dannen.

Was mich bei den widerlichen, zeitraubenden Zollplackereien angenehm berührte, war die exquisite Höflichkeit, mit der mir die italienischen Beamten entgegen kamen. Weniger erbaut war ich aber davon, dass man hier nur einige Worte Deutsch und Französisch verstand, und ich mich mit meinem gebrochenen Italienisch durcharbeiten musste, so gut es eben ging. Man behauptet in Deutschland sehr oft, dass die Kenntnis der italienischen oder französischen Sprache für eine Reise durch Italien gar nicht erforderlich sei, da man daselbst mit Deutsch allein recht gut durchkomme. Diese Behauptung halte ich für absolut unzutreffend, sobald der Radfahrer dabei in Betracht kommt. Die deutschen Italienreisenden, die in den Hotels der grossen Städte absteigen, können sich ihrer Muttersprache unbehindert bedienen, man wird sie in Restaurants und grossen Geschäften verstehen. Der Radler aber, der auf die Landstrasse angewiesen ist, der trotz seiner Karten und Pläne mitunter nach

dem Wege fragen muss, und sich auch sonst gerne von den Landleuten diese oder jene Auskunft geben lässt, kommt ohne ausreichende Kenntnis der Landessprache in Italien überhaupt nicht vorwärts. Ich habe auf meiner ganzen Radtour, soweit sie Italien betrifft, nur wenig französisch und noch weniger deutsch sprechen können.

So sass ich nun in Luino, wohin ich wegen des Zollscheines unbedingt hatte fahren müssen; aber wie von hier zu Rade nach Mailand kommen, das war mir einstweilen noch ein Rätsel. Ich erkundigte mich, studierte Reisebuch und Karten, aber eine fahrbare Strasse konnte ich nicht entdecken, weil es ausser einem schlechten Wege über die hohen Berge thatsächlich keine giebt, die direkt nach Mailand führt. Es blieben nur zwei Mittel, um von hier direkt an mein Ziel zu gelangen, entweder die Fahrt mit dem Schiff nach Laveno, von wo aus wieder eine sehr schlechte Strasse nach Varese und Mailand abzweigt, oder die Eisenbahn über Sesto nach Gallarate. Ich wählte letzteres. Nach einer sehr langweiligen, mehrstündigen Fahrt, während der ich mich an italienischen Monopol-Cigarren nichts weniger als erbaute, kam ich am Bestimmungsorte an. Gallarate konnte mich in keiner Hinsicht fesseln, der Ort bietet für den Fremden nicht mehr Interessantes als die schlechte Strasse von hier bis nach Mailand mit den daran gelegenen Dörfern. Einstens, vor vielen Jahren, da es noch keine Eisenbahnen gab, soll diese von Napoleon I. gebaute Chaussée sehr belebt und stets in musterhafter Ordnung gewesen sein, denn sie war die kürzeste und bequemste Verbindung zwischen dem Lago Maggiore und Mailand. Heute ist sie für den Radfahrer ein Greuel, sie ist noch schlechter, wie eine andere mir wohlbekannte Napo-

leonische Strasse, die von Aachen über Henri-Chapelle nach Lüttich und Paris führt. Der Strassendamm ist einem gepflügten Ackerfelde nicht unähnlich, in das sich die Radspuren der Lastfuhrwerke tief eingesenkt haben. Jetzt war das Wetter gut, aber wie mag es hier erst bei Regenwetter aussehen! An der rechten Seite zieht sich ein gutes, aber ganz schmales Bankett dahin, auf dem nicht zwei Personen neben einander gehen können. An der linken Seite dieses Banketts stehen Prellsteine in der Entfernung von je sechs Metern, zur rechten Hand befindet sich ein tiefer Wassergraben, dessen Böschung mit hohen, jegliche Aussicht versperrenden Akaziensträuchern bepflanzt ist. Ebenso ist es an der andern Seite der Strasse, nur fehlt dort das Bankett. Viel ist aber für den Radler dabei nicht verloren, dass er hier nach beiden Seiten keinen Ausblick hat, denn seine ganze Aufmerksamkeit muss er doch der Steuerung des Rades zuwenden. Und wie muss man hier acht geben! Links die gefährlichen Prellsteine, mit denen die Maschine bei der geringsten Schwenkung in Collision geraten kann, und wobei der Radfahrer leicht seine Knochen riskiert, rechts die stellenweise bis weit über das Bankett reichenden Akazienzweige, an deren Stacheln man sich leicht Gesicht und Hände verletzt, ferner ist da noch der sumpfige Wassergraben, der dem gestürzten Radler unter Umständen noch den letzten Rest geben kann. Zu diesen Unannehmlichkeiten kommt der Blick auf das trostlose, grau-rote Ackerfeld in der Mitte der Strasse und eine fast unerträgliche Hitze unter Italiens glühender Sonne. Eine unangenehmere Fahrt, als die auf dieser 40 km langen Patentstrasse bis nach Mailand habe ich in meinem Leben nicht gemacht, und ich war froh, als ich fast vier Stunden nach der Abfahrt von Gallarate in Mailand eintraf.

Sehr ermüdet fuhr ich gegen drei Uhr nachmittags durch den Arco del Sempione, einen von Napoleon I. errichteten Triumphbogen, in das Centrum der Stadt und suchte sobald als möglich das mir empfohlene Hotel auf, um einige Stunden Siesta halten zu können. Die Hitze hatte mir zu sehr zugesetzt, und deshalb nahm ich von der näheren Besichtigung der Stadt für heute Abstand und beschränkte mich auf den Besuch der bedeutendsten Restaurants und Cafés. Zeitig ging ich zu Bett und erwachte erst spät am Morgen des nächsten Tages.

Mailand, italienisch Milano, die Hauptstadt der Lombardei, liegt 119 m über dem Spiegel des Mittelländischen Meeres und hat nahezu 430 000 Einwohner; Unter den Städten Italiens steht sie in Bezug auf Einwohnerzahl an dritter Stelle, Neapel mit 535 000 und Rom mit 464 000 Einwohnern sind die grössten der apenninischen Halbinsel. Die Norditaliener stellen jedoch ihr „Milano la grande“ an Bedeutung über die konkurrierenden Schwesterstädte, und nicht ganz mit Unrecht, denn Mailand ist die reichste und gewerbthätigste Stadt des Königreichs. Eine bewegte Vergangenheit hat die Stadt hinter sich, Jahrhunderte hindurch hat sie in der Geschichte der Völker Europas eine grosse Rolle gespielt. Hierauf näher einzugehen, gestattet der bescheidene Raum dieses Buches nicht, und so will ich denn den Hauptsehenswürdigkeiten einige bescheidene Zeilen widmen.

An den reichen Kaufäden des Corso Vittorio Emanuele vorüber gelangen wir zu der weiten Piazza del Duomo, die vor kurzem mit einem schönen Denkmale Victor Emanuels II. geschmückt worden ist. Wenden wir dem Denkmal den Rücken, so fällt der Blick auf den Dom, das berühmte „achte Weltwunder“ der Mailänder. Wer im XIV. Jahrhundert den

Plan zu diesem Gotteshause entworfen hat, ist nicht bekannt. Die Arbeiten schritten unter verschiedenen italienischen Meistern in den nächsten Jahrhunderten fort und wurden erst im Jahre 1775 unter der Beihilfe mehrerer deutscher Baumeister in der Hauptsache zu Ende geführt. Der Dom ist von der Sohle bis zur höchsten Spitze aus weissem Marmor aufgeführt und eines der schönsten gotischen Baudenkmäler der Erde. Blendend, wie ein durchsichtiges Marmorgebirge glänzt uns dieses Wunderwerk im Sonnenstrahle entgegen, und feenhaft wie ein crystallener Palast schimmern die Umrisse mit ihren zierlichen Formen und reichen Ornamenten dann, wenn sie in hellen Nächten das bleiche Licht des Mondes umspielt! Solche Bilder findet man in der Regel nur in jenen Werken, die der allzulebhaften Phantasie eines Märchendichters über die Wunder Indiens entsprossen sind.

Der Dom bedeckt ein Areal von 11700 Quadratmetern, er ist 148 m lang, 88 m breit, 108 m hoch und mit annähernd 2000 Marmorstatuen von Heiligen und berühmten Männern, sowie mit schier unzähligen Thürmchen geschmückt. Um sich von der gewaltigen Grösse dieses Bauwerkes einen Begriff zu machen, bedenke man, dass die Kirche nicht weniger als 40 000 Menschen Platz gewährt. Die innere Ausstattung des Domes weist ebenfalls viel Bemerkenswerthes auf, darunter die prächtigen Fenster, die zu den grössten und schönsten der Welt zählen, einige gute Gemälde, die Grabmäler der Medici und das Grab des hl. Karl Borromäus.

Gegen 25 Centesimi löste ich eine Karte zur Besteigung des Hauptthurmes, der im Sommer von 5 Uhr morgens bis 6 Uhr abends zugänglich ist. Ich stieg die 494 Treppenstufen hinauf bis zur Höhe des obersten Thurmaufsatzes, der sich 68 m über der Kuppel

erhebt. Einen interessanten Überblick gewährt dieser Standort über das glänzende Marmordach und die zahlreichen Ornamente des Domes. Herrlich ist die Aussicht auf die weite lombardische Tiefebene, die schneegekrönten Häupter der Alpen, den Monte Rosa, das Matterhorn, den Grossen St. Bernard und den St. Gotthard. Im Süden zieht sich das von den Apenninen begrenzte Hügelland dahin, und zu unsern Füßen liegt eine Weltstadt mit all ihren Freuden und all ihrem Elend.

Unten auf dem Dache des Domes geht es seit einer halben Stunde lustig her; eine Gesellschaft von 20—30 jungen Italienern beiderlei Geschlechts haben sich dort wie muntere Schwalben häuslich niedergelassen, verzehren ihr Frühstück und trinken ihren Wein in heiterster Laune, unter Scherzen und Lachen. Auf das Frühstück folgt ein ausgelassenes Gesellschaftsspiel, welches schliesslich in ein tolles Rennen über das Dach ausartet. Unten in der Kirche feierlicher Gottesdienst und hier oben dieser Lärm! So sind sie, diese Kinder der warmen Sonne Italiens, sie treiben ihren Scherz in unbefangenster Weise, ohne daran zu denken, dass sie sich hier nicht auf der Festwiese ihres Dorfes, sondern an heiliger Stätte befinden. Zu dem Gedanken, „Wir Wilde sind doch bessere Menschen“, konnte ich mich aber trotz alledem nicht emporschwingen, denn jedes Land hat seine Sitten, und weshalb soll man den Stab wegen solcher Gemütsäusserungen über Menschen brechen, die unter ganz anderen Verhältnissen als wir Nordländer aufgewachsen sind, in deren Adern ein heisseres Blut rollt, und deren Temperament von dem unserigen von Grund aus verschieden ist. Unvergesslich wird mir die Stunde bleiben, die ich an jenem herrlichen Sommermorgen auf dem Mailänder Dome zugebracht.

Nördlich vom Domplatze führt die schöne Galleria V. Emanuele, deren Anlage 8 Millionen Lire gekostet hat, zur Piazza della Scala mit dem berühmten Scalatheater und dem würdigen, in carrarischem Marmor ausgeführten Denkmale Leonardo da Vinci's und seiner nächsten italienischen Epigonen. Die Kunstschatze Mailands sind zum grössten Teile in den berühmten Museen Poldi-Pezzoli und La Brera, sowie in der Bibliotheca Ambrosiana am Domplatze, die mehr als 168000 litterarische Werke enthält, aufgespeichert. Eines Besuches wert sind in hohem Grade die übrigen prächtigen Kirchen Mailands, besonders aber die Chiesa del Monastero Maggiore, S. Ambrogio und S. Lorenzo, sowie S. Maria delle Gracie, in der das weltberühmte Hauptmeisterwerk Leonardo da Vinci's, das Abendmahl, zu sehen ist. Das Gemälde ist in Ölfarbe an die Wand gemalt, leider aber sehr verdorben. Die öffentlichen Gebäude sind zumeist im alt-italienischen Palaststil ausgeführt und legen, wie die Anlagen, Zeugnis ab für den gediegenen Kunstsinn der Mailänder. Bemerkenswert ist ferner der Friedhof oder Campo santo, obgleich er an den Genueser, den ich später etwas näher besprechen werde, in Bezug auf den Reichtum der Skulpturen bei weitem nicht heranreicht.

Um Mailand mit allen seinen reichen Kunstschatzen und sonstigen Sehenswürdigkeiten genau kennen zu lernen, braucht man mehr als eine Woche, ich habe nur auf das Hauptsächlichste hingewiesen und glaube damit den Ansprüchen des flüchtigen Radlers Genüge geleistet zu haben. Eine Fahrt zu Rade durch die grossen Strassen der Stadt ist sehr interessant, zumal der Fremde ohne Nummer unbeanstandet fahren darf. Falls man sichere Auskunft über irgend etwas haben will, wende man sich an die

liebenswürdigen Schutzleute, die man allerdings nicht in einer Uniform mit blanken Knöpfen oder unter einer Pickelhaube steckend vermuten darf. Diese Beamten tragen einen langen, fast bis zur Erde reichenden, schwarzen Rock, schwarze Beinkleider und Cylinderhut. Ihre einzige sichtbare Waffe besteht in einem dicken Stocke, der auch keine aussergewöhnlichen Merkmale trägt. Sie machten auf mich zuerst einen sonderbaren Eindruck, da ich gar nicht wusste, wozu die Schwarzröcke überhaupt da waren und den ganzen Tag in der Sonne herumliefen.

Am Morgen des dritten Tages nach meiner Ankunft rüstete ich in früher Stunde zur Weiterfahrt, hatte bald das schöne Mailand hinter mir und sauste fast geräuchlos auf der grossen Landstrasse nach Novara dahin, auf der ich noch heute Turin zu erreichen hoffte. Die Mittelbach'sche Strassenprofilkarte reicht leider nur bis nach Mailand, und da ich nicht erst mehr als ein Dutzend der italienischen Radfahrerkarten, die ich für meine Reise brauchte, kaufen wollte, musste ich mich mit der grossen Leuzinger'schen Reisekarte von Oberitalien behelfen, die mir auch recht gute Dienste geleistet hat. Bis nach Magenta, 28 km westlich von Mailand, dem Schauplatze der nach diesem Orte benannten Schlacht zwischen den Österreichern und Franzosen im Jahre 1859, fuhr ich mit der Dampfstrassenbahn um die Wette; dann gings nach der 20 km weiter gelegenen Stadt Novara, wo ich die erste Ruhepause machte. Novara hat 1500 Einwohner, ein Garibaldi-Denkmal, eine hübsche Kirche mit 120 m hohem Thurm und schöne, saubere Strassen. Lange hielt es mich nicht hier, denn der Weg nach Turin war noch weit.

Bald sass ich wieder im Sattel und fuhr weiter nach Vercelli. Die Sonne stand hoch am Himmel und

sandte ihre glühenden Strahlen fast senkrecht zur Erde nieder. Die ebene Strasse wurde von Stunde zu Stunde schlechter, und schliesslich zeigte sie wieder dieselbe leidige Physiognomie wie die berühmte Napoleonische Heerstrasse zwischen Gallarate und Mailand. Ich ermüdete infolge dieser Umstände mehr und mehr, und der Scharfblick, den sich der Radfahrer durch lange Übung in Bezug auf die Lenkung der Maschine aneignet, stumpfte bei mir mehr und mehr ab, fast apathisch sass ich in der öden Gegend auf dem Rade. Plötzlich wurde ich aus meinen Träumen aufgerüttelt, ein Stoss, ein Sturz und ich lag mit der Maschine im Strassengraben, der hier glücklicherweise nicht tief war. Schnell erhob ich mich wieder und sah, dass ich in eine der verhängnissvollen Karrenspuren hineingeraten war, wodurch ich zu Fall hatte kommen müssen. Wie der gestürzte Kavallerist zuerst nach seinem Pferde sieht, so war mein erster Gedanke das Rad, welches, wie so oft, zu meiner grössten Freude auch diesmal keinen Schaden genommen hatte. Doch, o weh, meine Hose war zerrissen, wie konnte ich so weiter fahren? Alles Lamentieren half hier nichts, eine neue Hose brachte mir niemand in den einsamen Strassengraben und kurz entschlossen zog ich die zerrissenen Stoffteile wieder mit Bindfaden zusammen. Obgleich ich auch noch einige Hautabschürfungen davon getragen hatte, fuhr ich nach diesem unfreiwilligen Intermezzo, dem ersten derartigen auf meiner ganzen Reise, weiter bis zum nächsten Gasthause, wo ich abstieg, um die Wunden zu reinigen und zu verbinden. Dann stillte ich den brennenden Durst an einem trefflichen Glase in Eis gekühlten Muskatellers, der nicht mehr kostete, als in Deutschland dasselbe Quantum Bier, und sorgte ebenso für den knurrenden Magen, der seine

Rechte energisch geltend machte. Wenn ich nicht so grossen Hunger gehabt hätte, wäre es mir wohl nicht möglich gewesen, diese italienischen Leckerbissen zu geniessen, auf denen trotz aller Gegenwehr unzählige Fliegen ihren Parademarsch aufführten. Ob dann auch noch ein halbes Dutzend dieses eckelhaften Gezüchtes in der Suppe seine Schwimmübungen macht, darauf kommt es den Italienern, wie es scheint, gar nicht an. Mir wurde die Sache aber bald so zuwider, dass ich auf mehr als die Hälfte der Gerichte verzichten musste. Erst in Vercelli, wo ich bald nachher anlangte, konnte ich meinen Magen gründlich befriedigen und auch die defekte Hose wieder von der Künstlerhand eines Ritters von der Nadel reparieren lassen.

Vercelli hat 20000 Einwohner und als Hauptanziehungspunkte eine hübsche Kirche aus dem XIII. Jahrhundert mit dem bekannten Gemälde „Madonna im Obstgarten mit dem hl. Christoph“ von Ferrari, sowie einige hübsche Denkmäler. Im Jahre 101 v. Chr. fand hier die berühmte Schlacht zwischen den Römern und den Cimbern statt, die mit dem glänzenden Siege des Marius über letztere endete. Sonst ist in Vercelli nichts von Bedeutung zu verzeichnen. Die Weiterfahrt nach der von hier noch 80 km entfernten piemontesischen Hauptstadt war mir für heute verleidet, da der unvorhergesehene Aufenthalt auf der Landstrasse, die Schmerzen am Knie, die Hitze und der Flickschneider mir die Lust dazu benommen hatten.

Am nächsten Morgen fuhr ich von Vercelli über Trino nach Chivasso den Po hinauf und kam nachmittags, nach fünfstündiger Fahrt durch die wenig interessante Gegend in Turin an. Dort wurde ich von einem Freunde, den ich während seiner Studienzeit

in Deutschland kennen gelernt hatte, mit offenen Armen empfangen. Angenehm war es mir, dass ich nun einige Tage französisch sprechen konnte, denn fast allen gebildeten Turinern ist diese Sprache geläufig. Der Abend desselben Tages bot mir Gelegenheit die italienische Familienküche, deren Gerichte mir zum Teil gänzlich fremd waren, etwas näher und zwar hier sehr vorteilhaft kennen zu lernen. Am nächsten Tage machte ich mit meinem Freunde, der die Führung in liebenswürdiger Weise übernommen hatte, eine Fahrt durch die schönen, mit grossen Quadern belegten Strassen der ganz ebenen Stadt.

Turin, italienisch Torino, liegt in der Höhe von 239 m über dem Meere am linken Ufer des Po. Das Klima ist bedeutenden Temperaturschwankungen unterworfen, indem die Hitze im Sommer 35 Grad und die Kälte im Winter ebenso viele Grade erreicht. Die Stadt wurde von den Römern gegründet; im Mittelalter war sie Hauptstadt der Grafschaft Piemont, Residenz der Herzöge von Savoyen und 1859—65 Hauptstadt des Königreichs Italien. Heute zählt Turin beinahe 341 000 Einwohner, ist Sitz eines Erzbischofs und einer Universität. Was dem Fremden in dieser Stadt vor allem auffällt, sind die rechtwinkelige Anlage der Häuservierecke, die ausnahmslos schnurgeraden Strassen, überhaupt die wunderbare Symmetrie, mit der sie angelegt worden ist. Der Centralpunkt des Verkehrs ist die Piazza Castello, in welche die Hauptstrassen einmünden. Die hervorragendsten Gebäude sind neben zahlreichen palastartigen Privatbauten der Palazzo Madama aus dem XIII. Jahrhundert, der im Jahre 1646 erbaute Königliche Palast oder Palazzo Reale, die Armeria Reale oder Rüstkammer mit einer reichhaltigen, interessanten Altertümersammlung, der Palazzo Carignano, Palazzo

dell'Academia delle Scienze mit bedeutender Gemäldegalerie und der Palazzo di Citta. Die Kathedrale an der Westseite des Kgl. Schlosses und die in reichem Barockstil errichtete Kirche La Consolata, sind des Besuches wert. Hübsche öffentliche Gärten und Anlagen sowie zahlreiche Denkmäler, unter letzteren besonders diejenigen Cavours und Garibaldi's, gereichen der Stadt zur Zierde.

Um einen Überblick über Turin zu gewinnen, bestiegen wir den 50 m über dem Po gelegenen, aussichtsreichen Hügel Monte dei Capuccini am rechten Poufer; von dessen Höhe wir auf dem Rade wieder hinunterfahren. Diese Thalfahrt war ein Kunststück, welches mich den Rest meiner in den Schweizer Alpen stark abgenutzten Radbremse kostete. Für einige Centesimi war dem Schaden aber bald wieder abgeholfen, und dann führen wir bis zum Fusse der westlichsten 670 m hohen Erhebung der Colline, im Osten von Turin, welche die königliche Grabkirche Superga trägt. Dort vertrauten wir unsere Räder der Obhut eines Bahnwärters an und bestiegen die Drahtseilbahn, die uns innerhalb 20 Minuten vom Dorfe Sassi nach der Kirche hinaufführte. Das Bauwerk ist eine grosse Basilika, mit mächtiger Kuppel aus dem XVIII. Jahrhundert und grosser, auf schönen Säulen ruhender Vorhalle. Die Könige und viele andere Mitglieder des Hauses Savoyen haben hier ihre letzte Ruhestätte gefunden; der Zutritt zur Gruft steht dem Publikum zu jeder Zeit frei.

Tiefer Friede waltet in der weiten Marmorhalle, wo kostbare Sarkophage die Überreste mächtiger Könige und reicher Fürsten bergen. Hier führt der Engel des Todes das Scepter; ein grösserer Herrscher, der Sensenmann, dessen unerbittlichem Gebote niemand entrinnen kann, hat hier mit eisiger Hand

die Gewaltigen der Erde bezwungen; friedlich liegen sie nebeneinander, und von ihrer Macht und ihrem Glanze wird einstens gerade soviel im Weltall übrig bleiben, wie von jenem armen Bettler, dessen sterbliche Hülle man zwischen kahlen Brettern gebettet der Erde zurückgegeben hat. Den Hauptanziehungspunkt der Superga bildet die Kuppel mit der herrlichen Fernsicht auf Turin, die Colline di Torino, die Poebene, die Schweizer Alpen, die Seealpen und die Apenninen.

Einige vergnügte Tage verlebte ich mit meinen Freunden in der schönen Hauptstadt, und ich hatte dabei Gelegenheit gefunden, das Leben und die Sitten der Piemontesen in etwa kennen zu lernen.

XII. Kapitel.

Durch den Col di Tenda zum Mittelländischen Meere. Monte Carlo, Monaco und die französische Riviera bis Nizza.

Endlich war die Stunde des Abschieds von Turin herangekommen. Um mich nicht noch einmal auf einer uninteressanten, schlechten Landstrasse in der fast unerträglichen Sonnenglut langweilen zu müssen, zog ich es vor, die 88 km bis Cuneo mit der Eisenbahn zurückzulegen, zumal ich auch heute noch einen Alpenpass, den Col di Tenda zu überwinden hatte, um Monte Carlo, mein Ziel für den heutigen Tag, zu erreichen. Cuneo ist eine gewerbreiche Stadt mit 20000 Einwohnern, sie liegt fast 200 m höher als Turin. Nach dem Frühstück bestieg ich, da die Stadt nichts von Belang bietet, mein Rad und fuhr auf stetig ansteigender, ziemlich guter Strasse den Seealpen zu über Borgo S. Dalmazzo nach Limone. Auf dem letzten Teile dieser Strecke führt die Strasse durch schöne Kastanienwälder in die Alpen hinein. Mächtige, bewaldete Bergabhänge, schroffe, kahle Felswände, die in der Ferne sichtbar werden, und liebliche Almen ergänzen sich gegenseitig zu einem harmonischen Bilde echter Gebirgspracht. Mehr und mehr tritt der alpine Charakter der Landschaft hervor, und die Strasse geht in Steigungen über, die sich auf die Dauer zu Rade nicht bewältigen lassen. Aber in einer solchen Gegend gehört eine Fusswanderung auch

für den Radler nicht zu den Unannehmlichkeiten einer Reise.

Nach einigen Stunden langte ich in Limone an und hatte damit wiederum die Höhe von 1010 m erreicht. Das in einem Thalkessel gelegene altertümliche Städtchen konnte mich weiter nicht fesseln, immer höher hinauf ging die Wanderung, bis nach der 1320 m hoch gelegenen Galleria del Col di Tenda, einem 4 km langen Tunnel. Die alte Strasse über die Passhöhe des Col di Tenda (1873 m) dient heute nur noch militärischen Zwecken und darf von Civilpersonen nicht mehr benutzt werden. Eine Eisenbahn nach dem Meere giebt es hier nicht, der Tunnel ist die einzige direkte Verbindung zwischen Turin und dem westlichen Teile der Riviera di Ponente. Er ist für Fuhrwerke und Fussgänger passierbar und elektrisch beleuchtet. Man hatte mir in Turin vor dem Tunnel grossen Respekt eingeflösst, der noch dadurch verstärkt wurde, dass sich mir in Limone eine ganze Anzahl bakschischlüsterner „Führer“ anbot. Der Felsengang sollte nämlich so nass und sumpfig sein, dass man allein zu Fusse kaum hindurch könne, geschweige denn mit dem Rade, und ich sollte deshalb mich und die Maschine mit einem Wagen, oder wenigstens das Rad auf einer Karre hindurch transportieren lassen. An diese Schreckbilder glaubte ich aber nicht, wenigstens fürchtete ich mich nicht davor. Am Eingange des Tunnels hüllte ich mich, da ich erhitzt war, fest in meinen Mantel und marschierte in den dunkeln Schlund hinein. Trotz des elektrischen Glühlichtes sah ich in der ersten Viertelstunde kaum eine Hand vor den Augen, ich musste mich erst an die Dunkelheit gewöhnen, da ich durch den plötzlichen Wechsel des Lichtes geblendet war. Karren waren hinter mir, Wagen kamen mir entgegen und meine Situation

war keineswegs beneidenswert. Um einem verhängnisvollen Zusammenstosse vorzubeugen, hatte ich vorher meine Laterne angezündet, mit der ich mich jedem näher kommenden Fuhrwerke bemerkbar machte. Je mehr ich mich der Mitte der Galleria näherte, desto mehr Wasser tropfte von den Wänden herab und desto schlüpferiger wurde der Boden. Schliesslich watete ich bis an die Knöchel in einer weichen Lehmmasse und die Maschine war fast nicht von der Stelle zu bringen. Mit Aufbietung aller Kräfte kam ich aber doch weiter und erreichte nach einer Wanderung von 50 Minuten den Ausgang dieses Mustertunnels. In der nächsten Tratoria reinigte ich Schuhe und Rad vom Schmutze und so hatte ich das Schwierigste des heutigen Pensums hinter mir.

Ich befand mich hier noch 1279 m über dem Meere und hatte bis zur Riviera nach Ventimiglia noch 66 km zurückzulegen. Die Thalfahrt ist für Radfahrer wegen der zahlreichen Kehren, besonders bis Tenda, nicht ungefährlich. Zwischen hohen Sandsteinfelsen führt die Strasse abwärts durch das Dorf Tenda nach der italienischen Grenzstation S. Dalmazzo di Tenda, wo ich den italienischen Zollschein visieren und abstempeln lassen musste. Einige Kilometer weiter befindet sich die französische Zollstation Fontana, an der ich nach vielen Umständen für 38 Francs einen französischen Zollschein und für mein Rad die dritte Plombe erhielt. Die Strasse von Tenda nach Ventimiglia ist nämlich sonderbarer Weise ungefähr in gleicher Entfernung von beiden Orten französisch und deshalb musste ich nacheinander vier Zollämter passieren. Die Landschaft ist hier sehr grossartig; die Strasse führt durch die Gola di Gaudarena, einen der bedeutendsten Engpässe der Alpen. Bis zu mehr als 400 Metern Höhe erheben sich die steilen Felswände

zu beiden Seiten der Strasse, und gleichsam mit Mühe zwängt sich der brausende Wildbach zur Linken durch dieses Felsenthor.

Auf der Weiterfahrt ändert sich das Vegetationsbild, indem die alpine Flora allmählich der südlichen weicht, die ersten Ölbäume werden sichtbar, und die Pflanzenwelt wird immer reicher und üppiger. Versunken in den Anblick des schönen Landschaftsbildes fuhr ich langsam wieder der italienischen Grenze bei Breglio zu, als sich mir plötzlich ein finster dreinschauender französischer Gensdarm in den Weg stellte und mich nötigte abzusteigen und Rede zu stehen. Auf seine Frage nach meinen Papieren zeigte ich ihm meine Legitimationen, die natürlich deutsch geschrieben waren. Eine Weile musterte der gestrenge Hüter des Gesetzes dieselben verständnisvollen Blickes und gab sie mir dann mit überlegener Miene zurück. Dass die deutschen Buchstaben für ihn Hieroglyphen waren, und dass er nicht ein Wort in den Scheinen entziffert, geschweige denn den Sinn derselben verstanden hatte, vermutete ich von vorn herein. Und ich hatte mich mit dieser Vermutung nicht getäuscht, er erkundigte sich nach meinem Berufe, meiner Herkunft, nach Zweck und Ziel der Reise, alles musste ich ihm klar machen. Meine Person schien ihm aber trotz alledem verdächtig zu sein; in eindringlichem, festem Tone fragte er mich, ob ich Soldat sei oder nicht, und dabei konnte er sich der Bemerkung nicht enthalten, dass es gegenwärtig in Frankreich sehr viele deutsche Spione gäbe, vor deren Späheraugen selbst die Befestigungen dieser Strasse nicht sicher seien. Daraufhin lachte ich dem Heissporn ins Gesicht und ärgerlich über diese öde Anzapferei einem harmlosen Radler gegenüber erwiderte ich: „Es thut mir sehr leid, Ihnen sagen zu

müssen, dass ich den Preussen zum Soldaten viel zu minderwertig war; im Lande der Têtes carrées und Choucroutmen“, so nennt man die Deutschen mit Vorliebe in Frankreich, „gibt es so viele fehlerfreie Vaterlandsverteidiger, dass man kurzsichtige Staatskrüppel, wie mich, nicht nötig hat. Wenn ich allerdings zu eurer Grande nation gehörte, dann hätte ich trotz dieser Minderwertigkeit längst ein paar Jahre in roten Hosen herumlaufen müssen.“ Der Mann wusste nicht, was er darauf erwidern sollte, und als er einen Augenblick zur Erde sah, um den Sinn meiner Rede dem ganzen Inhalte nach zu erfassen, schwang ich mich aufs Rad und sauste mit einem kräftigen ‚Au revoir‘ zu Thale, der italienischen Grenze zu. Ich hatte doch weder Zeit noch Lust, einem solchen Spionenriecher gegenüber ein bis ins kleinste gehendes Verhör zu bestehen. Es war ja auch zu lächerlich, mich für einen Spion zu halten, der ich doch nur in Gottes schönem Erdengarten spazieren fuhr und mich der Wunder freute, die mir die Natur allerorts in so reichem Maasse bot.

„Un amico tedesco“, das war der stereotype Ausdruck, mit dem mich die italienischen Beamten wie überall, so auch an der nächsten Zollstation auf das lebenswürdigste empfingen. Ich erzählte dem Grenzwächter das Intermezzo, welches ich soeben auf französischem Boden bestanden hatte, und er musste herzlich darüber lachen. Nachdem mein Zollschein wiederum mit dem Stempel versehen worden war, ging die Fahrt weiter thalabwärts, und nach ungefähr zwei Stunden kam ich aus dem malerischen Rojathale hinaus nach Ventimiglia, an das Meer. Es war mittlerweile dunkel geworden, und da ich wegen der berüchtigten Stechfliegen, die den meisten Leuten den Aufenthalt in dieser Stadt verleiden, hier nicht über-

nachten wollte, fuhr ich nach kurzer Rast in Gesellschaft eines Radlers aus Monaco nach Monte Carlo, wo ich zwei Stunden später anlangte. Die Zurücklegung dieser letzten Strecke hatte soviel Zeit erfordert, weil ich hier nochmals an einem italienischen und einem französischen Zollamte aufgehalten worden war; ich hatte also an einem Tage sechs Zollstationen passieren müssen, und mehr kann man doch nicht verlangen.

Die nähere Beschreibung der Strecke zwischen Ventimiglia und Monte Carlo folgt später gelegentlich der Rückfahrt von Nizza aus. Ich war in einem freigelegenen Hotel, welches mir empfohlen worden war, bestens aufgehoben und lag nach den Anstrengungen des Tages bald in den Armen des bekannten Gottes mit der Schlafmütze.

Als ich am andern Morgen erwachte, die Fenster-
vorhänge zurückschlug und vom Balkon aus zum
ersten Male in meinem Leben Monte Carlo mit seinen
herrlichen Gärten, die Küste und das Mittelländische
Meer im hellen Glanze der Morgensonne vor mir
liegen sah, da wusste ich nicht recht, ob ich dieses
entzückende Bild im Traume oder in Wirklichkeit
erschaute. Es war mir, als sässe ich im Theater,
und vor mir auf der Bühne sähe ich zwischen
phantastischen, feenhaften Coulissen ein farbenprächtiges
Gemälde, die tiefblaue Flut des Meeres, herrliche
Paläste, kurz, den ganzen Märchenzauber des Orients.
Aber es war Wirklichkeit, es war ein Paradies, ein
Eden, welches sich hier vor meinen Augen ausbreitete.
Und in der That, Monte Carlo bietet mit seiner
Umgebung wohl eines der schönsten Landschaftsbilder
der ganzen Erde.

Doch was für ein Volk hat unser Herrgott in
dieses Land hineingesetzt, wie ist hier in früheren
Jahrhunderten und bis in die neueste Zeit hinein

gewirtschaftet worden! Noch bis vor einigen Jahrzehnten war die Brotfabrikation Staatsmonopol, die Einwohner des Landes assen das fast ungenießbare Brot aus der fürstlichen Bäckerei buchstäblich mit Thränen, selbst Fremde, die nach Monaco kamen, mussten jegliche Backwaaren ausserhalb der Landesgrenze lassen. Den klingenden Ertrag dieses Monopols, welches ein Hohn war auf Civilisation und Menschenrecht, verjubelte der „Herr“ in Paris. Böse Beispiele verderben gute Sitten, und wie der Fürst und die Regierung waren, so ist auch das Volk geworden. Auch der Unbefangene, der in der Chronik des Fürstentums Monaco blättert, kommt zu dem Schlusse, dass hier Jahrhunderte hindurch ein Piratennest der schlimmsten Art bestanden hat. Viel besser ist es jetzt in diesem schönen Lande auch noch nicht geworden, unter einem gleissenden Gewande zieht es noch heute die auserkorenen Opfer in seine Netze und richtet sie unbarmherzig zu grunde. Hier tritt, wie in so mancher Hinsicht, die ausgleichende Gerechtigkeit in der Schöpfung eklatant zu Tage, und unwillkürlich dachte ich an eine Geschichte, die man sich in Mexico erzählt. Frug da einst ein Naseweis den lieben Herrgott, warum er doch vor allen andern Länderstrichen der neuen Welt gerade Mexico mit den herrlichsten Wundern der Natur, mit ewigem Blütenschnee und unvergleichlichen Reizen landschaftlicher Schönheit ausgeschmückt habe? Auf diese Frage lächelte der liebe Gott und sprach: „Dafür habe ich den Mexicaner in dieses Land hineingesetzt.“ Und dass die Mexicaner nicht viel taugen, davon zeugen die Annalen der Landesgeschichte. Diese Erzählung lässt sich auf das Fürstentum Monaco recht gut anwenden, nur sind die Leute hier nicht halbwild und gewalthätig, sondern glatt und

geschmeidig, im allgemeinen untadelhaft von Manieren, witzelnd wie Pariser Salonhelden und — herzlos. In Monte Carlo werden alljährlich die grausamen, vom Staate sanktionierten Taubenschiessen arrangiert, der sportmässige Singvogelfang steht in voller Blüte, lebenden Fröschen werden die Schenkel als Leckerbissen für Pariser Gourmands abgeschnitten, und wieviele Menschen werden hingeopfert, immer wieder dem nimmersatten Moloch, dem Spielteufel, in den Rachen gejagt!

Der Aufschwung der Stadt Monte Carlo datiert aus den siebziger Jahren, da die Regierungen Deutschlands und anderer Länder Europas sich dazu angeschickt hatten, sämtliche Spielbanken zu schliessen. Ein spekulativer Kopf, der frühere Besitzer der Homburger Spielbank, sandte seine Agenten aus, um ein neues reizendes Fleckchen Erde ausfindig zu machen, auf dem er eine neue Spielbank unbehindert errichten könne. Dieses schöne Stückchen Land fand man an der Riviera, im Fürstentum Monaco und zwar auf dem Felsenplateau Monte Carlo. Der Unternehmer bot dem Fürsten ein jährliches Taschengeld von einer Million und erklärte sich ausserdem bereit zur Übernahme sämtlicher Steuern des Landes, zur Unterhaltung der Polizei und des Militärs. Der Souverain nahm dieses Anerbieten mit Begeisterung an, und nach einigen Jahren erstand auf dem Felsenvorsprung das Paradies Monte Carlo mit all seiner Pracht.

Eine wunderbare architektonische Schöpfung ist das Casino, die Spielbank, sie ist ein Werk des Erbauers der Pariser Grossen Oper. Ich erkundigte mich bei einem der reichbetresten Beamten, ob mir der Zutritt zu den Spielsälen, jenen goldstrotzenden, dem Mammon geweihten Hallen gestattet sei. Der zungengewandte Lakai bedeutete mir daraufhin, dass das Radfahrer-

Kostüm hier noch nicht salonfähig sei; wenn ich mir jedoch andere Kleider verschaffen wollte, stände dem Besuche nichts im Wege. Meinen Strassenanzug hatte ich aber der endlosen Zollgeschichten halber in der Schweiz gelassen, und deshalb musste ich auf die Besichtigung der innern Einrichtung des Casinos verzichten, vielleicht nicht zu meinem Schaden. — Wenn man vor diesem Palaste steht und an die endlosen Komödien und zahlreichen Tragödien denkt, die sich in seinem Bereiche abgespielt haben, so weiss man nicht, ob man alle diejenigen, die nach einem Sprichworte nicht alle werden, verlachen oder bemitleiden soll. Wie manches erschütternde Drama hat in diesen Mauern seinen Anfang genommen; wie viele unerfahrenen Menschen haben hier ihr Glück begraben, und wie mancher ist in rosigster Stimmung, mit goldenen Zukunftsträumen in diese Hallen eingetreten, den man am nächsten Morgen auf blumigem Rasen, mit durchschossener Schläfe, blutbedeckt wiederfand, oder dessen Leichnam die blauen Fluten des Meeres weinend an den Strand trugen. Als ein warnendes Mene tekel müssten überdem Haupteingange dieses Mammontempels in Flammenschrift die Worte stehen:

Ici deux portes à cet antre:
L'une s'ouvre à l'espoir, l'autre au crime, à la mort;
C'est par la première qu'on entre,
Et par la seconde qu'on sort.

Das sagte man mir in Monte Carlo, aber würde die Inschrift allen helfen? Die Geschichte der Spielbank ist ja fast ganz mit Blut geschrieben, und doch lässt sich dadurch niemand warnen. In einem der letzten Jahre betrug die Zahl der Opfer des Spielteufels in Monte Carlo nach den officiellen Berichten „nur“ 35 Tote.

Auf einer Wanderung durch die öffentlichen Palmengärten und die reizenden botanischen Anlagen

der Stadt wurden meine Gedanken von dem Casino abgelenkt und zurückgerufen in die schöne Natur. Wenn bei uns daheim in Deutschland ein eisiger Nord gewaltige Schneemassen vor sich hertreibt, und Jung und Alt in die warme Stube flüchtet, wenn sich daheim im deutschen Hause die traulichen Lichter des Weihnachtsbaumes in glückstrahlenden blauen Kinderaugen widerspiegeln, dann bereits tanzen hier schillernde Käfer und bunte Schmetterlinge ihre Tarantellen in den balsamischen Düften einer üppigen afrikanischen Flora.

Die Schönheit Monte Carlos, die Besichtigung der zahlreichen palastartigen Hotels und Villen, fesselte mich den ganzen Tag. Abends wohnte ich dem Concerte auf der Terrasse hinter dem Casino am Meere bei. Ich hatte dem Portier etwas mehr als den üblichen Obulus in die Hand gedrückt und wurde auf diese Weise trotz des verpönten Radleranzuges zum Garten zugelassen. Das zu diesem Concerte versammelte Publikum machte auf mich einen eigentümlichen Eindruck, ich weiss nicht, ob man alle diese Gestalten zu der sogenannten besseren oder anständigen Gesellschaft rechnen darf. Sonderbare Leute sah ich hier versammelt. Dort rechts in meiner Nähe sitzt ein Engländer, der mit seinen langen, dünnen Beinen einen Kreis nach dem andern auf dem Boden beschreibt; nicht weit von ihm langweilt sich ein glatzköpfiger Roué, der vielleicht so und so oft mit dem Ärmel das Zuchthaus gestreift; links in der Ecke unterhält ein schneidiger, glattgeleckter Franzose mehrere Damen, die, wenn sie Doctores juris wären, längst zum Justizrate avanciert sein müssten; am nächsten Tisch sitzt ein schwächlicher Jüngling, das Monocle fest ins Auge geklemmt. Seine weissblauen, durchsichtigen Hände umklammern krampfhaft den

Knopf des Stockes, in seiner Brust nagt der Wurm des Verderbens, der Tod steht in seinen bleichen Zügen geschrieben. Er war wohl nicht des Spieles halber, sondern zur Wiedererlangung seiner Gesundheit aus nördlichen Breiten hierhergeeilt. Komische Menschen giebt es doch auf der Welt, und am sonderbarsten sind sie dann, wenn sie allen Genüssen des Daseins gefröhnt, wenn sie blasirt und abgespannt, für jeglichen Reiz unempfänglich geworden sind. Weshalb mag der alte Herr da drüben mit dem hohlwangigen Gesichte wohl seit einer Viertelstunde auf die weisse Marmorplatte des Tisches starren? Ist es Resignation, hat er sein Vermögen im Spiele verloren, und denkt er vielleicht darüber nach, wie auf Gaunerart neue Reichtümer zu erwerben seien? Oder hat er es sich zur Lebensaufgabe gemacht, die Quadratur des Zirkels zu ergründen, das Perpetuum mobile oder den Stein der Weisen zu entdecken? Dies zu ergründen ist schwer. Physiognomien, wie unter dem Eindruck einer lähmenden Fermate in die Länge gezogen, vertrocknete, kartoffelkeimfarbene und feiste Gesichter, leuchtend wie der Vollmond, bieten hier ein weites Feld für physiognomische und psychologische Studien. Ein aus allen Kategorien der begüterten Gesellschaft bestehendes Publikum ist hier bunt durcheinander gewürfelt. Dort sitzt der Dandy neben dem weissgelockten Philosophen, der pensionierte Metzgermeister neben dem erlauchten Mitgliede aus irgend einem fürstlichen Hause, die Pariser Halbweltdame neben der untadelhaften Professorentochter, der heruntergekommene polnische Graf neben einem amerikanischen Schlotbaron und der Börsenjobber mit der Fragezeichennase neben einem degenerierten Anhänger des Buddha oder Confucius. Wenige hübsche, junge Damen waren hier zu sehen. Die holde Weiblich-

keit war fast ausschliesslich durch ältere Semester vertreten.

Das für Monte Carlo engagierte Orchester weist als Mitglieder nur echte Künstler, erste Meister ihrer Instrumente auf, und dass hier nur mustergiltige, formvollendete Musik geboten wird, hatte ich bald erkannt. Nicht allein die süsslichen Weisen der französischen und italienischen Meister waren auf dem Programm vertreten, sondern auch einige Marksteine aus der Geisteswerkstatt unserer deutschen Musik-koryphäen. Beethoven glänzte mit einem meiner Lieblingsstücke, der farbenprächtigen Leonoren-Ouvertüre, und der grosse Richard Wagner in den entzückenden Tonfluten aus Tannhäuser und der Nibelungen-Trilogie. Diese trauten Akkorde aus der deutschen Heimat erklangen hier unter Palmen, inmitten einer Tropenlandschaft, in einer duftschwangeren Nacht am Ufer des mondbeglänzten Meeres. So oft ich später noch Gelegenheit hatte diese Tonwerke zu hören, dachte ich mit Freuden an jenen zaubervollen Sommerabend in Monte Carlo zurück, und für immer wird er mir unvergesslich bleiben.

Am nächsten Morgen wandte ich der Stadt den Rücken und fuhr nach Monaco, der Hauptstadt des gleichnamigen Fürstentums, die von einem 60 Meter hohen, in das Meer hineintretenden Felsen wie eine echte Raubritterfeste Küste und Meer beherrscht. Wohl kein Fürst der Erde schaut aus den Fenstern seines Residenzschlosses gleiche Herrlichkeiten, wie gerade der Beherrscher dieses kleinen, kaum 12000 Einwohner zählenden Landes. Von der Höhe des Plateaus geniesst man die herrlichste Aussicht auf das Meer und die Küste. Das fürstliche Schloss und die hübsche romanische Kathedrale sind eines Besuches in hohem Grade wert. Am Fusse der

Altstadt Monaco, unten an der Landstrasse, liegt die Neustadt Condamine, die gleichfalls klimatischer Winterkurort ist und prächtige Anlagen bietet. Von Monaco ging die Fahrt über Villefranche der Küste entlang nach Nizza, in die schöne Blumenstadt hinein. Hier beschloss ich für den Tag zu bleiben.

Nizza, französisch Nice, ist die Hauptstadt des französischen Departement des Alpes Maritimes und liegt mit 94000 Einwohnern an der herrlichen Baie des Anges, zu beiden Seiten des Flüsschens Paglione. Die Stadt wurde im V. Jahrhundert vor Chr. als Nikaea von der griechischen Kolonie Massilia, jetzt Marseille, aus gegründet, gehörte später zeitweise zu Frankreich, Sardinien, Savoyen, und ist seit dem Jahre 1860 wieder dem französischen Reiche einverleibt. Nizza ist der Geburtsort des aus der Zeit der grossen Corsen bekannten Marschalls Masséna und des berühmten italienischen Nationalhelden Garibaldi. In der Stadt hört man fast nur die französische Sprache, während italienisch von den weniger bemittelten Volksschichten, dem geringeren Teile der Bewohner, gesprochen wird.

Nizza ist berühmt als Blumen- und Fremdenstadt. Die Saison beginnt im Januar und endet mit der Regatta im April. Ungefähr 50.000 Menschen aus aller Welt finden sich hier im Laufe eines Jahres zusammen, teils um Linderung körperlichen Leidens, teils um Vergnügen und Zerstreuung zu suchen. Das Klima ist mild; nach drei Seiten ist die Stadt von Bergabhängen eingeschlossen, nur die Südseite nach dem Meere hin ist offen. Diesem Umstande, dem Nizza das milde Klima zu verdanken hat, ist auch das Gedeihen einer wunderbaren Flora zuzuschreiben. Im Freien wachsen Johannisbrotbäume, Oleander, Lorbeer und Myrthe. Orangen und Citronen, Pfeffer-

bäume, Feigen und Mandeln, sowie die verschiedensten Arten herrlicher Palmen sieht man allenthalben in den wunderbaren öffentlichen Anlagen und in den reizenden Privatgärten. Durch den Vertrieb der Blumen, die Nizza nach allen Orten Europas versendet, hat diese Stadt ihren Wohlstand begründet. Wenn man aus dem Revier der grossen Hotels mit ihren Beefsteak- und Cotelette-Gerüchen hinaus in die balsamische Atmosphäre der blütenreichen Gärten und Blumenzüchtereien wandert, dann sieht man, wie verschwenderisch Flora diese Gegend mit ihren reizenden Kindern ausgestattet hat. Die Hecken, die bei uns in Norddeutschland zumeist aus Weissdorn bestehen, prangen dort grösstenteils in dem herrlichen Schmucke blütenreicher Geranien, die bisweilen eine ganz bedeutende Höhe erreichen. Der Glanzpunkt Nizzas ist die palmenbepflanzte Promenade des Anglais, welche sich fast eine Stunde weit am Gestade des Meeres dahinzieht und der Sammelplatz der eleganten Welt geworden ist. Hier war ich in ein buntes Leben und Treiben, ähnlich dem in Monte Carlo, hineingeraten. Unter dem Allerwelts-Publikum fielen mir besonders die zahlreichen Radler und Radlerinnen auf. Kinder, die kaum der Wiege entsprungen, und Greise, die bereits mit einem Fusse im Grabe standen, schöne und hässliche Jungfrauen glitten auf dem Stahlrosse beflügelten Laufes dahin. Die Kostüme waren zum grössten Teil geschmackvoll, andere aber wieder sprachen jeder Aesthetik Hohn. Ein stilvoller, über dem Meeresspiegel auf starken Pfeilern erbauter, geräumiger Pavillon verleiht dieser Promenade einen besonderen Reiz. Der Jardin publique mit der zierlichen Grotte und dem prächtigen Denkmale zur Erinnerung an die Vereinigung Nizzas mit Frankreich, ist eine wahre Perle der höheren Gartenbaukunst.

Schöne Strassen sind besonders die schattige Avenue de la gare und der Boulevard Victor Hugo. Den Hauptverkehr weist die Place Masséna auf. In einer von diesem Platze westlich abzweigenden Strasse, der Rue de France, befindet sich ein Marmorkreuz, welches an die durch Papst Paul 1538 herbeigeführte Zusammenkunft zwischen Karl V. und Franz I. erinnert und dem Stadtviertel Croix-de-Marbre seinen Namen gegeben hat. Ein Besuch des 97 m hohen Schlossberges mit den Ruinen einer von Ludwig XIV. zerstörten Burg und schöner Aussicht auf das Meer, die Stadt und das Gebirge beschloss das Pensum, welches ich mir für den Tag gestellt hatte. Etwa 1½ Stunde nordöstlich von Nizza befindet sich die weltberühmte Sternwarte mit dem grössten Refraktor Europas, der 18 m lang ist und dessen Linse 77 cm Durchmesser hat. Dem Publikum ist das Observatorium nicht ohne weiteres zugänglich. Bei einer Flasche trefflichen Burgunders verbrachte ich abends noch mehrere Stunden in der heiteren Gesellschaft einiger Franzosen und suchte bei Zeiten mein Lager auf.

Am nächsten Morgen schien die Sonne wieder ebenso freundlich auf mich hernieder wie sie ununterbrochen seit dem Tage geleuchtet, da der Regengott den gewaltigen Wolkenbruch vor mehr als acht Tagen auf den St. Gotthard und Airolo herabgesandt hatte. Meine treffliche Dürkoppmaschine befand sich in tadellosem Zustande, blitzblank geputzt harrte sie der Weiterfahrt. In Nizza war ich auf dem südlichsten Punkte meiner Reise angelangt und wandte nun der Stadt den Rücken, um nach Ventimiglia zurückzufahren. Als ich die ersten Kilometer hinter mir hatte und die Sonne ihre glühenden Strahlen im Vollglanze zur Erde sandte, da dachte ich mit sehr geteilten Gefühlen an die Strapazen, die mir noch bevorstanden, ehe ich

nach Genua und wieder über die Schweizeralpen nach einem andern Meere, der Nordsee, gelangen würde. Doch die Scenerie, welche ein schönes, stets wechselndes Bild von dieser Strasse aus bietet, half mir bald über alle Grübeleien hinweg, und frohen Mutes radelte ich langsam in den Morgen hinein.

Wenn man bei uns zu Hause von einer Radtour an der Riviera spricht, so stellt sich der Unbefangene daruntergewöhnlich eine herrliche, schattenreiche Strasse vor, die sich, überall glatt und eben, am Ufer des Mittelmeeres dahinzieht. Schön ist die Strasse allerdings fast überall, aber schattenreich und eben ist sie nur auf kurzen Strecken. Die Vernunft sagt dem Radler, dass es doch viel einfacher und vorteilhafter wäre, eine Verkehrsstrasse dicht unten am Meere anzulegen, statt sie in meilenweiten Umwegen über die Berge hinwegzuführen. Aber die Sache hat ihre triftigen Gründe. In früheren Zeiten war das Meer nämlich mit einer Unzahl von Seeräuberschiffen der Normannen, der Sarazenen und anderer Raubstämme belebt. Um diesen gefährlichen Räubern die Plünderung der Küstenorte aber nicht allzu leicht zu machen, legte man die Dörfer und mit ihnen die Strasse hoch oben an den Gebirgsabhängen an. Von dieser Höhe aus konnte dem Andrang der Piraten in vielen Fällen erfolgreich begegnet werden. Die Caps treten vom Gebirge aus als hohe, steile Felsmassive pyramidenförmig weit in das Meer hinein und fallen nach der Landseite hin wieder bis zum nächsten Fluss- oder Wildbachbette ab. Die Strasse führt nun über diese Caps hinüber, und der Radfahrer ist gezwungen die Maschine an der einen Seite derselben hinaufzudrücken und an der andern mit angezogener Bremse hinabzufahren. Nicht genug kann auf die Gefährlichkeit dieser Thalfahrt hingewiesen werden. Trotz der allent-

halben angebrachten Warnungstafeln der Unione Velocipedistica Italiana, sind alljährlich z. B. zwischen Monte Carlo und Ventimiglia am Capo Martino mehrere Radfahrer zu Tode gekommen.

Das Meer bildet an dieser, wie an den meisten derartigen Stellen eine Bucht, in die ein Bergbach mündet. Der Bach ist nun oft in schwindelnder Höhe überbrückt, und die Strasse beschreibt hier eine sehr scharfe Kurve, deren äusserster Punkt die Brücke ist. In schneller Fahrt sind nun manche ahnungslose Radler das Cap hinabgesaust und stürzten, da die Brücke erst sichtbar wird, wenn man sich ihr auf einige Decameter genähert hat, über die Mauer in das steinigte Bett des Baches, wo sie bei den Trümmern ihrer Maschine mit zerschmetterten Gliedern tot aufgefunden wurden. Dankenswerter Weise hat aber der italienische Radfahrerbund in letzter Zeit an der äussersten Peripherie der Kurve, hinter der Brückenmauer ein kräftiges, korbartiges Drahtnetz anbringen lassen, wodurch die Lebensgefahr in etwa vermindert ist. Jetzt kann der unvorsichtige Radler durch den Sturz immer noch zu Tode kommen, aber die Gefahr ist insofern verringert, als er nicht mehr in die grause Tiefe stürzen kann, wo er dem jähen Tode sonst unrettbar verfallen wäre.

Eine weitere Unannehmlichkeit der Rivierastrasse ist das blendende, schneeige Weiss ihrer Decke, welches auf die Dauer in Verbindung mit dem Geflimmer der glitzernden Meereswellen im Sonnenschein für die Augen fast unerträglich wird. Trotzdem ich bereits eine Brille mit leichtblauen Gläsern trug, war ich gezwungen, noch einen Zwicker mit grauen Gläsern zu Hilfe zu nehmen. Die Physiognomie der Scenerie erscheint dem also geschützten Auge in einem weniger freundlichen Lichte als dem unbewaffneten, aber daran ist nichts zu ändern.

Trotz aller dieser ungünstigen Umstände war ich bald wieder in Monte Carlo, wo ich ein wenig ausruhte. Dann fuhr ich mit neuen Kräften nach dem 10 km von hier entfernten Orte Mentone über das Capo Martino weiter und bald hatte ich auch diese Gebirgspartie hinter mir.

Mentone zählt 10000 Einwohner, gehörte früher zu Monaco und stand später als freie Stadt unter dem Schutze des Königs von Sardinien; seit dem Jahre 1861 ist Mentone französisch. Der Ort erfreut sich einer sehr geschützten Lage an dem weiten nach ihm benannten Golfe. Die Durchschnitts-Temperatur beträgt im Winter 10° Celsius. Orangen und Citronen gedeihen hier so vortrefflich, dass der jährliche Ertrag an diesen Früchten 50 Millionen Stück annähernd erreicht. Die Stadt an und für sich bietet ausser prächtigen Hotels und Privatbauten nicht viel, das schönste ist die Promenade du Midi, die sich an der Bucht bis zum Cap Martin hinzieht. An diese schliesst sich im Osten die Promenade de Garavan, auf der ich meinen Weg nach der französischen Grenzstation fortsetzte. Hier liess ich mir den hinterlegten Zoll zurückzahlen und drückte mein Rad, das nun um die Zierde der französischen Plombe ärmer geworden war, den steilen Berg hinauf zum italienischen Zollamte. Dort wurde mein Zollschein visiert und die italienische Plombe geprüft. Nach Erledigung dieser hochwichtigen Angelegenheit entliess man mich in Gnaden, so dass ich nun bis zur Schweizergrenze von allen Zollplackereien verschont blieb. Von der Höhe des von den Italienern befestigten und strategisch wichtigen Berges, dessen Scheitelpunkt die Grenze bildet, fuhr ich in schnellem Tempo zu Thale und dann wieder hoch hinauf über den Felsen von Mortola nach Ventimiglia, dem alten Albintimilium der Römer.

Da ich die Stadt gerne etwas genauer kennen lernen wollte, beschloss ich trotz der Stechfliegengefahr bis zum nächsten Tage hier zu bleiben. Ich fand bald ein passendes Hotel, und nachdem ich dort mein Rad in Sicherheit gebracht hatte, wanderte ich zur Altstadt hinauf und stieg von da zu den Ruinen des Castello d'Appio empor. Hier bietet sich eine schöne Aussicht auf das Meer und die Landschaft. Interessant ist in Ventimiglia die Kirche S. Michele, deren Krypta mächtige Säulen mit Inschriften aus der Römerzeit aufweist. Die Strassen der Altstadt sind sehr enge und nicht allzu sauber. Nachdem ich von meinem Ausfluge in den unteren Stadtteil zurückgekehrt war und zu Abend gegessen hatte, unternahm ich noch einen kleinen Spaziergang durch die palmenreichen Anlagen am Meere und bald nachher, gegen neun Uhr, lag ich bereits in den weichen Federn.

XIII. Kapitel.

Die Riviera di Ponente von Ventimiglia bis Genua.

Um fünf Uhr morgens wachte ich in Ventimiglia auf, und eine halbe Stunde später befand ich mich wieder bei schönstem Wetter auf der Landstrasse nach Bordighera. An Armen und Beinen verspürte ich stechenden Schmerz, und als ich nach der Ursache desselben forschte, bemerkte ich eine ganze Anzahl Beulen, die zum Teil so dick wie Taubeneier waren. Aber wie kam ich nur zu diesen Anschwellungen? Am Abend vorher hatte ich nichts davon bemerkt, und mein Bett war doch während der Nacht mit einem Schutznetze gegen die böartigen Stechfliegen des Rojathales geschützt gewesen. Ich liess mir in der nächsten Apotheke Salmiakgeist geben und erfuhr dann, dass man sich durch die Netze auch nur bei grösster Vorsicht vor den Stichen dieser Insekten schützen könne. In Unkenntnis der Verhältnisse hatte ich diese Vorsicht ausser acht gelassen und das Netz bereits eine Viertelstunde, bevor ich mich zur Ruhe begab, geöffnet. Auf diese Weise hatten sich die unbetenen Gäste in mein Bett schleichen können und mich in gründlicher Ausübung ihres blutdürstigen Amtes jämmerlich zerstoehen. So war denn dafür gesorgt, dass ich für einige Tage Ventimiglia und die daselbst verbrachte Nacht nicht vergass.

Nach kurzer Fahrt gelangte ich auf schlecht gedeckter Strasse nach Bordighera, einer Ortschaft mit

2500 Einwohnern und weltbekannten Blumen- und Palmenzüchtereien. Vor allen sind es die Dattelpalmen, die hier vortrefflich gedeihen und für sich allein einen ganzen Wald bilden. Zum Palmsonntage werden von Bordighera Palmwedeln nach Rom und in besonders grossen Mengen nach Spanien versandt. Eine der bedeutendsten Gärtnereien gehört einem Deutschen, Ludwig Winter, der kürzlich auf der Hamburger Gartenbau-Ausstellung für Palmen den ersten Preis erhielt. Seine Gärten sind dem Publikum gegen ein kleines Trinkgeld, welches für die Armen bestimmt ist, zu jeder Tageszeit zugänglich. Durch die hübsche, von hochstämmigen Palmen beschattete Via Vittorio Emanuele fuhr ich, an schönen Villen vorbei, nach Ospedaletti, einem kleinen Kurorte, der in den letzten Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen hat. Hier hielt ich mich nicht länger auf und setzte die Fahrt über das Capo nero fort nach San Remo, wo ich nach $\frac{3}{4}$ Stunden anlangte.

Welches deutsche Herz wird nicht von Wehmut erfüllt bei Nennung des Ortes San Remo, der mit der Leidensgeschichte unseres edlen, unvergesslichen Kaisers Friedrichs III. so eng verknüpft ist. Hierher war der Kronprinz geeilt, um Linderung der Schmerzen zu finden, die seine unheilbare Krankheit im Gefolge hatte. In der prächtigen Villa Zirio war es, wo nach Kaiser Wilhelms I. Tode, das erste Telegramm anlangte, welches die Aufschrift trug: „An seine Majestät, den Kaiser Friedrich.“ Stumm nahm hier der von aller Welt geliebte Monarch das Schriftstück entgegen, und eine Thräne der Trauer über den Heimgang seines grossen Vaters rollte in den langen Bart hinab; vielleicht war es auch eine Thräne über sein eigenes herbes Geschick, denn er wusste wohl, dass ihm keine lange, segensreiche Regierungszeit be-

schieden war, dass er allzufrüh von himmen scheiden musste.

San Remo hat in den letzten Jahren immer mehr an Ruf und Bedeutung gewonnen und wird bald die Einwohnerzahl von 20000 erreicht haben. Die Neustadt liegt auf dem Schwemmlande des Torrente San Romolo und Torrente del Convento an einer weiten, schönen Meeresbucht. Die grösste und verkehrreichste Strasse ist die Via Vittorio Emanuele mit reichen Kauffäden und den hübschen öffentlichen Gebäuden. Die Altstadt liegt auf dem Hügel, der sich zwischen genannten Flüssen erhebt, höchst malerisch. Durch ein Gewirre von engen Strassen oder besser Gassen, deren Häuserreihen zum grösseren Schutze gegen Erdbeben durch zahlreiche Bogen mit einander verbunden sind, gelangt man zu den auf einem kleinen Plateau gelegenen Trümmern einer Kirche. Man sieht von hier aus über das Häuserlabyrinth der Altstadt hinweg auf die im Kranze hochstämmiger Palmen gelegene Neustadt, auf die romantische Küste und bis weit hinaus aufs Meer. Im Norden erheben sich hohe, mit Pinien bewachsene Berge, welche die Stadt vor rauhen Winden gänzlich abschliessen. Durch die Altstadt ging ich wieder zum Meere hinab. Auf dieser Wanderung stösst man allenthalben auf verfallene Häuser, in deren dunkeln, niedrigem Erdgeschoss oder Keller noch hie und da ein Flickschuster oder sonst eine anspruchslose Existenz ein Unterkommen gefunden hat. Die Strassen sind so enge, dass ein mit dem Quersack bepacktes Maultier den Passanten kaum noch Raum zum Vorübergehen lässt. Grössere Fuhrwerke können hier überhaupt nicht zum Verkehr benutzt werden. Ein sonderbares Bild bietet die Bepackung der Maultiere. In den Quersäcken sah ich auf der einen Seite Holz, Lumpen und sonstige Handelsgegenstände, während

die andere schmutzigen, zerlumpten Kindern einen beschaulichen Aufenthaltsort bot.

Nachdem ich mich noch einige Stunden unter den Palmen der Neustadt aufgehalten und an sammelwütige Bekannte die unvermeidliche Ansichtspostkarte gesandt hatte, fuhr ich langsam durch den schattigen Corso di Levante an der schönen, einem Franzosen gehörigen und für das Publikum leider unzugänglichen Villa Zirio vorbei, nach Osten auf Genua zu.

Herrlich ist doch diese Riviera! An die zahllosen Wandlungen in einem Kaleidoskop oder einer Laterna magica erinnert die fast auf Schritt und Tritt wechselnde Perspektive. Das ist Italien, wie es schöner wohl nur an der neapolitanischen Küste zu schauen ist. Blauschimmernde Ölbäume bedecken die mächtigen Gebirgsabhänge, hier und da stehen einsam an einer schroffen Felskante, einem Strausse gleich, jene dunkeln Obeliskens des Südens, hochgewachsene Cypressen. Auf weiten Strecken beschatten die breiten, melancholisch dreinschauenden Kronen herrlicher Pinien die Ufer des Meeres und der Wildbäche, üppige villenumkränzte Weingelände wechseln mit blütenreichen Gärten; ungestraft wandelt man allenthalben unter schönen Palmen, schreitet an blühenden Agaven, Aloen und Oleandern vorbei. Das ist Italien, das Land, von dem die Dichter träumen, das Land, wo Orangen und Citronen reifen, wo Lorbeer und Myrte blühen, das Land, wo sanfte Winde wehen, wo unter einem durchsichtigen, azurnen Himmel die Woge des Mittelmeeres ein Paradies umspült!

Die Strasse ist von San Remo bis zum Fusse des Berges von Porto Mauricio fast eben und glatt, sie zieht sich dicht an der See auf dem Schwemmlande verschiedener Flüsse dahin. Das Meer, welches von Nizza bis hierher fast überall am Ufer infolge der

felsigen Bodenformation sehr tief ist, weist von hier ab ausgedehnte Sandbänke auf, welche die Einrichtung umfangreicher Badeanlagen möglich machten und den nächsten Ortschaften den Charakter von Sommer-Seebädern verliehen. Beneidenswerte Städtchen, in denen im Winter frei wachsende Blumen ihren süßen Frühlingsduft verbreiten und die im Sommer die Annehmlichkeiten des Seebades bieten! Wie gerne möchte man für immer hier in dieser Gegend bleiben, doch unaufhaltsam reißt das Geschick den Menschen mit sich fort, allzu flüchtig ist die Zeit, und zurückgeschleudert wird man aus dem Paradiese in die nackte Prosa des Alltäglichen. — In der Nähe der Strasse und an den Bergabhängen erblickt man die Ruinen zahlreicher Häuser, darunter diejenigen des Dorfes Bussana, welches durch das verhängnisvolle Erdbeben im Jahre 1887 gänzlich zerstört wurde.

Es war Nachmittag geworden, die Sonne brannte auf die lechzenden Fluren hernieder und trotz der kühlen Brise, die mir das Meer entgegen hauchte, wurde die Hitze von 25° R auf die Dauer fast unerträglich. Welcher Gedanke lag da näher, als der, in die kühlen Fluten der salzigen See hinabzutauchen! Gedacht, gethan, am nächsten freistehenden Badehäuschen, welches mir von dem Besitzer, einem Club, in liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt wurde, machte ich die notwendige Toilette und befand mich bald in Gesellschaft von Herren und Damen im Meere, weit vom Ufer entfernt. Plötzlich dachte ich mit Schauern daran, dass ich hier, wo ich niemanden kannte, vielleicht doch unter die Räuber gefallen sein könnte. Ein Kunststück wäre es wahrlich nicht für irgend einen Strolch gewesen, aus der nicht verschliessbaren Kabine mein Geld und meine Kleider zu rauben und auf dem frei im Sande liegenden Rade

davonzujagen. Ich hätte dann nicht einmal sagen können „*Omnia mea mecum porto*“ denn das Badekostüm, welches ich trug, gehörte mir nicht einmal. Fern von der Heimat, hätte ich hier an der Riviera ohne Kleider und ohne jegliche Subsistenzmittel hilflos gesessen. Aber ich fühlte mich im Wasser doch so wohl, dass ich fast eine halbe Stunde in der lauwarmen Flut verweilte. Wie neugeboren setzte ich endlich meine Reise fort.

Ungefähr 23 km östlich von San Remo liegt auf einem schönen Vorgebirge die 6000 Einwohner zählende Stadt Porto Maurizio, die durch ausgedehnten Handel mit feinem Olivenöl, weithin bekannt ist. Eine schöne Kuppelkirche und hübsche öffentliche Anlagen gereichen der Stadt, die sowohl als Winterkurort wie auch als Seebad besucht wird, zur Zierde. Einige Kilometer weiter geht es die abschüssige, aber gute Strasse hinab über den Fluss Impero nach dem kleinen, schön gelegenen Dorfe Oneglia, wo ich mich aber nicht länger aufhielt. Dann fuhr ich durch den Ort Diano Marino, der 1887 der Mittelpunkt des Erdbebens war und heute wieder neu aufgebaut ist, über das steile Capo delle Mele nach Alassio, einem Hafentädtchen mit 4000 Einwohnern, welches wegen des feinsandigen Strandes alljährlich von Tausenden Badegästen besucht wird. 6 km weiter liegt Albenga mit 3100 Einwohnern, hübscher gotischer Kathedrale und mehreren alten Palästen. Der Ort wurde von den Römern unter dem Namen Albingaunum angelegt. Heute ist er Bischofssitz. Hier konnte ich der Versuchung nicht widerstehen, noch einmal zu baden, zumal das unweit der Küste gelegene, steile Felseneiland Isola Gallinaria dem Meere an dieser Stelle einen besondern Reiz verleiht. Nach dem Bade restaurierte ich mich gründlich und fuhr mit eintretender Dämmerung nach Finalmarina. Dort

blieb ich, bis der Abend angebrochen, und der Mond am fernen Horizonte aus den Meeresfluten emporgetaucht war. Ich befand mich in heiterster Stimmung und bestellte mir eine Flasche sizilianischen Weines, der mir so vortrefflich mundete, dass ich sicher glaubte, mehrere Lire dafür bezahlen zu müssen. Gross war aber mein Erstaunen, als der Wirt mir auf den gezahlten Fünflireschein noch 3.50 Lire mit dem Bemerkten zurückgab, dass dieser köstliche Tropfen hier überhaupt nicht mehr koste. Noch einmal sah ich meine Maschine nach, prüfte die Schrauben auf ihre Festigkeit und setzte die Laterne in Stand. Sodann bestieg ich mein Rad aufs neue und fuhr in Gesellschaft eines italienischen Radlers, den ich beim Verlassen des Ortes angetroffen, in die herrliche Nacht hinaus, um die an meinem heutigen Pensum noch fehlenden 25 km bis Savona zurückzulegen.

Den Entschluss zu dieser Nachtfahrt habe ich nicht wie jenen am Thunersee bereuen müssen, nein, diese herrliche Tour ist die schönste, die ich je bei Nacht unternommen, und sie wird mir auf immer unvergesslich bleiben. Es war mir recht angenehm, hier einen Begleiter zu haben, obgleich dieser die Strasse ebenso wenig kannte wie ich; allein hätte ich die Fahrt aber auch fortgesetzt, denn meinen Weg konnte ich nicht verfehlen, und gefürchtet habe ich mich nie, auch nicht in Gegenden, die noch einsamer waren. Die Strasse ist hochromantisch und sehr geirrig, sie hat eine vorzügliche Decke und führt über steile Caps hinweg, durchbricht mächtige Felswände mittels grosser Tunnels und zieht sich in ihrer ganzen Länge am Meere hin, teils hoch oben auf steilen Felsenüfern, teils wird sie unten von den Wellen des Meeres bespült. Im silberhellen Lichte des Vollmondes erstrahlte weithin das fast ruhige

Meer, kein Lüftchen regte sich, Stille herrschte rings umher, kein Mensch war weit und breit zu sehen. Ein herrliches Nachtbild, eine zaubervolle Scenerie bot sich hier dem Auge! Die Sterne funkelten vom Himmelsdome traulich auf die Lande, auf ein Bild des Friedens und beseligender Ruhe hernieder. Weder die Feder des Poëten noch der Pinsel des grössten Malers sind imstande diese geheimnisvolle Harmonie in ihrer ganzen Erhabenheit wiederzugeben. Aber eines Künstlers gedachte ich in dieser Stunde: Robert Schumanns. Er war es, der es verstanden, den ganzen Zauber eines solchen Stimmungsbildes wiederzugeben, er hat ihn in das entzückende Adagio seiner B-Dur Symphonie gebannt. Ein Gedanke aus Goethe's „Faust“:

Zum Augenblicke dürft' ich sagen:
Verweile doch, du bist so schön!

durchglüht in dieser Einsamkeit die Brust. Ist doch das irdische Leben so flüchtig, und wenn man von einzelnen Lichtblicken absieht, weiter nichts als ein einziger langgezogener Moll-Accord. Schweigend führen wir langsam neben einander weiter, bis uns endlich, als wir auf der Höhe des Capo di Noli angelangt waren, die Lichter der Dörfer Noli, Sporno und Vado entgegenlänzten.

Nach ungefähr zweistündiger Fahrt langte wir in Savona an, wo wir ein Hotel aufsuchten. Trotz der heute zurückgelegten hundert Kilometer verspürte ich keine Ermüdung, und da ich auch am nächsten Morgen nicht allzu früh aufstehen wollte, machte ich noch einen Streifzug durch die Stadt und besuchte einige der hübschen Restaurants. Gegen Mitternacht trat ich den Heimweg an. Doch was war das? Ich wusste ja weder die Strasse, in der ich wante, noch den Namen des Hotels, in das mich ein Reise-

begleitet gebracht hatte. Die Strassen sind hier fast alle schnurgerade und mit Arkaden versehen, eine sieht gerade so aus, wie die andere; allein konnte ich mich hier unter solchen Umständen unmöglich zurecht finden. Was ich genau wusste, war, dass das Hotel die Ecke zweier Strassen bildete, die Wirtin sich abnormer Korpulenz erfreute und der Wirt eine mächtige Glatze und einen recht bissigen Gesichtsausdruck hatte. Aber in einer kleinen Stadt ist manches möglich, ich machte einem Polizisten meine Lage klar, und nach längerem hin- und herraten hatten der Hüter des Gesetzes und mehrere dazugekommene Passanten das betreffende Hotel herausgefunden. Eine halbe Stunde später lag ich in festem Schlafe, aus dem ich erst am nächsten Morgen gegen zehn Uhr erwachte.

Savona, das Savo der alten Römer, hat 19000 Einwohner und bietet ausser dem belebten Hafen, dem schönen Dom und einigen hübschen öffentlichen Gebäuden, nicht viel Beachtenswertes. In den umfangreichen Anlagen des bischöflichen Palais wurde Papst Pius VII. in den Jahren 1809—1814 von Napoleon I. gefangen gehalten. Von Savona führt eine Bahn, die einzige, welche Piemont direkt mit der Riviera di Ponente verbindet, nach Turin. Lange hielt es mich nicht hier und nachmittags legte ich die ca. 50 km lange Strecke von Savona bis Genua als den Rest meiner Rivierafahrt zurück.

Die Strasse ist zum Radfahren von Savona ab die denkbar ungünstigste; ein Cap folgt auf das andere, und die Decke der Strasse lässt an manchen Stellen viel zu wünschen übrig. In den unbedeutenden Ortschaften am Meere Celle, Varazze, Cogoletto und Pra hielt ich mich nicht auf; erst in Pegli, 10 km vor Genua, machte ich Rast. Pegli zählt 3750 Einwohner

und ist das Lieblings-Ausflugsziel der Genuesen. Der Ort genießt einen gleich guten Ruf als Seebad, wie auch als Winterkurort. Reizende Villen mit herrlichen Gärten schmücken den Bergabhang. Einen Besuch, der gegen eine Lira Eintrittsgeld gestattet ist, verdient die Villa Pallavicini, die in einem herrlichen Kranz umfangreicher Gärten gelegen ist und auf den Fremden einen mächtigen Zauber ausübt. Auf Pegli folgen die hübsche, 11000 Einwohner zählende Stadt Sestri und Sampierdarena, die industriereiche Vorstadt Genuas, mit 20000 Einwohnern. Mehr als vier Stunden hatte die Bewältigung der letzten 50 km infolge des ungünstigen Terrains in Anspruch genommen, und ich war froh, als ich endlich wohlbehalten in Genua ankam.

In dem in der Via Balbi gelegenen Hotel di Milano stieg ich ab, d. h. vom Rade war ich schon längst heruntergeholt worden, weil das Radfahren in den Hauptverkehrsadern von Genua nicht gestattet ist. Ich speiste in Gesellschaft von mehreren italienischen Radlern zu Abend und unternahm, nachdem ich die nach einer solchen Fahrt unerlässliche, gründliche Toilette gemacht hatte, mit den lebenswürdigen Genueser Herren einen Rundgang durch die Hauptstrassen der Stadt. In mehrere der glänzenden Restaurants, wo auch gutes, aber teures Münchener Bier verzapft wird, kehrten wir ein. Der Abend brachte uns eine sehr anregende Unterhaltung, die mir zu Liebe in französischer Sprache geführt wurde. Wir sassen in einem traulichen Klubzimmer zusammen, und als die Rede im Laufe des Gespräches auf die edle Musica kam, wurde ich gebeten ein deutsches Lied zu singen. Ich stöberte in den vorhandenen Noten herum und fand anfänglich nichts als italienische und französische Musikalien. Doch halt, was war das? Da lag ja fein säuberlich eingeschlagen, ein

deutsches Lied, „Der Sang an Aegir“, die bekannte Composition des deutschen Kaisers. Das musste ich nun natürlich sofort singen. Einer der Herren übernahm die Klavierbegleitung und bald durchtönten die heimatlichen Accorde das traute Zimmer. Das Lied fand soviel Beifall, dass ich es wiederholen musste. Wie das vielbesprochene Tonstück unseres Kaisers auf dieses Klavier gekommen war, wusste niemand, selbst der Hospes nicht; wahrscheinlich hatte es jemand aus Versehen hier liegen lassen.

Zu später Stunde machten wir noch einen Streifzug durch die am Hafen gelegenen Strassen und traten der Wissenschaft halber in ein raucherfülltes Lokal ein, aus dem uns wüstes Singen und lärmende Blechmusik entgegen schallte. Die in diesem „Concertlokale“ versammelte Gesellschaft bot ein recht interessantes Bild für Charakterstudien, sowohl bezüglich des starken als auch des glutäugigen schwachen Geschlechtes. Die meisten Anwesenden gehörten dem Seemannsstande an, während die übrigen, wie man mir sagte, sämtlich Bewohner der sonnigen ligurischen Küste waren. Das Stimmungsbild war typisch für den italienischen Volkscharakter, aber die Musik, die hier geboten wurde, war für meine verwöhnten Ohren ein Gräuel. Plötzlich kam mir ein Gedanke in den Sinn, kühn drang ich zu dem Häuptling der Musikbande, der auf mich den Eindruck eines heruntergekommenen aber intelligenten Mannes machte, vor, und frug ihn, ob seine Leute vielleicht auch ein deutsches Stück spielen könnten. Er bejahte diese Frage, nannte mir einige deutsche Gassenhauer und — den Brautchor aus Lohengrin. Da war ich aber neugierig auf die Ausführung des letztern und versprach ihm und seinen „Künstlern“ je ein gutes Glas Bier, falls er das Stück spielen lassen wollte. Begeistert

acceptierte der „Herr Kapellmeister“, und gleich darauf erklang die wohlbekannte Melodie, die für uns Deutsche gleichsam ein Nationalgut geworden ist. Doch was für ein Umschwung trat plötzlich in der Stimmung der den weiten Raum füllenden Gäste ein? That unsere Musik hier ein Wunder? Soeben ohrenzerreissender Lärm und jetzt fast atemlose Stille und gespannte Aufmerksamkeit an sämtlichen Tischen. Aller Augen waren den Musikanten zugewandt. Die Erklärung für diese Erscheinung liegt nahe, es war der Zauber Wagnerscher Musik, das Erbe eines Genius, das hier mit unwiderstehlicher Gewalt die Herzen bestrickte. Die hochweisen Zeitungsscribenten, die seiner Zeit Richard Wagner und seine herrlichen Tonwerke in den Kot hinabzerzten, hätten erröten müssen, wenn sie Zeugen der sich hier offenbarenden Kritik unbefangener, schlichter Menschen hätten sein können. Es war eine Freude für mich, dem allerdings nicht einwandfreien Vortrag des Stückes zu lauschen und zu sehen, mit welcher Andacht die Zuhörer jedem Takte desselben folgten. Mittlerweile war es spät geworden, und in dem Bewusstsein, einen sehr vergnügten Abend verlebt zu haben, schied ich von meinen Begleitern und suchte mein Hotel auf.

Am nächsten Morgen nahm ich Genua und seine zahlreichen Sehenswürdigkeiten etwas näher in Augenschein, nachdem ich mir von meinem Wirte den Plan zu einem Rundgange durch die Stadt hatte zusammenstellen lassen. Genua, italienisch Genova, wegen der prächtigen Marmorpaläste „la Superba“ genannt, hat fast eine Viertel Million Einwohner, ist starke Festung und Sitz eines Erzbischofs und einer Universität. Die Stadt hat eine bewegte, aber unter dem Seciermesser der Geschichtsforschung, wenig ruhmvoll erscheinende Vergangenheit hinter sich. Geachtet waren

die stolzen, treulosen Genuesen in früheren Jahrhunderten nie, wohl aber gefürchtet. Prachtvolle Paläste zeugen von dem Glanze und der Macht, die die Stadt als einstige Beherrscherin des Mittelländischen Meeres umgab. Ein überaus mildes Klima, die malerische Lage in weitem Halbkreis am Gebirge einerseits und am Golfe anderseits, sowie die reichen Kunstschätze, die hier aufgespeichert sind, stempeln Genua zu einem Sammelplatze Tausender von Fremden. Zuerst lenkte ich meine Schritte zur Piazza Aequaverde, vor den weitläufigen Gebäuden des Hauptbahnhofes. Ein herrliches, von Palmen umgebenes Marmor-Denkmal des im Jahre 1446 hier geborenen Christoph Columbus gereicht dem weiten Platze und der ganzen Stadt zur Zierde. Dieses Denkmal ist eines der schönsten, die ich je gesehen, es darf als ein glänzendes Zeugnis für die hochentwickelte italienische Marmorskulptur betrachtet werden.

Vom Aequaverde-Platze aus fuhr ich mit der Strassenbahn zum Leuchtturme hinaus, um von der Höhe desselben einen Überblick über die Stadt und ihre Umgebung zu gewinnen. Gegen eine Lira Eintrittsgeld wird die Besteigung des Turmes, die als sehr lohnend anzuempfehlen ist, gestattet. Der Ausblick umfasst die Stadt mit ihren weitläufigen Hafenanlagen und den zum Golfe sanft abfallenden Gebirgshalbkreis. Durch Genua wird die Riviera in zwei Teile geteilt, der westliche ist die Riviera di Ponente und der östliche die Riviera di Levante. Von ersterer sieht man von hier aus einen grossen Teil bis zum Capo delle Mele, von letzterer die Strecke bis zum Vorgebirge von Porto fino. Das Leuchtfeuer des Turmes liegt 117 m über dem Meere und wirft sein blendendes Licht mehr als 20 Seemeilen weit auf das Meer hinaus. Vom Leuchtturme

aus fuhr ich zum Hafen, dem grössten und belebtesten Italiens. Im Jahre 1896 zählte man annähernd 12000 ein- und auslaufende Schiffe, gewiss ein Zeichen für den ausgedehnten, weitverzweigten Handel dieser Stadt. In einem Boote fuhr ich durch den Porto Vecchio, den alten Hafen, zum neuen, dem Porto Nuovo und dann durch den Avamporto oder Vorhafen ins offene Meer hinaus. Diese Fahrt ist so lohnend, dass sie den Verlust an Zeit und einige Lire Fahrgeld reichlich aufwiegt. Ein Wald von Masten bedeckt den weiten $3\frac{1}{2}$ km langen Hafen. Schiffe aus allen Teilen der Welt löschen hier ihre Ladung. Ich sah chinesische und amerikanische, afrikanische und nordeuropäische Schiffe; unter den letztern fiel mir als eines der schönsten, ein stolzer Dampfer des Norddeutschen Lloyd, Wilhelm II., auf.

Vom Meere aus bietet sich die schöne Lage Genuas in vorteilhaftem Lichte dar. In blendendem Weiss erglänzten das Häusermeer, die zahlreichen Paläste und Villen im Sonnenstrahle. Hoch oben auf dem Kamme des Gebirges erblickt man eine Anzahl Forts, die Genua den Charakter einer der stärksten Festungen Italiens verleihen. Überaus lieblich ist das Bild, welches auf den Beschauer hier in grosser Mannigfaltigkeit einwirkt.

Nach dem Centrum der Stadt zurückgekehrt, konnte ich den schönen, grossen Verkehrsstrassen, den Plätzen und öffentlichen Anlagen, nicht genug Bewunderung zollen. In Genua macht sich neben üppigstem Glanze und prahlerischer Verschwendungssucht auch das Elend, die Armut in erschreckendem Maasse breit. Allenthalben begegneten mir hohlwangige Männer, zerlumpte Weiber, im Schmutze verkommene Kinder und andere bedauernswerte Existenzen. In den Kellerwohnungen der engen

Gassen, deren es in Genua eine grosse Anzahl giebt, fristen diese Menschen ein kümmerliches Dasein, ein Leben der Armut und Entbehrung.

Alle Kunstschatze der Stadt, die in den Kirchen, Museen und Palästen aufbewahrt werden, konnte ich bei meiner kurz bemessenen Zeit nicht in Augenschein nehmen, und daher beschränkte ich mich auf das Wichtigste. Unter den Kirchen sind als besonders bemerkenswert hervorzuheben die schöne Kathedrale S. Lorenzo, die Kirchen Santa Maria di Carignano, S. Ambrogio und S. S. Annuntiata, deren Inneres wertvolle Gemälde grosser Meister und zahlreiche andere Sehenswürdigkeiten aufweist. Von den alten Palästen sind die interessantesten der Palazzo Andrea Doria, P. Faraggiani, P. Marcello Durazzo, P. Balbi, P. Bianco, P. Rosso, P. del Municipio, P. Spinola und der ehemalige Dogenpalast, Palazzo Ducale. Einige dieser herrlichen Bauten mit ihren kostbaren Kunstschatzen habe ich besucht. Die vollständige Beschreibung dieser fast einzig in ihrer Art dastehenden Paläste ist in Genua allerorts käuflich, in dem engen Rahmen des vorliegenden Buches dürfte weitere Ausführlichkeit in Bezug hierauf nicht am Platze sein. Jedenfalls kann sich die Stadt in Bezug auf Sehenswürdigkeiten im allgemeinen mit jeder andern Europas messen; ich zähle Genua zu den schönsten und interessantesten Plätzen der Erde.

Gegen Abend fuhr ich mit dem Funicolare, der Drahtseilbahn, zu der aussichtsreichen äusseren Ringstrasse, die sich am Bergabhänge hinzieht, und von da gings zum Kamme des Gebirges, den das 382 m hoch gelegene Fort Castellaccio krönt. Auf der Veranda eines dort oben gelegenen Gasthofes ruhte ich bis zum Abend aus. Man überblickt von hier aus die ganze Stadt und einen grossen Teil des ligurischen

Meerbusens. Einen Sonnenuntergang, der sich von hier aus an schönen Abenden besonders prächtig ausnimmt, genoss ich nicht, da sich der Himmel zum ersten Male seit vielen Tagen mit schwarzem Gewölk überzogen hatte. Die Schiffe, die ich am Horizonte, fernen Gestaden zueilend, erblickte, verschwanden allmählich im Wolkenschleier, und der Abendfriede sank auf die Stadt hernieder. Meine Gedanken schweiften in die Ferne, nach dem schönen Florenz und der Lagunenstadt Venedig hinüber, ich wurde nicht schlüssig, ob ich an meine Radtour bis hierher noch die nur eine Nacht dauernde Seereise nach Livorno anschliessen sollte, um dann von dort aus mit der Eisenbahn nach Florenz, Bologna und Venedig zu fahren, oder ob es besser wäre direkt über Mailand, Chiavenna in das Alpengebiet der Schweiz zurückzukehren. In Anbetracht der heissen Jahreszeit, die mich bis hierher so viele Schweisstropfen gekostet, entschied ich mich für das letztere. Das kühle Engadin übte auf mich unter diesen Umständen einen weit grösseren Reiz aus, als die Paläste des schönen Florenz und die belebten Kanäle der heissen italienischen Metropole am Adriatischen Meere. Vielleicht würde ich auch später noch einmal Gelegenheit finden, Mittel- und Süditalien in einer zum Reisen günstigeren Zeit zu besuchen.

Nachdem ich in meinem Hotel wieder angelangt war, ging ich zu Bett und schlief, bis mich spät am andern Morgen schwere, an die Fensterscheiben klatschende Regentropfen weckten. Es war der erste Regen seit langer Zeit, und selbst mir war er willkommen, wenn er nur nicht allzulange anhielte. Als das Frühstück beendet war, und ich mein Rad instand gesetzt hatte, fuhr ich zum Campo Santo oder Cimetero di Staglieno, dem berühmten Genueser Friedhofe. Die elektrische Bahn brachte mich durch

die Porta S. Bartolomeo das schöne Bisagnothal hinauf bis zur Pforte dieses Gottesackers, der in Bezug auf Grossartigkeit der Denkmäler und Skulpturen wohl von keinem anderen der Erde übertroffen wird. Es grenzt geradezu ans Fabelhafte, was die Bildhauerkunst hier geleistet, und welches Kapital die Gräber, in den Gallerien an Geist und Geld verschlungen haben. Aber ergreifend wirken die meisten dieser herrlichen plastischen Kompositionen auf den Beschauer, und ich muss gestehen, dass ich auf meinen Reisen mit gleicher Bewunderung und Ergriffenheit nur noch vor dem Grabe des grossen Napoléon im Dôme des Invalides in Paris gestanden habe. Der Friedhof ist ein langgestrecktes Viereck, dessen westliche Längsseite eine weite Halle abschliesst, welche die prächtigen Grabdenkmäler der oberen Zehntausend enthält. In der Mitte des Vierecks dehnt sich ein Rosengarten aus, in dem die letzten Ruhestätten der armen Leute durch schlichte Kreuze bezeichnet sind. An diesen einfachen Gräbern fliessen am Allerseelentage die meisten heissen und aufrichtigen Thränen.

Heiligtum des Friedens! Frühlingsgarten,
 Wo der Liebe Hauch die zarten
 Blumenopfer leis' umweh't;
 In der Hoffnung Dämmerseine
 Schlummern hier der Sterblichen Gebeine,
 Der Unsterblichkeit gesä't.

(v. Wessenberg.)

Die Grabdenkmäler des Campo Santo sind fast durchweg aus dem in Genua nicht teuern weissen Marmor ausgeführt, sie stellen zum grössten Teile den Toten, dem sie gewidmet sind, allein oder die ganze Sterbescene in natürlicher Grösse dar. Hier liegt eine allzufrüh dahingeschiedene Mutter gebrochenen Auges auf dem Totenbette, während der untröstliche Gatte mit den kleinen Kindern weinend an demselben

knien; dort sieht man ein allerliebste Kind mit seinen Freundinnen beim Spiele; drüben in der Nische steht ein kostbarer Sarkophag, auf dem die Thaten des Verstorbenen durch die Meisterhand des Bildhauers verewigt sind. Vor dem Marmorthore einer Gruft liegt ein Weib gänzlich gebrochen und vom Schmerze überwältigt, während aus Himmelhöhen ein Engel niederschwebt und es in seinem Jammer aufzurichten sucht. Eine andere Gruppe zeigt uns eine Mutter, die ihr Kind zum Bilde des Vaters emporreicht, damit es die Lippen desselben küsse. Staunen erregen die zahlreichen allegorischen Combinationen; geradezu überraschend wirken sie durch eine wahrhaft ideale, erhebende Auffassung der Symbolik des Todes. Beim Anblicke mancher dieser hohen Marmorbildnisse, die ernsten Auges, in unnahbarer Hoheit auf die Gräber hinabblicken, glaubt man sich in jene glänzende Kunstepoche zurückversetzt, die einen Skopas und Praxiteles zu ihren Koryphäen zählte. Die Kuppel der pantheonartig gebauten Rotunde, im Mittelpunkte der Gallerien, wird von mächtigen, monolithen Säulen aus schwarzem Marmor getragen. Fast unzählbar sind die herrlichen, für eine Ewigkeit geschaffenen Werke, die innerhalb der Umfassungsmauern dieses erst 1839 angelegten Friedhofes aufgestellt sind; sie legen ein glänzendes Zeugnis ab für die hohe künstlerische Begabung eines wirtschaftlich zurückgegangenen, vielgeschmähten Volkes.

In strömendem Regen fuhr ich zu meinem Hotel zurück, und da an eine Weiterfahrt auf dem Rade durch die Apenninen unter solchen Umständen nicht zu denken war, beschloss ich, heute noch hier zu bleiben, um mit dem Nachteilzuge nach Mailand zu fahren.

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 Schlafe 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 Schlafe 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 zermalmten 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 Garibaldi's 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 Felslabyrinth, 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 Piovernabach 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 verdanke 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 ungeheurere 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 Uning 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.

...den von der herrlichen Landschaft vor seinen Grüns
...hat die Sonne durch Nebel und Wolken in der
...längst vollständig verdeckt ist. Am allerschönsten
...ist jedoch die gute Sonne, die sich in der Höhe
...stehende kühle Täler ausstrahlt.

XV. Kapitel.

Über den Maloja-Pass ins Engadin zum Morteratsch. Von Pontresina nach Ponte und über den Albula-Pass ins Rheinthal.

Niemals auf meiner ganzen Reise habe ich so freudig zum blauen Himmelszelte emporgeschaut, wie an dem Morgen nach meiner Ankunft in Chiavenna. Die Sonne war eben über dem östlichen Gebirgskamm heraufgestiegen und vergoldete in ungetrübtem Glanze die schneeigen Gipfel der Berge. Ein herrlicher Sommertag war es, der heute in dieser bezaubernd schönen, gewaltigen Gebirgswelt zum Lichte erwacht war.

Vor dem Hotel stampften ungeduldig die Pferde, welche die Postwagen den Maloja-Pass hinaufziehen sollten. Zahlreiche Reisende verschiedener Nationalität, gigerhafte Bergfexe und dürre Engländerinnen in abenteuerlichen Kostümen harrten der Abfahrt. Ich war der einzige Radler, der gleichzeitig mit diesen aufbrach, und ich bin überzeugt, dass mancher der Reisenden lieber so wie ich zu Rade hätte sein mögen, als drinnen, in einem der engen Postkäfige bis nach Maloja-Kulm hinauf gemartert zu werden.

Eine halbe Stunde nach Abgang der Post schwang ich mich aufs Rad und fuhr mit frischen Kräften, soweit es ging, aufwärts ins Val Bregaglia oder Bergeller Thal hinein. Die nächsten Dörfer San Croce und Villa di Chiavenna sind deshalb bemerkenswert, weil auf der Strecke zwischen ihnen, jenseits

der Mera, im Jahre 1618 eine fürchterliche Katastrophe stattfand. Die damals dort gelegene reiche Stadt Piuro mit 2400 Einwohnern wurde durch einen gewaltigen Bergsturz vom Monte Conto gänzlich zerstört. Ein dichter Kastanienwald bedeckt diese Stätte des Jammers und unter 20 m tiefen Fels- und Erdmassen sind die Trümmer einstigen Glücks und Wohlstandes begraben. Seit jenem verhängnissvollen Tage liegen dort die armen Opfer der rohen Naturgewalten in finstere Todesnacht gebettet, denn bis heute ist es noch nicht gelungen durch das zähe Gestein zu den Ruinen vorzudringen.

Trotz des ansteigenden Terrains hatte ich die Post ohne Anstrengung bald überholt und langte vor dieser an der italienischen Grenz- und Zollstation unterhalb Castasegna an. Dort wurde mein Rad um eine Plombe ärmer, und ich erhielt die in Luino deponierte Zollsumme gegen Quittung ohne weiteres in blankem Golde zurück. Froh war ich aber doch, als ich so ohne Umstände wieder in Besitz dieses Geldes gelangt war, denn mancher Radler ist an den italienischen Zollstationen nicht so gut weggekommen. Viele sind von einem zum andern Amte gewiesen worden, um die hinterlegte Zollsumme zu erheben, und überall zeigten die Kassen dieselbe gähnende Leere. Das Geld war in vielen Fällen erst mit Hilfe der Consuln zu erlangen. So geht es eben in Italien sehr oft, und wo nichts ist, da hat der Kaiser sein Recht verloren.

Glücklich schätzte ich mich ferner, weil ich das italienische Papiergeld, 1-, 2-, 2 $\frac{1}{2}$ -Lire-Scheine etc. noch zeitig losgeworden war, da man im Auslande sehr viel darauf verliert. Was ich an italienischem Silber in Italien überhaupt gesehen, beschränkt sich auf $\frac{1}{2}$ - und 1-Lira-Stücke. Über so ein winziges

französisches oder deutsches Goldfuchtlein fällt man dort her, wie die Goldgräber in Alaska über einen ganzen Klumpen des gleissenden Metalls. In Italien wird fast nichts in barer Münze bezahlt, die Beamten und die Soldaten bis zum General aufwärts erhalten ihre Löhnung in Papier; eine Ausnahme macht nur die Marine, die stets mit Gold oder Silber besoldet wird. Ich habe herzlich darüber lachen müssen, als man mir auf einen gezahlten 50-Lire-Schein an einem Postamte einen ganzen Haufen Papier und etwa ein Viertelpfund grosser Kupfermünzen herausgab.

Nun Addio, a reviderci, du schönes, sonniges Italien! Mit aller Gewalt zieht es mich hinauf zu den lichten, kühlen Höhen des Engadin, in eine neue majestätische Gebirgslandschaft!

In Castasegna, dem ersten schweizerischen Orte, liess ich meinen schweizerischen Zollschein mit dem Visum versehen und ruhte bei einem Glase trefflichen Schweizerbieres ein wenig aus. Als mein Blick auf die im Rahmen des Rades befestigte Gepäcktasche fiel, konnte ich mich des Bedauerns über dieses Monstrum nicht entwehren. Beim Kaufe der Tasche war mir versichert worden, sie bliebe auch bei längerem Gebrauche in Form und Ausdehnung gleich, hätte nicht unter dem Regen zu leiden, wäre praktisch, sei „patentiert“ und habe alle möglichen Vorzüge. Nun hatte es aber wirklich einigemal auf dieselbe geregnet, und das Gewicht des Inhaltes trieb daraufhin die beiden Seitenwände allmählich nach aussen, sodass die Pedale letztere streifen mussten. Dadurch wurde die „Patenttasche“ nun auf die Dauer an den betreffenden Stellen defekt, gänzlich zerfetzt und verdorben. Aber ein guter Gedanke kam mir plötzlich in den Sinn, ich schnallte das Ding vom Rade ab, nahm die notwendigsten Bedarfsgegenstände

heraus und spedierte dasselbe von dem einige Schritt entfernten Postamte aus als Packet für 40 cms. nach St. Gallen. Die zurückgehaltenen Sachen wurden hübsch zusammengeschnürt und dann auf die Lenkstange geschnallt. Als ich eine halbe Stunde später mein Rad wieder bestiegen hatte, merkte ich doch recht gut, dass ich eine Last von 4 Kilo, welche die Tasche repräsentierte, weniger fortzubewegen hatte.

Die Landschaft wird von Castasegna ab immer reizvoller, eine reiche alpine Flora erblüht in üppigstem Masse im Thale und an den steilen Bergabhängen. Tief unten in der Felsschlucht tost die wilde Mera von Fels zu Fels, und hoch oben über dem mächtigen Bondasca-Gletscher wölbt sich das durchsichtige Blau des Himmels. Oberhalb der schweizerischen Grenze liegt am linken Meraufer das Dorf Bondo, wo sonderbarerweise Kastanien neben Alpenrosen wachsen. Dieses Dorf ist von so hohen Felsen umgeben, dass die Sonnenstrahlen es während dreier Monate des Jahres nicht erreichen. Die nächsten Ortschaften sind Promontogno in der Höhe von 819 m und Stampa in der Höhe von 1049 m, erstere mit malerischer Schlossruine, letztere mit schöner Kirche; beide Dörfer wimmeln in gleichem Masse von Stechfliegen. Einige Kilometer weiter liegt der Hauptort des Bergeller Thales Vicosoprano mit 340 Einwohnern, dann folgt Casaccia, wo ich mich für den letzten beschwerlichsten Rest des Weges mit Milch und Brot erfrischte. In zwölf Kehren führt die Strasse dann unweit des schönen Orlegna-Falles den 250 m hohen Bergabhang hinauf nach Maloja-Kulm, in die Höhe von 1811 m; dort langte ich nach einer anstrengenden Fusstour wohlbehalten an. Ich hatte für den Aufstieg von Chiavenna bis hierher kaum fünf Stunden gebraucht, und ohne dass ich mich im

geringsten beeilt hätte, war die Post eine ganze Stunde hinter mir zurückgeblieben.

Das Engadin oder Innthal, welches bei Maloja seinen Anfang nimmt, gehört zum schweizerischen Kanton Graubünden; die Landessprache ist das Romanische, ein Gemisch aus dem alten romanischen und dem germanischen Sprachstamme. Während im Bergell nur italienisch gesprochen wird, kann man sich hier wieder der deutschen Sprache bedienen, da die Romanen fast alle deutsch verstehen. Diese Erscheinung rührt daher, dass der Unterricht in den ersten Schuljahren in romanischer und in den späteren in deutscher Sprache abgehalten wird.

Das Engadin ist während der Sommermonate mit Fremden überschwemmt, d. h. aber nur solange das Wetter gut bleibt; tritt kühlere Witterung oder Schneefall ein, was sogar im August sehr oft vorkommt, so ist der Schwarm der Fremden ebenso schnell, wie er gekommen, zerstoßen. Die Temperatur beträgt im Sommer durchschnittlich 15° Wärme und im Winter erreicht sie 25 bis 35° Kälte. „Neun Monate Winter und drei Monate kalt“ sagt der Engadiner mit etwas Übertreibung von seiner Heimat. Die Thalsohle des oberen Innthales ist mit saftigen, blumigen Weiden bedeckt. An den Bergabhängen ziehen sich ausgedehnte Lärchen- und Arvenwälder dahin; die Arve ist die „Ceder der Alpen“, sie wächst in grösseren Wäldern nur noch in den Pyrenäen und in Russland. Auf der Höhe des Maloja-Passes, des niedrigsten der Alpenpässe, welche die Schweiz mit Italien verbinden, liegt weithin sichtbar das schöne Schloss des Grafen Renesse. In der Nähe desselben befindet sich das grossartige Hotel Kursaal-Maloja, in dem ganze Pension unter 12—15 Francs pro Tag nicht zu haben ist. Eine Fülle der schönsten Berg-

und Gletschertouren lässt sich von hier aus unternehmen, und die nächste Umgebung ist reich an Glanzpunkten echter Hochgebirgspracht.

Nachdem ich meinen Magen gründlich befriedigt hatte, fuhr ich auf der allmählich abfallenden Strasse den 7 km langen, blau-grünen Silsersee entlang nach Sils und weiter am Silvaplanersee vorbei nach Silvaplana, dem 1816 m hoch gelegenen Mündungspunkte des Julierpasses. Von dort aus trug mich das Stahross nach Campfer und St. Moritz. Letzgenannter Ort hat einige Hundert Einwohner und zerfällt in St. Moritz-Bad und St. Moritz-Dorf. Ersteres liegt ca. 100 m tiefer als das Dorf, welches mit 1850 m die höchstgelegene Ortschaft im Engadin ist. St. Moritz ist ein Ort von Weltruf, er vereinigt in sich die Vorzüge eines ausgezeichneten Luftkurortes und diejenigen eines Bades, welches sowohl an eisenhaltigen wie auch kohlensäure- und salzhaltigen Quellen überreich ist. Das Dorf macht mit seinen sauberen, hübschen Häusern auf den Fremden einen sehr guten Eindruck.

Die Strasse fällt von St. Moritz bis nach Samaden ganz bedeutend und bildet besonders oberhalb des tosenden Innfalls recht gefährliche Kurven. Samaden hat 850 Einwohner und ist mit einer Höhenlage von 1728 m der Hauptort des Ober-Engadin. Rechts von ihm zweigt die stark ansteigende Strasse nach Pontresina ab. Auf dieser fuhr ich am Ufer des klaren Berninabaches aufwärts durch Pontresina bis zu dem 1908 m hoch gelegenen Hotel am Fusse des Morteratsch-Gletschers. Man glaubt es kaum, aber es ist Thatsache, dass man sich dem Gletscher bei vorsichtiger Fahrt hier bis auf einige hundert Schritt zu Rade nähern kann.

Der Morteratsch-Gletscher ist ein mächtiges, teilweise mit Schutt bedecktes Eisgebirge von gewaltiger

Ausdehnung. Unten in demselben befindet sich eine künstliche Eisgrotte, ähnlich der in Grindelwald, welche gegen 50 Cts. Eintrittsgeld zugänglich ist. Gerne hätte ich diesen Gletscher bestiegen, allein, mein für solche Extravaganzen ungeeignetes Schuhwerk hiess mich leider auf diesen Hochgenuss verzichten. Der Piz Morteratsch ist 3754 m hoch und bildet mit dem Piz Bernina (4052 m), dem Piz Zupo (3999 m), dem Piz Palü (3912) und einigen anderen Bergriesen ein gewaltiges Massiv, welches von ewigem Schnee und Eis bedeckt ist. Ein grossartiges Gebirgs Panorama bietet der leicht zu besteigende und vielbesuchte 3266 m hohe Piz Languard bei Pontresina.

Da im Morteratsch-Hotel alle Zimmer für die Nacht besetzt waren, fuhr ich nach Pontresina zurück, doch auch dort fand ich kein passendes Unterkommen. Ich beschloss dann, nach kurzem Aufenthalte auf einer aussichtsreichen Terrasse daselbst nach Ponte, einem kleinem Orte am Ausgange der Albulastrasse, zu fahren. Gegen Abend brach ich auf, die Gletscher des Morteratsch und der Berninagruppe schimmerten weiss-grün zwischen dunkeln Wäldern im letzten ersterbenden Lichte des Tages herüber. Die Schneefelder der Berge erglühten im Purpur der letzten Sonnenstrahlen und die Dämmerung senkte sich allmählich auf die Lande hernieder. Aus der Ferne tönten die sanften Klänge der Abendglocken herüber, stiller Friede lagerte sich über die frischbetauten Matten, und der warmen Temperatur des Nachmittags machte eine empfindliche Kühle Platz. Schnell bestieg ich deshalb mein Rad und auf der schönen, geraden Strasse gings mit Windeseile nach Samaden und Ponte hinab, wo ich nach kaum dreiviertelstündiger Fahrt frierend, mit eiskalten Händen, doch sonst wohlbehalten anlangte. Im Hotel Albula daselbst

fand ich ein passendes Unterkommen für die Nacht. Nachdem ich das Abendessen, welches mir vortrefflich mundete, in Gesellschaft zahlreicher Touristen eingenommen hatte, begab ich mich zur Ruhe.

Der nächste Morgen brachte wiederum schönes Wetter; das Thermometer zeigte gegen 7 Uhr nur $+6^{\circ}$ R. Die kühle Temperatur empfand ich um so mehr, als ich leicht gekleidet war, und ich meinen sonst ziemlich abgehärteten Körper durch wochenlanges Fahren in der Hitze Italiens ein wenig verwöhnt hatte. Nichtsdestoweniger brach ich recht bald auf, und um mich zu erwärmen, schritt ich in schnellem Marschtempo den steilen Albulapass hinan. An Fahren ist hier auf die Dauer gar nicht zu denken, da die Strasse zu sehr steigt. Um die zahlreichen Kehren zu vermeiden, schlug ich einen Fusspfad ein, der links von der Strasse abzweigt und die Strecke zur Passhöhe um ein Bedeutendes kürzt. Soweit ich diesen schmalen Weg anfangs übersehen konnte, war er gut, und meine Maschine liess sich bequem neben mir herführen. Auf einmal aber wurde er so steil und steinig, dass das Rad mit bestem Willen nicht mehr vorwärts zu bringen war. Um den weiten Weg nun nicht wieder zurückgehen zu müssen, nahm ich kurz entschlossen die schwere Maschine auf die Schulter und trug sie unter grossen Anstrengungen, schweiss-triebend eine halbe Stunde lang bergan. Froh war ich, als die Landstrasse endlich wieder glücklich erreicht war. Nach dieser, fast in eine Danaïdenarbeit ausartenden Wanderung hatte ich aber den festen Vorsatz gefasst, in Zukunft alle unbekanntten Fusswege zu meiden, denn zu den Annehmlichkeiten des Lebens gehört es wahrlich nicht, wenn der Reiter die Mähre tragen muss. Wenn ich bei diesem Transporte von Leuten gesehen worden wäre, so

hätte ich sicher auch noch deren Spott über mich ergehen lassen müssen.

Nach mehrstündiger Wanderung langte ich auf der Höhe des Passes an und hatte damit 2315 m, also den höchsten Punkt auf der ganzen Reise, erklimmen. Wohl nicht viele unter den Millionen Radlern Europas werden ihre Maschine bis zu einer so gewaltigen Höhe hinaufgeführt haben. Auf dem Passgebiete wachsen weder Bäume noch Sträucher, nicht einmal die genügsame Wettertanne ist bis zu diesen Regionen emporgedrungen. Und doch entfaltet auch hier die Vegetation noch ihre Reize; inmitten spärlicher Alpengräser erblüht ein reicher Blumenflor. Gentianen, Anemonen, Alpenveilchen und andere Blumen bedecken weite Strecken, und das bescheidene Edelweiss, die Königin der Alpenblumen, schaut neugierig von dieser oder jener fast unzugänglich erscheinenden Felskante herab. Zur linken Seite der Strasse erhebt sich das granitene Haupt der Crasta mora und rechts der aus Jurakalk bestehende Piz Uertsch. Von beiden Spitzen reichen Schneefelder stellenweise bis an den Saum des Passes herab. Sogar die Strasse selbst war an einigen Stellen zur Seite noch mit meterhohem altem Schnee bedeckt.

Das Albula-Hospiz ist für die Aufnahme einer grösseren Anzahl von Fremden eingerichtet, dabei aber sehr einfach. Ich liess mir daselbst etwas Milch geben und erfuhr bei dieser Gelegenheit, dass ausser dem Haupte der vielköpfigen Wirtsfamilie keines ihrer Mitglieder jemals im Rheinthale gewesen, oder weiter als bis in das Ober-Engadin gekommen war. Diese schlichten Naturkinder kannten die Eisenbahn, Gasbeleuchtung und die meisten andern grossartigen technischen Errungenschaften der Neuzeit noch kaum

dem Namen nach. Trotzdem sind diese Menschen zufrieden und wohl viel glücklicher, als mancher Grossstädter, der im Vollgenusse aller Darbietungen des Lebens von seinen Millionen lebt.

Beim Albula-Hospize beginnt die Strasse zu fallen, in scharfen Kurven führt sie durch ein Trümmerfeld, das Teufelsthal, und an dem sumpfigen Quellengebiet der Albula vorüber nach Bergün, einem kleinen Örtchen in der Höhe von 1388 m. Auf der Strecke von der Passhöhe bis hierher, die 14 km lang ist, fällt die Strasse also annähernd 1000 m. Bei diesem Gefälle mit den Pedalen allein auf die Dauer zu bremsen ist unmöglich; ebenso wenig ist man im Stande, die Bremse so lange mit der Hand fest anzuziehen, da der Gegendruck in letzterer Krämpfe verursacht. Ich wusste diesem Übelstande abzuhelpfen, indem ich an der Bremse einen Riemen befestigte und diesen um den Griff der Lenkstange wand. So konnte ich leicht bremsen, ohne mich sonderlich dabei anzustrengen. Der Druck der aufliegenden Hand allein genügt, um die Bremse auf diese Weise festzuhalten. Da faselt man viel von Baumästen und anderm Ballast, der, hinten an der Maschine befestigt, ausgezeichnete Dienste leisten soll. Diese eigentümlichen Bremsvorrichtungen mögen recht gut sein auf breiten, geraden Strassen, die nicht sehr belebt sind. Zur Thalfahrt von den Schweizerpässen aber halte ich sie für ganz ungeeignet, weil ihre Benutzung wegen der zahlreichen Kurven und der vielen Fuhrwerke geradezu gefährlich ist. Das einzig richtige und praktische für solche gefährlichen Fahrten ist eine zweite pneumatische Bremse fürs Hinterrad.

Die Landschaft zwischen dem Albula-Hospiz und Bergün ist mehr grossartig als lieblich. Trotzig ragen die zerklüfteten Felswände an beiden Seiten der

Strasse zum Himmel, hier und dort sind Schneefelder sichtbar; unten in der wilden Schlucht wälzt die Albula ihre grau schimmernden Fluten zu Thale. Stellenweise ist die Strasse in die steile Felswand eingehauen und führt in einer Höhe von mehreren hundert Metern über der Thalsole hinweg. Wenn an einer solchen Stelle dem Radfahrer bei der fast unvermeidlichen Schnelligkeit der Fahrt ein Unfall zustösst oder die Maschine zerbricht, dann ist er in den meisten Fällen rettungslos verloren, mit zermalmtten Gliedern wird er tief unten in der Schlucht ein Grab zwischen Felsen finden.

Von Bergün ab wird die Scenerie lieblicher; herrliche dunkle Nadelholzwälder ziehen sich an den steilen Abhängen dahin. Durch den wildromantischen Bergüner Stein, eine tiefe Felsschlucht, fuhr ich nach Filisur, einem freundlichen, von einer alten Burgruine überragten Dorfe. Da die Strasse von dort aus nach Tiefenkastrall und über die Höhe von Alvaschein nach Thusis an den Rhein sehr schlecht ist, zog ich die Route über Lenzerheide nach Churwalden und Chur der ersteren vor. Viel Freude bereitet diese dem Radler allerdings auch nicht, da er gezwungen ist, das Rad stundenlang über Lenz bis zur Höhe von 1511 m nach Parpan hinauf zu drücken. Von dort ab geht es dann auf einer Strecke von 13 km auf die Höhe von 590 m hinab nach Churwalden, Malix und Chur. Fast hören und sehen vergeht dem Radler bei dieser Fahrt von Parpan nach Chur, und er kann sich freuen, wenn er dieses Gefälle von 921 m auf einer Strecke von 13 km glücklich überstanden hat.

Endlich war ich denn wieder im Thale, im schönen, gesegneten Rheinthal. Dankbar betrachtete ich meine Maschine, die ihren Zweck so ganz erfüllt

und mich sicher und treu durch die Gefahren der Hochalpen getragen hatte.

Chur ist mit beinahe 10000 Einwohnern die Hauptstadt des Cantons Graubünden und Sitz eines Bischofs. Sehenswert ist der alte St. Lucius-Dom, dessen Inneres viele Kostbarkeiten birgt, ferner das bischöfliche Palais, die St. Martinskirche und das kleine Rhätische Museum. Ich ruhte in dieser Stadt einige Stunden aus und fuhr dann weiter rheinabwärts.

Jetzt bemerkte ich auch, dass der Gummimantel des Vorderrades durch das stundenlange Bremsen stellenweise bis auf das Leinengewebe blossgelegt war. Dagegen liess sich nun aber nichts machen, und ich gab mich der Hoffnung hin, dass derselbe noch die ganze Heimreise aushalten werde. Durch die Ortschaften Zigers und Igis ging die Fahrt auf schöner Strasse am rechten Ufer des jungen Rheines allmählich bergab, und über die Rheinbrücke gelangte ich bald nach Ragaz. Damit hatte ich von Chur aus 22 km, den Rest meines heutigen Pensums, bewältigt.

XVI. Kapitel.

Ragaz und die Taminaschlucht.

Zur Mündung des Rheinthales. Ruhetage in St. Gallen.
Über den Bodensee nach Ulm.

Ein schönes Städtchen ist das vielgerühmte Ragaz. Es liegt am Ausgange des Taminathales und zählt annähernd 2000 Einwohner. Seinen Weltruf als Kurort verdankt es den heissen Quellen von Pfäfers. Mittels einer 4 km langen Leitung wird das Thermalwasser von dort aus zu den Badeanlagen geleitet. Der Centralpunkt des Fremdenverkehrs ist der Kursaal mit dem prächtigen Kurgarten, der eine schöne Aussicht auf die Vorarlberger Alpen und die Gebirgskette am linken Rheinufer bietet. Der Hauptanziehungspunkt für Ragaz ist nächst den Bädern die nahe gelegene, grossartige Taminaschlucht, welche ich am Morgen nach meiner Ankunft besuchte.

Der Verbindungsweg zwischen Ragaz und der Schlucht ist ungefähr eine Fusstunde lang. Er führt zwischen 200—250 m hohen Felswänden am rechten Ufer der wilden Tamina langsam steigend aufwärts bis zum Bad Pfäfers, einem schwerfälligen, klosterartig aufgeführten Gebäude aus dem vorigen Jahrhundert. Hier löst man für einen Franc Eintrittsgeld eine Karte zum Besuche der Taminaschlucht, die hinter dem Badehause ihren Anfang nimmt. Auf schmalem, über der Tamina an der Felswand angebrachtem Stege betritt man die einige hundert

Meter lange und 10—15 m breite Felsenburg, deren Wände mehr als hundert Meter senkrecht in die Höhe steigen und oben so nahe zusammentreten, dass nur hin und wieder ein winziges Fleckchen des Himmels sichtbar wird. Überwältigend ist der Eindruck, den dieser riesenhafte, von der Natur errichtete Felsentempel auf den Beschauer ausübt. Ein geheimnisvolles Halbdunkel herrscht in dem weiten Raume; zu unsern Füßen wälzt die ungestüme Tamina ihre weissen Wogen tosend von Fels zu Fels und erzeugt durch den aufsteigenden Gischt eine an heissen Tagen wohlthuende Kühle.

Angesichts dieser überwältigenden Natur wird sich der Mensch seiner Kleinheit so recht bewusst; ein geringer Teil des durch irgend einen Zufall in der Höhe losgelösten Gesteins, würde ihn in einem Augenblicke zermalmen, er ist im Verhältnis zu den Dimensionen dieser Felsgebilde weiter nichts als ein armer Wurm, wie wir ihn auf unsern Spaziergängen achtlos zertreten. In demselben Augenblicke aber, in dem wir uns unsere physische Ohnmacht vergegenwärtigen, gedenken wir auch des Menschengeistes, der Titanenhaftes geschaffen, dem wir alles verdanken, was wir errungen, die Herrschaft über den Erdball, die Erkenntnis und Fesselung unversiegbarer Naturgewalten und selbst den Späherblick in die ungeheuern Weiten des Weltenraumes.

Am Ende der Taminaschlucht befindet sich in einer dampferfüllten Höhle die heisse Quelle, welche den Bädern das heilkräftige Wasser spendet.

Um von Bad Pfäfers denselben Weg nach Ragaz nicht wieder zurückgehen zu müssen, stieg ich den bequemen Fusspfad hinter dem Badehause hinan zur „Naturbrücke“. Diese Brücke ist insofern eine Naturbrücke, als die Taminaschlucht an dieser Stelle

vollständig geschlossen ist und überschritten werden kann. Zur Seite sieht man von diesem Punkte aus schauernd in die Schlucht hinab; wohl viele Jahrtausende hat es gedauert, bis sich dieselbe unter dem zersetzenden Einflusse des Wassers zu ihrer jetzigen, gewaltigen Grösse entwickeln konnte. Von der Höhe oberhalb der Brücke bietet sich eine schöne Aussicht auf den Calanda, die Grauen Hörner und andere Bergriesen. Durch Wiesen und Wald führt der Pfad von hier aus nach Dorf-Pfäfers, einem saubern, hübschen Orte, und von dort aus gelangte ich auf schöner Strasse bald nach dem Hotel Wartenstein, in dessen Höhe sich die Ruine des alten Schlosses gleichen Namens befindet. Von der 751 m hoch gelegenen Terrasse des Hotels geniesst man eine prächtige Aussicht auf Ragaz und das Rheinthal sowie auf die Vorarlberger Alpen. Mit Freuden gedachte ich an dieser Stelle einer Fusstour, die ich vor mehreren Jahren durch das von hier aus sichtbare, schöne Montafon und zum Arlberg unternommen hatte.

Vom Wartenstein fuhr ich innerhalb 10 Minuten mit der steil abfallenden Drahtseilbahn nach Ragaz zurück. Die Sonne hatte den Zenith bereits überschritten, als ich von neuem mein Stahlross bestieg und weiter fuhr; bald hatte ich Sargans erreicht. Hier muss der Radfahrer acht geben, dass er die rechte Strasse nicht verfehlt. Der Ort liegt etwas höher als das Rheinthal, er ist gleichsam Kopfstation der Rheinthalstrasse, und man gerät leicht von letzterer ab in das Thal, welches zum Wallensee und nach Zürich weiterführt.

Da Sargans und auch die weiteren Orte des Interessanten nicht viel bieten, setzte ich die Fahrt in dem hier immer noch 485 m über dem Meere

gelegenen Rheinthalen unverzögert fort. In Buchs zweigt wiederum eine sehr interessante, aber stark steigende Strasse links nach Wildhaus und nach Kappel, dem Geburtsorte Zwinglis, ins Toppenburger Land ab. Immer weiter trug mich mein Rad, beflügelten Laufes gings nordwärts durch Sennwald und Rütli nach Altstätten.

Da mein Ziel St. Gallen war, hätte ich von hier aus über Trogen und Speicher fahren können, aber auch diese Strasse weist so gewaltige Steigungen auf, dass ich es doch vorzog über Au, St. Margarethen und Rheineck, in der Nähe der Mündung des Rheines in den Bodensee, nach Rorschach zu fahren. Schöne Erinnerungen an entschwundene Tage drängten sich mir besonders auf der letzten Strecke, im unteren Rheinthalen, auf. Die zahlreichen, schönen Ausflugs- punkte Hohenkasten, Kamor, Gäbris, Heiden, Meldegg, Bregenz, Pfänder, Gebhardsberg und andere sah ich hier nach mehreren Jahren zum ersten Male wieder, an sie alle knüpfte sich für mich das Andenken an sonnige, genussreiche Stunden.

Den Rest meiner heutigen Aufgabe, die auf 9 km 280 m steigende und wenig interessante Strecke von Rorschach nach St. Gallen, legte ich mit dem letzten Abendzuge zurück, den die St. Galler scherzweise den „Lumpenzug“ nennen. Am Ziele wurde ich von alten, lieben Freunden auf das herzlichste empfangen, und ich beschloss, hier einige Tage der Ruhe zu pflegen, um mich von den Strapazen der letzten Wochen zu erholen und zur Heimfahrt durch Süddeutschland neue Kräfte zu sammeln.

Meine Reise war bis hierher mehr als einen Monat hindurch von so schönem Sommerwetter begleitet gewesen, dass ich wohl damit zufrieden sein konnte. Die wenigen Regengüsse, die mich überrascht hatten,

nahm ich unter solchen Umständen gerne mit in den Kauf. Glücklicherweise schätzte ich mich aber am nächsten Tage, als ich in heiterem Freundeskreise unter gastlichem Dache weilen durfte, während es draussen ununterbrochen in Strömen regnete. Das Barometer stand so tief, dass besseres Wetter in den nächsten Tagen kaum zu erwarten war; ein um so grösserer Segen war es deshalb, dass ich besonders das Engadin hinter mir hatte. Glück muss der Mensch haben, und besonders der Radler ist bei grösseren Touren auf ein freundliches Angesicht der Schicksalsgöttin angewiesen. Trifft ihn das Missgeschick, dann hat er viel mehr darunter zu leiden als der Eisenbahnreisende. Schöne Rosen haben meist scharfe Dornen; der Radfahrer hat mehr Genuss von einer Reise und ist dafür, wie es mit so vielem in der Welt geht, auch grösseren Misshelligkeiten ausgesetzt.

Dies war denn heute das rechte Wetter, um mich in der mir liebgewordenen alten Gallusstadt, wo ich früher längere Zeit gewohnt, noch einmal so recht heimisch zu fühlen. Freundliche Bilder aus verauschten Tagen, schöne Erinnerungen an traute, längst entronnene Zeiten, jasminduftende Frühlingsnächte und zaubervolle Sommerabende, die ich dort durchkostet, zogen an meinem geistigen Auge vorüber. Waren es die unvergesslichen Tage in den blauen Bergen des St. Galler Landes, war es das Rauschen der duftigen Tannenwälder, waren es die sonnigen Stunden auf den silbernen Wellen des Bodensees, waren es die schönen Ausflüge in die Lenzespracht des blütenreichen Thurgau oder waren es die herrlichen Abende in heiterem Kreise, im Banne der Musik und des Gesanges, deren Zauber mich hier mit magischer Gewalt umfassen hielt? Ich weiss es nicht, lange

ist es her. — Tempora mutantur, die Zeiten ändern sich und mit ihnen die Menschen. Wandelbar ist jeglich Ding im weiten Weltenraume, alles kann uns hinieden genommen werden, nur die Erinnerung wirft ihre Schatten oftmals weit zurück in eine licht-helle, jugendfrohe Vergangenheit!

Die Gallusstadt liegt mit 30500 Einwohnern 673 m über dem Meere und ist somit eine der höchstgelegenen grösseren Städte Europas. Sie ist Hauptort des Kantons St. Gallen und einer der schönsten und vornehmsten Plätze des schweizerischen Bundesstaates. Bis in die fernsten Länder reicht der Ruf der St. Galler Stickerei-Industrie.

Die Hauptsehenswürdigkeit der Stadt und eines der schönsten Denkmäler des Rokokostiles ist die aus dem vorigen Jahrhundert stammende Kathedrale. Im Gegensatze zu dem fast schmucklosen Äusseren dieser Kirche steht ihre prächtige innere Ausstattung. Eine Harmonie von seltener Schönheit tritt uns hier in heiterster Gestaltung der verschiedenen Kunstformen entgegen. Wunderwerke edelster Stileinheit sind die prächtigen Deckengemälde, die Skulpturen, die schönen geschnitzten Chorstühle, das schmiedeeiserne Chorgitter und das Gehäuse der Orgel.

Die den Dom nach drei Seiten umschliessenden grossen Gebäude stehen an der Stelle der vom hl. Gallus im VIII. Jahrhundert gegründeten und damals weltberühmten Benediktiner-Abtei, die Jahrhunderte hindurch eine Pflegestätte der Kunst und Wissenschaft war. Heute dienen dieselben teils als bischöfliches Palais, teils sind sie Sitz der Kantonsbehörden. Eine besonders interessante Sehenswürdigkeit in einem dieser Gebäude ist die Stiftsbibliothek, welche unter 30000 Druckwerken 1558 Inkunabeln aufweist und 1725 wertvolle Handschriften aus früheren Jahrhunderten enthält.

Prächtige Privatbauten und hübsche Parkanlagen schmücken die Stadt, die durch den villenbesäten Rosenberg und den waldgekrönten Freudenberg nach zwei Seiten hin begrenzt ist. Das Stadttheater, ein hübsches Museum, grosse Wohlthätigkeitsanstalten und zahlreiche vortreffliche Schulen vervollständigen das Bild dieser Stadt, die ihren eidgenössischen Schwestern in mancher Hinsicht als Vorbild dienen darf. Ein weiterer Vorzug St. Gallens ist die an herrlichen Ausflügen so überreiche Umgebung.

Für den Radfahrer ist die Musterstadt St. Gallen dagegen nichts weniger als ein Dorado. Das Rad, dieser gewichtige Faktor im modernen Verkehrsleben, ist dort so gut wie geächtet. Die ersten ernsten Rencontres mit der wohlloblichen, diensteifrigen Polizei waren mir hier beschieden. Das Radfahren ist in St. Gallen, wie mir ein Polizist sagte, nur da erlaubt, „wo nöd gepflaschteret isch“, d. h. nur in sehr wenigen Strassen, da durch ein paar Radler dem grossartigen Verkehrsleben in den Hauptstrassen leicht der Todesstoss versetzt werden könnte. Diese Engherzigkeit der Verwaltung rührt aber wohl daher, dass es in St. Gallen infolge der ungünstigen Terrainverhältnisse nur wenige Radler giebt, und sich auch nicht viele auswärtige Ritter vom Pedale zu dieser Höhe hinaufbemühen. Abgesehen von den Anrempelungen in der Stadt selbst, wurden mir auch ausserhalb derselben seitens der Polizei Unannehmlichkeiten verursacht. Auf der Strasse zwischen St. Gallen und Rorschach hatte ich mir das Verbrechen zu Schulden kommen lassen, anstatt auf der ganz mit Schotter bedeckten, fast unpassierbaren Strasse am Saume des menschenleeren Banketts zu fahren. Das nahm mir aber ein lauernder Büttel so übel, dass ich beinahe handgemein mit ihm geworden wäre.

Wie in allen andern Staaten, so ist auch etwas faul im schönen Schweizerlande. Wenn man längere Zeit daselbst gelebt und Gelegenheit gehabt hat den demokratischen Verwaltungsapparat näher kennen zu lernen, so kommt man leicht zu dem Schlusse, dass fast alle Variationen über die goldne, vielgepriesene Schweizer Freiheit leerer Wortschwall und eitles Phrasengeklingel sind.

Einige vergnügte Tage hatte ich hinter mir, als sich das Wetter endlich wieder zum bessern gewandt hatte, und ich auf blumengeschmücktem Rade die Fahrt nach Norden fortsetzte. Nach Verlauf von kaum 20 Minuten hatte ich Rorschach, den 5800 Einwohner zählendenschweizerischen Haupthafenplatz am Bodensee erreicht, eilte zum Zollamte und erhob dort die für die Schweiz in Basel hinterlegte Zollsumme. Der Ort Rorschach bietet ausser einigen altertümlichen Bauten wenig Beachtenswertes, seine Hauptanziehungskraft gipfelte für mich seit Jahren in den köstlichen Bodenseefelchen, die daselbst in den besseren Gasthäusern in unübertrefflicher Qualität verabreicht werden.

Um nicht um den See, den ich nach allen Seiten hin von früher her genügsam kannte, herumfahren zu müssen, zog ich es vor, mit dem nächsten Dampfer von Rorschach direkt nach der württembergischen Stadt Friedrichshafen hinüberzufahren, zumal auch die von dort nach Ulm führende Strasse für den Radfahrer die beste und bequemste in jener Richtung ist. Ausserdem bietet eine Fahrt auf dem schönen See bei klarem, sonnigem Wetter immer einen Hochgenuss. Der Bodensee oder das Schwäbische Meer liegt 398 m über der Nordsee, er ist 64 km lang, 12 km breit und seine grösste Tiefe beträgt 252 m; die Farbe des Wassers erscheint hellgrün. Bei fast windstillem Wetter ging die Fahrt auf dem glatten,

glänzenden Wasserspiegel heute ruhig von statten, aber nicht immer zeigt der See dasselbe friedliche Angesicht. Wenn der wilde Föhn mit Macht von den Bergen herüber rast und die empörten, schaumgekrönten Wogen vor sich herpeitscht, wenn die ergrimmt Fluten sich vor der Gewalt des brausenden Sturmes zu Bergen auftürmen, dann zittert manche arme Fischersfrau um das Leben ihres Gatten, der draussen auf dem See unter diesen Umständen sehr oft den Verzweiflungskampf gegen die entfesselten Elemente zu kämpfen hat. Selbst die grossen Dampfer sind bei einem Sturme auf dem Bodensee vor dem Kentern nicht sicher, geschweige denn die kleinen Segelboote, deren einzige Rettung hinter den schützenden Mauern des nächsten Hafens liegt. Die Aussicht erstreckt sich von der Mitte des Sees auf die Algäuer Alpen im Osten, auf die Appenzeller Berge mit der trotzig zerklüfteten Säntiskette im Süden und auf die grünen Höhen des schwäbischen Jura im Norden. Ein reizendes Bild bieten die zahlreichen Ortschaften, die, Miniaturstädtchen gleich, die Ufer des Sees schmücken.

Nach einstündiger, angenehmer Fahrt langte ich in Friedrichshafen an, und mit Freuden betrat ich zum ersten Male wieder die Fluren unseres schönen deutschen Vaterlandes. Friedrichshafen hat 3670 Einwohner und ist einer der bevorzugtesten Handels- und Badeorte am Bodensee. Das königliche Schloss mit seinen herrlichen Gärten und die hübschen Kuranlagen gereichen dem Orte zur Zierde. Bemerkenswert ist vor allem die grossartige Fernsicht, die man vom Ufer aus auf den See und die Alpen geniesst. In Deutschland ist man bis heute zur Freude der Radler, allerdings weniger im Interesse unserer Fahrradindustrie, noch nicht dazu übergegangen die Räder mit Plomben

zu dekorieren und ihre Besitzer an den Zollämtern mit zeitraubenden Formalitäten zu belästigen. Deshalb konnte ich meine Reise von Friedrichshafen aus sofort unbehindert fortsetzen.

Mit frischer Kraft und neuem Mute fuhr ich nun nach mehreren, der Ruhe gewidmeten Tagen die schattige und gut gedeckte Strasse nach Ravensburg hinauf und langte dort nach kurzer, flotter Fahrt an. Das Terrain steigt von Friedrichshafen ab etwas und die Strasse ist von üppigen Feldern und saftigen Wiesen begrenzt. Wendet man den Blick kurz vor Ravensburg südwärts, so sieht man die Schweizeralpen, die den letzten Scheidegruss herüberwinken. Als die mir so lieb gewordenen Berge allmählich hinter bewaldeten Hügeln verschwanden, dachte ich mit Wehmut an die Möglichkeit, dass ich sie vielleicht niemals wiedersehen könnte.

Ravensburg, eine ehemalige freie Reichsstadt, hat ihren altertümlichen Charakter bewahrt wie kaum eine andere Stadt Württembergs. Heute noch zeugen ihre zinnengekrönten Mauern und die alte Veitsburg, das Stammschloss der Welfen, von entschwundener Macht und einstiger Grösse. Grüne Rebenhügel umschliessen die 13000 Einwohner zählende Stadt und vervollständigen das idyllische Bild, welches sie mit ihrer Umgebung vom Burgturme aus gesehen bietet. Von Ravensburg führt eine 4 km lange Strasse nach Weingarten, einem sauberen Städtchen mit 6000 Einwohnern und der alten, prächtigen Benediktiner-Reichsabtei, die jetzt in eine Kaserne umgewandelt ist. Von hier ab steigt die Strasse fast ununterbrochen 13 km bis Waldsee, sodass man sich in letzterem Orte wiederum 590 m hoch, also fast 200 m über dem Bodensee befindet. Waldsee hat 2800 Einwohner und liegt mit seiner schönen gotischen Kirche am

südlichen Ufer des gleichnamigen kleinen Sees. Auf der Weiterfahrt kam ich durch eine Anzahl hübscher Dörfer auf der schönen Strasse rasch vorwärts und hatte nach 1 $\frac{1}{2}$ stündigem Vorwärtstreben die 22 km von Waldsee bis Biberach hinter mir.

Wenn man behauptet, dass die Schwaben erst mit dem vierzigsten Lebensjahre gescheidt werden, so mag man wohl recht haben, denn anzunehmen ist mithin, dass sie doch wenigstens einmal wirklich gescheidt werden. Nicht auf alle Teile unseres deutschen Vaterlandes dürfte das Gleiche zutreffen, wenn man sie vom Standpunkte des Radlers aus betrachtet. Die Chausseen sind in Schwaben nämlich fast durchweg wahre Musteranlagen und zum grössten Teile von schönen Bäumen beschattet. In den Dörfern herrscht peinliche Reinlichkeit, und die Häuschen mit ihrer Umgebung zeugen von Fleiss und Wohlstand der Bewohner. Die Schwaben sind freundlich und zuvorkommend gegen Fremde, und der Norddeutsche, der nicht den näselnden Ostelbier heraussteckt, ist ihnen stets willkommen.

Biberach, wie Ravensburg früher freie Reichsstadt, zählt heute 8500 Einwohner und hat manche interessante Gebäude und ein Denkmal des 1733 im nahen Dorfe Oberholzheim geborenen Dichters Wieland aufzuweisen. Da ich Ulm noch heute erreichen wollte, machte ich hier nur kurze Rast und fuhr über Laupheim und durch zahlreiche kleine Ortschaften dem Ziele zu, welches ich nach ungefähr dreistündiger, angenehmer Fahrt bei eintretender Dunkelheit erreichte. Nach dem frugalen Abendessen, bei dem natürlich die unvermeidlichen „Spätzle“, ein württembergisches Nationalgericht, nicht fehlen durften, schief ich mit dem Bewusstsein ein, den heutigen Tag in schönster Weise ausgenutzt zu haben.

Der nächste Tag gehörte der Besichtigung Ulms. Da das Wetter nicht allzu freundlich war, kam es mir gerade recht, dass ich mich in einer Stadt befand, wo ich mich nicht zu langweilen brauchte und Gelegenheit hatte, alle Sehenswürdigkeiten mit Musse zu studieren.

Als ich morgens vom Hotel aus nach der bayrischen Grenzstadt Neu-Ulm auf das rechte Donauufer hinüberfahren wollte, begegnete ich auf dem Münsterplatze einer grossen Gefahr, die für mich unter Umständen hätte verhängnisvoll werden können. Ich fuhr langsam im Geleise der Trambahn dahin, als plötzlich hinter dem Ostende des Münsters ein Bulle wutschnaubend erschien und direkt auf mich losstürmte. Einen Augenblick später lag ich mit meinem Rade, welches in eine Schiene hineingeraten war auf dem Pflaster und sah wie das Tier dicht an mir vorübersauste. Gleich darauf war ich von einer Menge von Gaffern umringt, die der Meinung waren, der Bulle hätte mich umgerannt. Glücklicherweise hatte weder ich noch die Maschine nennenswerten Schaden genommen. Aber einer grossen Gefahr war ich entronnen, und vielleicht war es mein Glück, dass ich infolge des plötzlichen Schreckens mit dem Rade stürzte, denn kaum ein Meter vor demselben war die Bestie vorübergerast. Wie ich nachher hörte, hatte das wütende Tier an mehreren Stellen ernsten Schaden angerichtet. Aber der Radler muss eben immer Glück haben, und ich war froh, für dieses Mal wieder mit heiler Haut davon gekommen zu sein.

Nachdem ich mir auf den Schrecken hin mein treffliches Mittagmahl mit ebenso vorzüglichem Gerstensaft aufs beste hatte munden lassen, liess ich mein Rad im Hotel zurück, um auf Schusters Rappen

eine Orientierungsreise durch die Stadt anzutreten. Die Festung Ulm war früher freie Reichsstadt, sie liegt 476 m hoch, hat 37000 Einwohner und 6000 Mann Militär. Von der Citadelle Wilhelmsburg, die hoch oben auf dem Michaelsberge im Norden der Stadt gelegen ist, hat man einen interessanten Überblick über das bunte, unregelmässige Häusergewirre der altertümlichen Stadt und über das fruchtbare Donau- und Illerthal. Bei klarem Wetter reicht die Fernsicht sogar bis nach den Schweizer- und Vorarlberger Alpen hinüber. Die Hauptsehenswürdigkeit der Stadt ist der Dom, welcher 1377 begonnen und 1890 vollendet wurde. Er ist eines der bedeutendsten Werke deutscher Gotik und nächst dem Kölner Dome die grösste Kirche Deutschlands. Der Hauptturm ist mit 161 m der höchste Kirchturm der Welt. Das Innere des Münsters enthält prächtige Glasgemälde und Skulpturen, eine Orgel mit annähernd 100 klingenden Stimmen und einige beachtenswerte Ölgemälde. Die Besteigung des Hauptturmes ist lohnend, doch bietet derselbe bei weitem nicht den gewaltigen Gesichtskreis, den die Aussicht von der Wilhelmsburg umfasst. Sehenswert sind ferner noch das alte Rathaus, der Marktbrunnen und das Gewerbemuseum.

Die trübe Witterung hielt den ganzen Tag an, und nachdem ich die trefflichen Bierverhältnisse der Stadt gründlich kennen gelernt hatte, begab ich mich mit der Hoffnung auf besseres Wetter für die nächsten Tage zeitig zur Ruhe.

XVII. Kapitel.

Durch den schwäbischen Jura. Nach Stuttgart und Heilbronn. Das malerische Neckarthal.

Der junge Tag war kaum zum Lichte erwacht, als ich in Ulm zur Weiterfahrt rüstete. Langsam fuhr ich die östlich von der Citadelle auf die Rauhe Alb, einen Teil des schwäbischen Jura führende Strasse hinan, die auf einer Strecke von 20 km unausgesetzt steigt. Nachdem ich die Ortschaften Dornstadt und Luizhausen passiert hatte, ging die Fahrt in das Thal von Urspring. Fast das ganze Gelände von Ulm bis hierher ist öde, wenig interessant und für den Radfahrer höchst ungünstig.

Nach etwa 7 km weiterer Fahrt trug mich mein Rad auf steil abfallender Strasse in das schöne Thal der Fils, nach Geislingen hinab. Diese Stadt hat 6300 Einwohner und bedeutende Elfenbeinschnitzereien. Interessant ist hier die Geislinger Stiege, auf welcher die Eisenbahn hoch oben, rechts von der Strasse, eine Steigung von 1:44 überwinden muss, um die Wasserscheide zwischen Neckar und Donau, die ich soeben passiert hatte, zu erreichen.

Von Geislingen führt die Strasse durch das Filsthal nach Göppingen, wo ich nach einstündiger Fahrt anlangte. Diese Stadt hat 16000 Einwohner, blühende Industrie und ein schönes, auf den Trümmern der Kaiserburg Hohenstaufen erbautes Schloss, in dem eine schöne Treppe, die ein kunstvolles Rebengewinde darstellt,

besondere Beachtung verdient. Eine Stunde nördlich von Göppingen liegt das Dorf Hohenstaufen mit den armseligen Ruinen der ehemaligen stolzen Stammburg des mächtigen Kaisergeschlechtes der Hohenstaufen.

Die 33 km lange Strasse von Göppingen nach Esslingen ist ziemlich eben und gut gedeckt. Durch die unbedeutenden Ortschaften Ebersbach, Reichenbach und Plochingen, in denen kaum etwas von Bedeutung zu sehen ist, fuhr ich weiter und langte nach ca. 2 $\frac{1}{2}$ stündiger Fahrt in Esslingen an, wo ich einem Bekannten zu liebe für heute zu bleiben beschloss. Nach der anstrengenden Fahrt des Tages war ich ziemlich müde geworden; trotzdem unternahm ich aber noch einen Spaziergang durch die schönen Rebengelände am nördlichen Bergabhänge, den die alte Burg Perfried mit dem Dicken Turme krönt. Von hier aus genießt man einen schönen Ausblick auf das Neckarthal und die Stadt mit ihren umfangreichen Fabrikanlagen. Esslingen liegt 231 m hoch und hat 24000 Einwohner. Die Stadt ist einer der gewerbereichsten Plätze Schwabens; ihre Erzeugnisse sind vorzugsweise Stahl- und Blechwaaren, sowie gute, moussirende Neckarweine. Sehenswert ist die alte, in reinstem gotischem Stile aufgeführte Frauenkirche mit hübscher Malereien und Reliefbildern. Die Stadtkirche, das alte Rathaus aus dem Jahre 1430 mit dem reichsstädtischen Wappen und einem kunstvollen Uhrwerk, sowie der Wolfsturm sind fernerhin beachtenswert. In Gesellschaft eines alten Freundes verbrachte ich den Abend und begab mich zeitig zur Ruhe.

Nachdem ich am nächsten Morgen von Esslingen 12 km westwärts zurückgelegt hatte, langte ich in Cannstadt, der industriereichen 23000 Einwohner zählenden Vorstadt von Stuttgart an. Die malerische

Lage am Neckar, reiche Mineralquellen und ein mildes Klima haben die Stadt zu einem Bade- und Luftkurorte besten Rufes gestempelt. Überaus lohnend ist der Besuch der Wilhelma, einer königlichen Villa mit prachtvollen Gärten, Säulenhallen und schönen Statuen. Das Schloss wurde im Auftrage König Wilhelms I. von Württemberg im maurischen Stile errichtet; es ist gegen ein Eintrittsgeld von 20 Pfg. jedermann zugänglich.

Über die schöne, in rotem Sandstein ausgeführte Karlsbrücke trug mich mein Stahlross, welches immer noch ebenso tadellos lief, wie beim Antritt der Reise, in die schöne württembergische Residenz und Landeshauptstadt Stuttgart hinein, die ich als eine alte, liebe Bekannte zum ersten Male seit mehreren Jahren wiedersah. Zwischen sanft ansteigenden, mit Reben und Obstbäumen bepflanzten Hügeln gelegen, bietet diese Stadt mit ihrer Umgebung ein allerliebstes Bild landschaftlicher Schönheit. Stuttgart ist eine Perle unter den Residenzen Deutschlands. Die 158000 Einwohner zählende und 249 m hoch gelegene Stadt ist weithin bekannt durch bedeutenden Handel und lebhaftes Industrie; sie hat eine bedeutende Garnison und ist der Centralpunkt des süddeutschen Buchhandels.

Der schönste Platz der Stadt ist der grosse, mit hübschen Anlagen versehene Schlossplatz, der vom königlichen Schlosse, vom Königsbau, dem Kronprinzenpalais, dem Alten Schlosse, dem Königin-Olgabau und dem Hoftheater begrenzt wird. Auf dem Schlossplatze steht die 30 m hohe Jubiläumssäule als Erinnerung an die 25jährige Regierungszeit König Wilhelms I.; am Unterbau der Säule sind hübsche, sinnreiche Reliefs angebracht. Zwischen diesem Denkmale und dem in ernstem, vornehmem Stile gehaltenen Residenz-

schlosse befindet sich das prächtige Bronzestandbild des Herzogs Christoph, der in den Jahren 1550—68 regierte. Das Alte Schloss ist ein unregelmässiges, mit Zinnen und Türmen versehenes, düsteres Gebäude aus dem Jahre 1570. Das Innere enthält schöne Gemälde und eine hübsche Kapelle, das Standbild des Grafen Eberhart im Barte und die „Reitschnecke“; letztere ist ein gewundener Weg, auf dem man bis zum zweiten Stocke des Schlosses hinaufreiten kann. Ein Besuch dieser alten Fürstenburg ist sehr lohnend. Zwischen dem Alten Schlosse und dem Waisenhaus, auf dem Karlsplatze, steht ein schönes Reiterstandbild Kaiser Wilhelms I., welches vor kurzem fertiggestellt worden ist. Der Königsbau ist ein gefälliges Bauwerk mit einer Colonnade von 26 ionischen Säulen und 2 Portiken; im Erdgeschoss befinden sich reiche Kaufläden und gute Restaurants. Dieses Gebäude ist eine der schönsten Zierden des Platzes und der Stadt überhaupt. Eine weitere Sehenswürdigkeit Stuttgarts ist die alte Stiftskirche mit einer kunstvollen Steinkanzel und schönen Glasmalereien. Die Königliche Bibliothek umfasst 500000 Bände, 3800 Manuskripte, 7200 Bibeln in mehr als 100 Sprachen und 2400 Incunabeln. Das Museum der bildenden Künste ist reich an wertvollen Gemälden, Werken der Plastik und Kupferstichen. Als Kunstinstitute sind ferner berühmt die Academie, in der 1775 der 16 jährige Friedrich von Schiller als Karlsschüler medizinischen Studien oblag und seine „Räuber“ ins Leben rief, sowie das grosse Landesgewerbe-Museum und die Technische Hochschule. Die schönste gärtnerische Anlage Stuttgarts ist der prächtige Schlossgarten, der sich vom Schlosse aus fast eine Stunde weit ausdehnt. Er enthält hübsche Springbrunnen, schöne Statuen, reizende Teppichbeete, Lusthäuschen

und das Denkmal König Karls mit der Königin Olga.

Um einen Ueberblick über die Stadt zu gewinnen, unternahm ich den überaus lohnenden Spaziergang nach dem 230 m über der Stadt gelegenen Ausflugs- punkte Degerloch, den ein Aussichtsturm krönt. Von dort aus fuhr ich mit der Zahnradbahn zurück in die Stadt, wo mir in frohem Künstlerkreise ein köstlicher Neckarwein kredenzt wurde.

Alte, liebe Freunde, die ich vor Jahren in der Schweiz und in München kennen gelernt hatte, sah ich hier zum ersten Male wieder. Heitere Episoden aus unsern Flatterjahren und sonnige Tage aus des Lebens Maien tauchten bei dieser Gelegenheit mit aller Lebendigkeit in meinem Gedächtnisse auf. Doch wie manches hat sich in wenigen Jahren geändert! O tempora, o mores! möchte man ausrufen, wenn man sieht, wie aus einem lustigen Springinsfeld in so kurzer Zeit ein eingefleischter Philister oder ein von Weltschmerz und Pessimismus angehauchter Melancholiker geworden ist. Aber mancher Jüngling ist eben dazu veranlagt, die Metamorphose des Schmetterlings rückwärts durchzumachen. Die meisten Luftschlösser, die dem eben dem Gymnasium entsprungenen Fückslein vorschweben, gehen allerdings schon so bald in Trümmer, und die Wahngelbilde der Überschwenglichkeit zerfliessen in leeres Nichts. Was man früher im rosigen Lichte des Optimismus geschaut, davon bleibt nach einer kleinen Spanne Zeit in der Regel weiter nichts übrig, als ein einförmiges Gemälde Grau in Grau.

Am nächsten Tage war das Wetter schöner als zuvor, und frohen Mutes bestieg ich aufs neue mein blitzblank geputztes Rad und auf schlechter Neben- strasse gings im Norden von Stuttgart hinauf nach

Zuffenhausen, und von da durch die wenig interessante Gegend auf der unebenen Hauptstrasse nach Ludwigsburg. Bei der gebirgigen Bodenbeschaffenheit und infolge der Sitzung des gestrigen Abends, die sich etwas länger ausgedehnt hatte, als es sich für solide junge Leute geziemt, hatte ich mir für heute nur die Absolvierung der 46 km langen Strecke Stuttgart-Heilbronn als Pensum gestellt.

Ludwigsburg ist mit 17000 Einwohnern die Hauptstadt des württembergischen Neckarkreises und gleichzeitig grosse Garnison. Das gefällige, im Rokokostile erbaute Schloss mit Theater und Kirche hat 450 Zimmer und eine, sämtliche württembergischen Fürsten darstellende Bildergalerie. Schöne Parkanlagen und hübsche Alleen verleihen der Stadt ein freundliches Gepräge. Auf dem Wilhelmsplatze befindet sich ein Denkmal Schillers, der in den Jahren 1793—94 hier wohnte und in dem benachbarten Städtchen Marbach 1759 geboren wurde. Ludwigsburg selbst ist, wie die an den betreffenden Geburtshäusern angebrachten Gedenktafeln bezeugen, der Geburtsort der berühmten Geisteshelden Fr. Th. Vischer, Justinus Kerner, Eduard Mörike und David Strauss.

Im weiteren Verlaufe der Fahrt, die ich bald wieder fortsetzte, kam ich durch mehrere Dörfer auf der für Radfahrer ungünstigen Strasse nach Bietigheim, Besigheim und Lauffen am Neckar. Lauffen ist bemerkenswert wegen der grossen Elektrizitätswerke, die hier durch das starke Gefälle des Neckars gespeist werden. Durch diese grossartigen Anlagen wurde die Frankfurter Elektrotechnische Ausstellung im Jahre 1891 mit Licht und Kraft versorgt. Heute noch sind die damals geschaffenen Werke eine unerschöpfliche, billige Elektrizitätsquelle für Frankfurt a. M.

Bald sass ich wiederum im Sattel und nach einstündiger Fahrt langte ich endlich an meinem Ziele, in Heilbronn, an. Unverzüglich lenkte ich meine Schritte zu dem altberühmten, auch durch Goethe's „Götz von Berlichingen“ weithin bekannten Ratskeller, wo meiner eine Flasche köstlichen, perlenden Neckarweines harrte. Heilbronn hat 34000 Einwohner und liegt 155 m über dem Meere. Die Gründung der Stadt datiert aus dem VIII. Jahrhundert. Ein Konglomerat der verschiedensten Baustile ist die Hauptkirche St. Kilian, die ein kunstvolles Sakramentshäuschen und zahlreiche andere Sehenswürdigkeiten enthält. Vor dem 1540 erbauten Rathause befindet sich das Standbild des Naturforschers Joh. Rob. von Mayer, der 1814 hier geboren wurde. Das Haus, in dem das durch Kleist's Dichtung unsterblich gewordene „Käthchen von Heilbronn“ der Sage nach gewohnt hat, steht auf dem Markte. Das Deutschordenshaus, in der nach ihm benannten Strasse, ist eine traurige Berühmtheit. In seinen Mauern besiegelte Oxenstierna im Jahre 1633 mit den schwäbischen Ständen den Heilbronner Vertrag, der die Fortsetzung des 30jährigen Krieges heraufbeschwor, wodurch unser deutsches Land bis in seine Grundfesten erschüttert und fast zu Grunde gerichtet wurde.

Der nächste Morgen brachte unfreundliches Nebelwetter, was mir um so unangenehmer war, als ich eine der schönsten Strecken meiner Reise, das liebe Neckarthal, vor mir hatte. Die Strasse von Heilbronn bis Heidelberg ist fast durchweg eben und gut gedeckt. Mit Windeseile sauste ich an der Schloten von Neckarsulm vorbei nach Kochendorf und Jagstfeld mit der berühmten Saline. Weiter geht die Fahrt in das sich immer schöner entfaltende, sagemumwobene Thal hinein neckarabwärts.

Ich habe immer gesagt, dass der Radler Glück haben muss, und richtig, auch diesmal war es so. Gegen Mittag zerrissen die Strahlen der Sonne den Nebel und ein leichter Südost, für mich natürlich Rückenwind, trug die weissen Wolken der fernen Rheinebene zu. Jetzt erst zeigte sich das idyllische Landschaftsbild in vollem Glanze. In den glitzernden, kristallhellen Wellen des Flusses spiegelten sich liebliche Dörfer, bemooste Ruinen, freundliche Kirchlein und die bewaldeten, grünen Höhenzüge, die zu beiden Seiten desselben himmelwärts streben.

Im Lande der Schwaben auferzogen,
Eilt rasch und leicht der Neckar hin;
Wenn auch nicht mit gewölbten Bogen
Gewaltige Brücken d'rüber zieh'n,
Doch spiegeln, gleich den schönsten Kränzen,
Sich Dörfer in der klaren Flut,
Und dunkelblau mit sanftem Glänzen
Der Himmel, der darüber ruht.

(K. Buchner.)

Unter den Kronen mächtiger, fruchtbeladener Obstbäume zieht sich die ausgezeichnete Strasse wie ein weisses Band am Flussufer hin, und fast von Kilometer zu Kilometer wechselt die Perspektive und bietet ein neues farbenreiches Bild. Nach mehrstündiger Fahrt kam ich nach Gundelstein mit dem malerischen Schlosse und einer Burgruine und fuhr dann langsam durch eine Anzahl kleiner, freundlicher Dörfer nach Neckarzimmern. Hoch über diesem Dorfe liegt die Ruine der ältesten Burg im Neckarthale, die Ruine Hornberg. In diesem Schlosse wohnte Götz von Berlichingen, der vielgenannte schwäbische Ritter, und hier oben auf seinem Lieblingsitze beschloss er im Angesichte der schönen Landschaft 1562 auch sein thatenreiches Leben. Von Neckarzimmern ging die Fahrt nach dem nahe ge-

legenen Dorfe Neckarelz und von da über die Elz nach Binau, Neckargerach und Zwingenberg, wo ich eine grössere Ruhepause machte und das auf 70 m hohem Felsen gelegene, stattliche Schloss Zwingenberg besuchte. Dieses Schloss ist von acht Türmen gekrönt und von zwei nahezu 18 m hohen Mauern mit Zinnen und Ecktürmchen umgeben. Die Burg wurde vom Grossherzog Friedrich von Baden restauriert und dient heute als Jagdschloss. Das Innere hat den Charakter einer alten Ritterburg beibehalten und zahlreiche Kuriositäten aus dem Mittelalter erregen hier besonderes Interesse.

Ein kleines Stündchen nach dieser Unterbrechung der Fahrt kam ich in dem 5000 Einwohner zählenden Städtchen Eberbach an. Dieser Ort bietet an und für sich nicht viel Interessantes, dagegen hat er aber eine solche Fülle schöner Ausflüge aufzuweisen, dass er einer der besuchtesten Fremdenplätze im Neckarthale geworden ist. Über den Itterbach führt die Strasse 10 km weiter nach dem hessischen Städtchen Hirschhorn und von da nach Neckarsteinach, einem schön gelegenen Orte mit vier auf stolzer Höhe thronenden Schlössern, in denen zu Ende des XIII. Jahrhunderts Blicher, „der Landschad von Steinach“ hauste. Langsam, aber stetig setzte ich die Fahrt in dem schönen Thale fort und gelangte nach annähernd zweistündiger Fahrt über Neckargemünd nach Heidelberg, wo ich meine Reiseroute zum ersten Male kreuzte. Die Badenser nennen Heidelberg ein „Regenloch“ und, wie es scheint, nicht ganz mit Unrecht, denn ich habe dort selten gutes Wetter angetroffen. Heute aber lachte die goldene Abendsonne so freundlich auf die Stadt hernieder, dass ich gerne noch einige Stunden dort verweilte. Rückhaltlos musste ich heute unserm Scheffel, dem unsterb-

lichen Dichter des „Trompeter von Säckingen“, bestimmen, der die Neckarperle mit der duftenden Poesie, die seinem jugendfrohen Herzen entquollen, umgeben hat.

Der Abend war längst auf Berg und Thal herabgesunken; flimmernd umspielte der milde Glanz der Sterne die dunkeln Wellen des Neckars, die leise rauschend dem Rheine zueilten. Mit ihnen zogs mich hin zum alten, grünen Strome und mit dem nächsten Eisenbahnzuge fuhr ich durch die wenig interessante Rheinebene nach Mannheim, wo ich eine halbe Stunde später anlangte. Bald hatte ich mein Hotel gefunden und kurz nachher lag ich bereits in den Federn.

XVIII. Kapitel.

Von Mannheim nach Mainz. Fröhliche Rheinfahrt. Ein Intermezzo in Coblenz.

Mannheim ist eine eigentümliche Stadt; befremdend wirkt sie durch ihre schachbrettartige Anlage. Nur in wenigen ganz neuen Städten findet man dergleichen Häuserrechtecke und eine solche Anzahl schnurgerader Strassen. Einzig in seiner Art steht Mannheim unter den deutschen Städten da bezüglich der Strassenbenennung. Die Bezeichnung der Verkehrsadern durch Namen ist hier fast vollständig in Wegfall gekommen, und an Stelle dessen chiffriert man sie hier nach amerikanischem Muster und sagt Strasse A 1, A 2, A 3, B 1, B 2 und so fort. Die Stadt setzt sich aus 136 Häuserrechtecken zusammen.

Vermöge der günstigen Lage an der Mündung des Neckars in den Rhein, zwischen den Ufern dieser beiden belebten Wasserstrassen, hat sich die 92 000 Einwohner zählende Stadt zu dem bedeutendsten Hafen- und Handelsplatze am Oberrheine emporgeschwungen.

Als Hauptsehenswürdigkeit Mannheims gilt das gegen Ende des vorigen Jahrhunderts im Barokstile erbaute grossherzogliche Schloss mit seiner reichen Altertümersammlung, einer Bildergalerie und dem hübschen Schlossgarten. Dem 1776—79 errichteten Stadttheater gebührt nicht allein das Verdienst Schillers „Räuber“, „Fiesco“ und „Kabale und Liebe“

zum ersten Male zur Aufführung gebracht zu haben, sondern grossen Anteil hat dieses Kunstinstitut auch an dem Erfolge Richard Wagners, dessen Werke dort in der schwersten Zeit seiner dornenreichen Künstlerlaufbahn vollauf gewürdigt wurden und ein dankbares Publikum fanden. Der Bahnhof und andere hübsche öffentliche Gebäude schmücken die durch ihre einförmige Anlage ermüdend wirkende Stadt. Die grossartigen Hafenanlagen verdienen als ganz besonders interessant hervorgehoben zu werden.

Über die mächtige, 1865—68 erbaute Rheinbrücke gelangte ich nach Ludwigshafen, der in starker Entwicklung begriffenen, 29 000 Einwohner zählenden Schwesterstadt Mannheims, am jenseitigen, bayrisch-pfälzischen Ufer des Rheines. Von dort ging die Fahrt in $\frac{3}{4}$ Stunden auf schöner, ebener Strasse durch üppige Weinpflanzungen und obstreiche Wiesengelände nach Frankenthal, einem industriereichen Orte aus dem XVI. Jahrhundert.

Etwa 10 km nördlich von Frankenthal liegt das alte Worms mit 25000 Einwohnern. In der Geschichte unseres Vaterlandes spielt die von den Römern angelegte Stadt eine bedeutende Rolle; bereits 431 war sie Residenz der burgundischen und später zeitweise Sitz der fränkischen Könige. Im Jahre 1495 verhandelte Kaiser Maximilian I. in Worms über den Ewigen Landfrieden, und 1521 begründete Martin Luther hier vor dem versammelten Reichstage seine Thesen.

Die Mordbrenner des Franzosenkönigs Ludwigs XVI. verwüsteten die Stadt 1689 von Grund auf, der grauenhaften Zerstörung entgingen nur einige Kirchen und wenige Gebäude. Sehenswert sind der schöne Dom, die Liebfrauen- und die Pauluskirche. Das grossartige Lutherdenkmal mit zahlreichen Bronzereliefs und den

Statuen der Hauptvorkämpfer der Reformation ist eines der schönsten Monumente seiner Art.

Durch die fruchtbare Ebene, die ihren alten Namen „Wonnegau“ mit vollem Rechte verdient, fuhr ich auf der einsamen Strasse unaufhaltsam weiter und hatte nach 1½ stündiger Fahrt die 25 km bis Oppenheim hinter mir. Kurz vor diesem Orte steigt die Strasse merklich, um dann aber bei Ludwigshöhe ebenso schnell wieder bis zur Ebene abzufallen. Oppenheim hat 3500 Einwohner und liegt anmutig an einem Hügel angeschmiegt. Überragt wird das Städtchen von der weithin sichtbaren Katharinenkirche, die eine wahre Perle edelster Gotik genannt werden darf.

Da ich von meinen Wegekarten die Sektion Mainz, welche ich hier brauchte, im Neckarthale liegen gelassen hatte, war ich gezwungen, in Oppenheim nach der nach Mainz führenden Strasse zu fragen. Es war das erste Mal, dass ich auf meiner Reise ohne Karte da stand und mich auf die Auskunft von Passanten verlassen musste. Die Sache ist mir aber auch gleich bei diesem ersten Male übel bekommen. In anständigstem Tone hatte ich einen jungen Mann nach der Strasse, die nach Mainz führt, gefragt. Aber „alle Wege führen nach Rom“ wird der Bengel gedacht haben, und damit hatte er mich auf die Strasse gewiesen, die von hier über Köngernheim nach Mainz abzweigt, wodurch mir ein Umweg von einigen Stunden in bergigem Gelände beschert war. Vergebens suchte ich auf dieser Strecke den Rhein und das weinselige Nierstein, welches ich nach meinem Reiseplane doch unbedingt passieren musste, und wo ich so gerne einen Schoppen des trefflichen Weines an der Quelle getrunken hätte. Aber Nierstein kam nicht in Sicht und der Schoppen

deshalb auch nicht; ärgerlich über mein Missgeschick und die Flegerei des jungen Mannes fuhr ich endlich durch das Gauthor, in die starke Festung Mainz ein, wo ich mit einem Schulfreunde einen vergnügten Abend verlebte.

Mainz hat 77 000 Einwohner, darunter 8000 Mann Militär, und liegt am linken Ufer des Rheins gegenüber der Mainmündung. Eine bewegte Vergangenheit hat die von den Römern gegründete Stadt hinter sich; ihre Glanzperiode fällt in die Zeit, da sie das Haupt des mächtigen Rheinischen Städtebundes war. Sehr interessant ist der Besuch des Römisch-Germanischen Centralmuseums, welches eine grossartige Sammlung vorchristlicher Altertümer aus allen deutschen Landen teils im Original, teils in Nachbildung enthält.

Der aus dem X. Jahrhundert stammende, alt ehrwürdige Dom ist eine der interessantesten Kirchen Deutschlands. Oftmals teilweise zerstört, wurde er immer wieder ausgebaut, und infolge dessen vereinigt er in sich die verschiedenen Stilformen der gotischen und romanischen Baukunst. Die zahlreichen schönen Grabdenkmäler im Innern des Domes verdienen ganz besondere Beachtung.

Bemerkenswert ist Mainz ferner als Geburtsort Johannes Gutenbergs, der die Stadt zum Ausgangspunkte seiner weltbewegenden Erfindung, der Buchdruckerkunst, machte. In den Jahren 1450—55 wurde hier das erste grössere Druckwerk, die berühmte 42seitige Bibel, hergestellt. Die Druckerei befand sich, wie eine Bronzetafel besagt, im Hof „Zum Jungen“, der jetzigen Brauerei in der Franziskanergasse. Ein schönes Standbild ist dem genialen Erfinder nach Thorwaldsen's Entwurf auf dem Gutenbergplatze, in der Nähe des Theaters, errichtet worden.

Eine weitere Sehenswürdigkeit der Stadt Mainz ist die Citadelle mit dem dahinter liegenden zerfallenen Eigelstein. Letzterer wurde der Sage nach im Jahre 9 v. Chr. von den Römern zum Andenken an den hier verunglückten Feldherrn Drusus aufgeführt. Eine Rundfahrt zu Rade durch die Stadt und die hübschen Anlagen der äusseren Strassenzüge ist sehr anregend. Das Radeln ist den Fremden in Mainz nur dann gestattet, wenn das Rad mit einer Polizeinummer versehen ist, die man in jedem grösseren Gasthose auch leihweise haben kann.

Als ich am nächsten Morgen die prächtige Rheinbrücke betrat, die Kastel mit Mainz verbindet, fiel es mir auf, dass auf dem Rheine eine grosse Anzahl festlich geschmückter Schiffe lag. Ich erkundigte mich nach dem Grunde und erfuhr, dass die Dampfer für die Festlichkeiten in Coblenz bestimmt seien, die mit der Einweihung des rheinischen Provinzialdenkmals für Kaiser Wilhelm I. durch unsern Kaiser verbunden waren. Das hätte ich als Rheinländer eigentlich schon früher wissen müssen, allein, auf meiner ganzen Reise hatte ich kaum eine Zeitung zur Hand genommen und war infolge dessen nicht auf dem Laufenden geblieben.

Die Einweihung des Denkmals sollte am nächsten Tage stattfinden; da die Landstrasse von Mainz bis zur Nahe doch nicht viel bietet, und ich in Bingen wieder in den ersten Teil meiner Reiseroute hineingeraten wäre, spedierte ich das Rad mit dem nächsten Zuge nach Coblenz und bestieg nachmittags einen Schnelldampfer, der rheinabwärts fuhr. Ich wollte meine Maschine nicht durch das Gedränge in Coblenz schleppen und vertraute sie deshalb der Bahn an, die sie mir an sicherer Stelle aufbewahrte.

So glitt denn unser prächtiges Schiff pfeilschnell

durch die Wellen des Rheines zu Thale; allmählich verschwanden die Türme des „goldenen Mainz“ und mit ihnen der schöne Rheingau. Vom Niederwalde glänzte uns nach kurzer Fahrt das prächtige Nationaldenkmal entgegen, auf dem Rochusberge erblickten wir die schöne Kirche, und bald war Nahemündung erreicht

In Bingen erhielt unser Dampfer bedeutenden Zuwachs an Passagieren, die fast alle zu den Festlichkeiten nach Coblenz wollten. Wiederum setzte sich die mächtige Schiffsmaschine dumpf grollend in Bewegung, und thalwärts gings auf dem herrlichen Strome zwischen den grünen Rebenhügeln dahin, in das Herz meines schönen, poesieumwobenen Heimatlandes. Von ganzer Seele musste ich dem Dichter Friedrich Storck beistimmen, der unser Rheinland in glühender Liebe besingt und verherrlicht:

Mein Vaterland lieb' ich! im jubelnden Lied
Das Herz es verkündet und preist. —
Doch heisser noch lieb' ich mein heimisch Gebiet,
Mein Rheinland lieb' ich zumeist!
Euch, Thäler im sonnigen, wonnigen Schein!
Euch, blühende Hügel, dich, goldener Wein!
Dich, Seele der Heimat, o Rhein!

Weiter glitt das stolze Schiff auf dem sonnenbeglänzten Rheine, in dessen grünen Wassern sich Berge und zerklüftete Felsen, Schlösser und Burgen wieder spiegeln. Gleichsam traurig schauen sie hernieder, jene Wahrzeichen der Vergänglichkeit, die verlassenem gigantischen Überreste ehemaliger Ritterfesten, sie schauen träumerisch herab auf die Schar fröhlicher Menschen, die der Alltäglichkeit entflohen, um die Wunder der Natur und die Freuden des Daseins in vollen Zügen zu geniessen. Wenn der Anblick der zahlreichen bemoosten Ruinen den Beschauer auch anfangs mit Wehmut erfüllt, so bricht sich

doch allmählich der Frohsinn des Rheinländers Bahn. „Noch sind die Tage der Rosen!“ Fort mit allen Sorgen des Lebens! In Strömen fliesst der edle Rebensaft, der unter der Sonne unserer Heimatprovinz gedeihen, heitere Lieder erklingen und Lust und Fröhlichkeit spiegeln sich in Aller Augen wieder.

Eines muss man der Rheindampfschiffahrt-Gesellschaft hoch anrechnen: sie führt nur gute, reine Weine und hält mit Angstlichkeit jenes fast ungeniessbare Gemisch von ihren Schiffen fern, das gerade am Rheine leider so oft als „echter“ Rheinwein verkauft wird. Die „Fabrikanten“ solchen Giftes, die Pantscher und sonstige gewissenlose Spekulanten, die die edle Gottesgabe auf so schnöde Weise um des Mammons willen missbrauchen, sind nicht wert, dass sie die Sonne bescheint. Für sie hätte der grosse Dante, wenn er in unsern Tagen gelebt, gewiss noch einen Sündenpfehl in seinem „Inferno“ bestimmt. Er hätte sie dazu verdammt, die ganze Ewigkeit hindurch bis an die Nase in dem „Weine“ zu waten, mit dem sie vertrauensselige Reisende zu ihren Lebzeiten geprellt haben. Wenn böse Menschen behaupten, dass schon für Fahrradhändler, Uhrmacher und andere harmlose Erden-söhne ein besonderer Salon im Tartarus reserviert sei, dann ist wohl anzunehmen, dass es den Weinpantschern dereinst gewiss nicht besser ergehen wird.

Nach 3 $\frac{1}{2}$ stündiger Fahrt langten wir in feuchtfrohlicher Stimmung in Coblenz an. Eine ungeheuere, aus allen Teilen des Landes zusammengeströmte Menschenmenge wogte durch die Strassen der sonst so ruhigen Stadt, denn das Kaiserpaar war mittlerweile mit Gefolge eingetroffen, und der Abend brachte grossen Fackelzug mit Zapfenstreich.

Wo nun aber ein Obdach finden für die Nacht? Ich klopfte vergebens an in mehreren Gasthöfen, in

denen ich früher gewohnt, aber überall ward mir dasselbe mitleidige Achselzucken mit der Bemerkung „Alles besetzt“ zuteil. Selbst in Privathäusern, wo die unvermeidlichen Onkel und Tanten sich eingestellt hatten, war kein Unterkommen zu finden.

Ich nahm mir die Sache aber nicht allzusehr zu Herzen, denn als Radler war ich ja an Coblenz nicht gebunden. Eben dachte ich über meine Lage nach, als plötzlich ein obdachloser Radler aus meiner Heimatstadt in resignierter Stimmung mit seiner Maschine vor mir stand. Nun konnte die Sache ja lustig werden; wir brachten sein Rad in sicheren Gewahrsam und tauchten dann sorglos im Festestrubel unter.

Nachdem wir einen Rundgang durch die prächtig geschmückten Strassen und Anlagen der Stadt hinter uns hatten, kam der Abend heran, und wir lenkten unsere Schritte zu dem weiten Schlossplatze, auf welchem Tausende von Menschen einen günstigen Platz zu erlangen suchten. Der imposante Zug nahte heran, unzählige, lodernde Fackeln und Lampions hüllten den Platz in eine rosige Glut. Sämtliche Musikkapellen des VIII. Armeekorps zusammen brachten den Majestäten eine Serenade dar. Gewaltig rauschten die mächtigen Akkordfolgen über die dichtgedrängte Menge dahin, sie stiegen empor zu den Wipfeln hochstämmiger Kastanien und höher hinauf in lichtere Sphären, um vor dem Throne des Allerhöchsten als Bitte der treuen Rheinländer für das Wohl des geliebten Kaiserpaares wiederzuklingen.

Wie alles einmal ein Ende nimmt, so verstummten alsbald auch diese herrlichen Klänge, und langsam verzog sich die tausendköpfige Menge. Mit Mühe und Not hatten wir in einem Gastbofe einen spärlichen Imbiss erobert und stillten Hunger und Durst, der sich mittlerweile eingestellt hatte. Dann holten

wir unsere Räder und schlenderten der Moselbrücke zu. Vom Turme der Kastorkirche schlug die Mitternachtstunde, und fast menschenleer waren die Strassen bereits geworden. In den dem Verkehrscentrum etwas ferner gelegenen Teilen der Stadt liefen uns jetzt Kellner und Hausknechte nach und boten uns in verbindlichstem Tone ein Unterkommen an. Wir dankten aber eben so höflich für diese Nachtlager, die uns um den Preis von zehn Mark vielleicht auf einem Billard oder in einer Packkiste reserviert worden waren.

Über die alte Moselbrücke fuhren wir wohlgenut in die warme Sommernacht hinein. In Lützel-Coblenz war, wie vorauszusehen, kein Obdach zu finden, und deshalb gings weiter aufs Land hinaus. Nachdem wir noch an verschiedenen, vereinzelt stehenden Häusern angefragt, kamen wir endlich nach dem 5 km von Coblenz entfernten Dorfe Metternich, wo uns ein menschenfreundlicher Wirt den Vorschlag machte, mit den bei ihm einquartierten Soldaten in gemeinschaftlichem Zimmer auf dem Boden zu übernachten. Dieses Anerbieten lehnten wir natürlich ab, machten es uns dagegen im „Herrenzimmer“ bei gutem Weine und einem frugalen Abendessen so bequem als möglich, da der Wirt uns gestattet hatte, die ganze Nacht hier zu bleiben. Nachher wurden einige Stühle zusammengeschoben, und ein Sessel bildete das Kopfende dieses primitiven Nachtlagers. Mein Freund, der heute viel mehr geleistet hatte als ich, schlief bald fest auf den Polstern des Sophas; ich bestrehte mich auf den Stühlen dasselbe zu thun, aber erst nach vielen vergeblichen Bitten nahm sich Morpheus meiner an. So kam der Morgen heran, und wenn mich auch einige Glieder schmerzten, so hatte ich doch gut und fest geschlafen.

Bleiern lagen dunkle Wolken über dem Dorfe, als wir die Fenstervorhänge zurückschlugen, und ein feiner Regen rieselte unaufhörlich hernieder. Aber wir liessen deshalb den Mut nicht sinken, sondern musizierten zum Zeitvertreib nach dem trefflichen Frühstück in allen Tonarten, wobei uns ein verstimmtes Klavier und eine krächzende Geige, so gut es ging, dienen mussten.

Als der Regen gegen 10 Uhr nachgelassen hatte, beglichen wir unsere Rechnung, die in Summa für uns beide einschliesslich zweier Flaschen trefflichen Weines nur 7 Mark betrug, was im Verhältnis zu dem von uns Verzehrten ein wahrer Spottpreis war. Erfreut darüber, dass wir gestern unsere Zuflucht hierher genommen, fuhren wir nach Coblenz zurück und brachten unsere Maschinen, denen wir den Spass verdankten, an sicherer Stelle unter.

Zuerst lenkten wir unsere Schritte dem Rheine zu, um das majestätische Denkmal am Deutschen Eck, auf der Landspitze zwischen Rhein und Mosel, in Augenschein zu nehmen. Das schöne Bauwerk wurde in den Jahren 1895—97 nach dem Entwurfe der Professoren Schmitz und Hundrieser in Berlin ausgeführt. Das Monument wirkt überwältigend durch seine Dimensionen und durch den vornehmen Ernst der plastischen Formen, es ist wohl eines der grossartigsten auf dem Continent. Eine 45 m breite Treppe führt zu der zwei Meter höher gelegenen Vorderterrasse empor. In dem vorderen Abschluss des Unterbaues befindet sich ein Relief, welches einen Königsaar darstellt, der seine Schwingen schützend über Menschen breitet, die ängstlich vor einer Hydra fliehen. Das Reiterstandbild ist 14 m hoch. Der Kaiser trägt Generalsuniform und Helm mit Federbusch. Neben dem Monarchen schreitet ein Genius,

eine geflügelte Frauengestalt her, die die lorbeerumrankte Kaiserkrone trägt.

Kaiser Wilhelm der Grosse mag von dem hohen Rosse dort oben getrost herabblicken auf seine Rheinländer, auf die blühenden Fluren und den wogenden deutschen Rhein, denn die Errichtung des Denkmals ist wiederum ein Beweis für die Treue und Dankbarkeit, welche die Provinz seinem Kaiserhause entgegen bringt. „Fest steht und treu die Wacht am Rhein!“ Dieser Gedanke musste sich wohl unwillkürlich der ungeheuren Menschenmenge bemächtigen, als die Majestäten mit ihrer glänzenden Gefolgschaft unter dem Donner der Kanonen von Ehrenbreitstein, unter den Klängen der Musik und unter brausendem Jubel von den Rheinanlagen auf Deck eines schmucken Dampfers langsam den Rhein hinab zum Denkmal fuhren.

Die Feier der Einweihung verlief bei herrlichstem Sonnenschein; das sprichwörtlich gewordene „Kaiserwetter“ hatte den Regen des Morgens siegreich bewältigt.

Was mir bei dem Feste nicht gefiel, das waren die abenteuerlichen Aufzüge, in denen die zu den grossen Manövern zu Tausenden zusammengezogenen Vaterlandsverteidiger in Coblenz herumliefen. Heiterkeit erregten vor allem die Reservisten, die man in Bezug auf die Monturstücke gar zu stiefmütterlich behandelt hatte. Begegnete mir da zu meiner Freude ein alter Freund, den ich sonst zuweilen auf der Dilettantenbühne als schneidigen Offizier gesehen hatte; aber o Jammer! wie sah der blonde Jüngling heute aus, nachdem er wieder einmal dahin gekommen war, wo man zum „Menschen“ gemacht wird. Die Farbe der Uniform war undefinierbar, der Stoff abgetragen, der Helm schien aus der Zeit des

Diluviums zu stammen, das Schuhwerk hatte wohl früher einmal irgend einem Riesen als Siebenmeilenstiefel gedient, und die Achselklappen mit der verräterischen Regimentsnummer hatten das Aussehen von Kartoffelschalen. Untadelhaft waren an dem ganzen Kulturmenschen nur das verschmutzte Gesicht und die blank geputzten Rockknöpfe. Na, was nützt dem Soldaten auch der Rock, wenn die Knöpfe nicht geputzt sind!

Gegen Abend verabschiedete sich der Radler, den ich tags vorher getroffen, von mir zur Weiterfahrt rheinaufwärts. Ich suchte dann ein Weinlokal auf. Eben sass ich vergnügt vor meinem bescheidenen Schöpplein, als ein Herr in meiner Nähe Platz nahm, der sich im Laufe des Gespräches als einer meiner früheren Lehrer vom Gymnasium entpuppte. Gegenseitiges Erstaunen und gleiche Freude erfüllte uns beide bei diesem unerwarteten Wiedersehen, und sogleich ward bei einem neuen Schoppen ein Schutz- und Trutzbündnis für den Abend und den nächsten Tag besiegelt. Mehr als 13 Jahre waren verflossen seit dem Tage, da ich zum letzten Male unter dem Scepter des gestrengen Herrn die Schulbank gedrückt, und doppelt war deshalb die Freude des Wiedersehens. Es ist das natürliche Gefühl der Dankbarkeit, welches dem Lehrer gegenüber früher oder später in seine Rechte tritt; in den meisten Fällen allerdings wird man sich der Dankspflicht leider erst dann bewusst, wenn man der Schule längst entwachsen.

Die Illumination, welche gegen 10 Uhr abends stattfand, bot in ihrer ganzen Ausdehnung, von der festen Rheinbrücke aus gesehen, ein so herrliches, farbenprächtiges Bild, dass wir uns nicht genugsam daran weiden konnten. Ein Meer von Licht und

Feuer erglühete auf den zahlreichen Schiffen und Kähnen, an den Ufern und auf den umliegenden Höhen, während der Kanonendonner unaufhörlich rollte und unzählige Raketen zischend gen Himmel stiegen. Dieses herrliche Schauspiel, grossartiger als das einer venezianischen Nacht auf den Schweizer Seen, wird mir unvergesslich bleiben, und ich pries den Zufall, der mich gerade zur rechten Zeit nach Coblenz geführt hatte.

XIX. Kapitel.

Zum Laacher See. Ins Ahrthal, nach Cöln und durch die niederrheinische Tiefebene zur holländischen Grenze.

Mitternacht war längst vorüber, als ich mit meinem Gefährten in Coblenz zum Bahnhofe eilte, um mit einem der zahlreichen Extrazüge, die wegen des ungeheueren Fremdenandranges, den die Kaiserstage im Gefolge hatten, heute abgelassen wurden, nach Niedermendig zu fahren. Endlich hatten wir mit vieler Mühe und Not einen Stehplatz in einem Packwagen erobert, der nur durch die Laternen einiger mitleidiger Radfahrer spärlich erleuchtet wurde. Nach langweiliger, ermüdender Fahrt kamen wir in Andernach an, wo ein anderer Zug bestiegen wurde, der uns bald an unser Ziel, nach Niedermendig, brachte. Bei der „schönsten Frau in deutschen Landen“ tranken wir den allerletzten Schoppen und dann verabschiedeten wir uns bis zum „eigentlichen“ Frühschoppen, an den sich eine Fusstour nach dem Laacher See anschliessen sollte.

Die beiden vorhergehenden, strapaziösen Tage hatten mich gehörig mitgenommen, und beinahe hätte ich die Stunde der Zusammenkunft verschlafen.

Niedermendig, ein Dorf mit 3000 Einwohnern, ist durch seine Basaltlavagruben, aus denen Mühl- und Pflastersteine gewonnen werden, weithin bekannt. In denjenigen Gruben, die heute gänzlich ausgebeutet

sind, hat man Bierkeller angelegt, die durch ihre niedere Temperatur dem Niedermendiger Gerstensaft zu bedeutendem Rufe verholfen haben.

Nachmittags brachen wir zum Laacher See auf und langten nach $1\frac{1}{4}$ stündiger Wanderung an unserem Ziele an. Unser erster Besuch galt der berühmten, vom Pfalzgrafen Heinrich im Jahre 1093 gestifteten Benediktiner-Abtei Maria-Laach, die früher zu den reichsten Klöstern Deutschlands zählte. Ein Rundgang durch das Kloster selbst dürfte für jedermann von ganz besonderem Interesse sein; der Zutritt ist allerdings in den meisten Fällen nicht so ohne weiteres gestattet. Die grosse Abtei-Kirche ist eines der schönsten Denkmale der romanischen Baukunst. Sie stammt aus dem Jahre 1156, hat fünf Türme, Kuppel und Krypta, die überaus harmonisch wirken. Das Innere entbehrt jeglichen Schmuckes, der primitive Altar wird in der nächsten Zeit durch einen neuen, den Kaiser Wilhelm II. anlässlich seines Besuches daselbst gestiftet, ersetzt werden. Pfalzgraf Heinrich hat in der Kirche seine letzte Ruhestätte gefunden, der Sarkophag stammt aus dem XIII. Jahrhundert.

Der Laacher See liegt 275 m über dem Meere, er ist 2732 m breit und hat in der Mitte eine Tiefe von 53 m. Er ist der Mittelpunkt der vulkanischen Eifel; mehr als vierzig grosse Lavaströme gehen von ihm nach verschiedenen Seiten aus. Da der See keinen natürlichen Abfluss hat und das Ansteigen des Wassers bei anhaltendem Regenwetter auf das umliegende Ackerland schädigend wirkte, legte man einen Kanal an, der das überflüssige Wasser nach Süden hin ableitet.

Auf der Terrasse des in der Nähe des Sees gelegenen Gasthofes sass ich mit meinem ehemaligen

Lehrer bei einer Flasche duftenden Moselweins vergnügt zusammen. Freundliche Erinnerungen aus meiner Schulzeit zogen bei dieser Gelegenheit mit aller Lebendigkeit an meinem geistigen Auge vorüber, und unser Gespräch drehte sich fast ausschliesslich um die lichten und trüben Episoden aus jenen Jahren. Besonders ein tragikomisches Intermezzo aus der Tertianerzeit seligen Andenkens leuchtete in meinem Gedächtnisse auf.

War da in einer Klasse, die dem Brennpunkte der Gymnasialzeit, der verhängnisvollen Kluft zwischen Unter- und Ober-Sekunda, nicht ferne steht, ein schwarzgelockter jugendlich leichtsinniger Jüngling, der die Klassenaufsätze gewöhnlich besser ins Leben zu setzen wusste, als die Hausarbeiten; und das war gewiss ein böses Zeichen für das Verhalten desselben während des Silentiums. Eines schönen Morgens nun wurden den hoffnungsvollen Schülern die korrigierten französischen Pensas zurückgegeben. Der kraushaarige Jüngling hatte ganz unverantwortlicherweise ein halbes Dutzend Fehler gemacht, und sein Gesicht wurde beim Anblick der Censur zusehends länger. *Mea culpa* musste der Schüler bei allen Fehlern bis auf einen zugestehen. Unter einem Worte lag nämlich ein roter Balken, dessen Berechtigung der Knabe sich unter Zuhilfenahme aller seiner Kenntnisse in der französischen Sprache nicht erklären konnte. Respektvoll fragte er den gestrengen Herrn Professor, welchem Verstoffe wohl dieser rote Strich seine Existenz verdanke. Überlegen lächelte der Gewaltige und erklärte mit der dem Pädagogen meist angeborenen Kaltblütigkeit, auf dem Buchstaben e des inkriminierten Wortes hätte der Accent gefehlt, und nachträglich wäre er hingemalt worden. Darob grosses Erstaunen seitens des Schülers,

der an der Sache so unschuldig war, wie ein Sperling auf dem Dache. Hatte er das Verbrechen vielleicht doch ohne Wissen und Willen unter dem Einflusse eines Hypnotiseurs begangen, oder hatte ihm ein Kobold, wie er unsichtbar in allen Fächern des Setzerkastens steckt, so übel mitgespielt? Kurz und gut, der Jüngling leugnete im Bewusstsein seiner Unschuld. Da kam er aber bei dem Herrn Professor schlecht an, und die Angelegenheit bedeutete einen Krieg zwischen den ungleichen Gegnern. Fast tagtäglich wurde der Junge von jetzt ab gefragt, ob er den Accent nach der Korrektur gemacht habe oder nicht, und so gings Wochen lang fort. — Eines Tages nun standen die Schüler am Vorabende einer erhabenen religiösen Feier. Leise trat der Herr Professor an den verstockten, jugendlichen Sünder heran und fragte ihn in eindringlichem Tone: „Weisst du auch, was du morgen thust? „Ja!“ sprach der Schüler mit festem Blicke. „Dann bekenne deine Schuld, gestehe, dass du den Accent nachträglich gemacht hast!“ fuhr der Gestrenge fort. In der ganzen Klasse herrschte lautlose Stille, niemand wagte selbst den leisesten Flüsterton von sich zu geben. Der Schüler, dem die Sache auf die Dauer fast unerträglich geworden war, schwieg in seinem Groll. Triumphierend sprach jetzt der Herr Professor zur gesamten Klasse: „Seht ihr, seht ihr, er kämpft mit sich!“ Darauf wiederum gewitterschwüle Ruhe, bis schliesslich der böse Knabe nochmals leugnete und bestimmten Tones ein für allemal erklärte, dass ihm Unrecht geschähe. Im Brusttone der Überzeugung entquollen darauf aus des Lehrers Munde die Worte: „Der böse Geist, Satan, hat ihn besiegt!“

Das war der Schluss des Dramas, über welches später nach langen Jahren in den beteiligten Kreisen

noch recht oft gescherzt worden ist, da der schwarzgelockte Jüngling sich wirklich nicht bewusst war, den verhängnisvollen Accent nach der Korrektur eingezeichnet zu haben. Die Prophezeiung des Lehrers, dass der „ungeratene“ Schüler, der nur seine gerechte Sache verteidigt, nachher noch Steine klopfen würde, hat sich bis heute nicht bewahrheitet und — Errare humanum est.

Diese und andere Schauergeschichten wurden besprochen, bis endlich der Abend auf die idyllische Landschaft hernieder sank, der Mond über den duftenden Wäldern emporgestiegen war und sein mildes Licht in die dunkle Flut des träumerischen Sees tauchte. Bald gesellte sich noch eine, meinem liebenswürdigen Begleiter bekannte Jagdgesellschaft zu uns, mit der wir uns noch einige Stunden vortrefflich unterhielten. Endlich brachen wir mit den lustigen Nimroden auf und langten, fröhliche Lieder singend, bald nachher mit dem Bewusstsein einen vergnügten Nachmittag verlebt zu haben, wieder in Niedermendig an.

Am nächsten Morgen fuhr ich auf der schönen, abfallenden Strasse an den Rhein, nach Andernach zurück. Von dort aus gings unverzüglich weiter nach Sinzig und in das vielbesungene, romantische Thal der Ahr hinein. Die Königin von Rumänien, die unter dem Pseudonym Carmen Sylva im deutschen Dichterwalde weithin bekannt ist, sagt von der Ahr:

„Kraus Härchen, kraus Sinnchen!“

Da kommt sie gesungen,

Der herzige Schatz,

Zum Rheime gesprungen,

Mit lustigem Satz.

Die Strasse steigt von Sinzig ab zwar immer merklich, aber gerne sah ich über diese Unzutrag-

lichkeit hinweg, da sich mir im weiteren Verlaufe der Reise durch Holland zur Nordsee doch kein derartiger Naturgenuss mehr bieten würde. Der nächste Ort ist Bad Neuenahr mit 24 000 Einwohnern und warmen Quellen, hübschen Anlagen und sauberen Strassen. Dann fuhr ich weiter nach Ahrweiler, einem von alten Mauern umgebenen, 4500 Einwohner zählenden Städtchen mit hübscher gotischer Kirche aus dem XIV. Jahrhundert. Das grossartige, weithin sichtbare neue Gebäude am Bergabhänge jenseits der Ahr ist das vom Architekten Hürth in Aachen erbaute Ursulinen-Kloster Calvarienberg, welches als Mädchenpensionat dient. Einige Kilometer weiterer Fahrt und ich gelangte nach dem berühmten Weinorte Walporzheim. Im „St. Peter“ daselbst, einem guten, vielbesuchten Gasthofs, machte ich aus alter Bekanntschaft die erste grössere Ruhepause, denn der köstliche Ahrwein, der hier garantiert rein verzapft wird, gehört zu den besten unserer deutschen Marken.

Am Ufer der Ahr entlang führte die schöne, mässig steigende Strasse aufwärts an steilen Schieferwänden, grünen Rebhügeln und bewaldeten Bergabhängen vorbei durch Dernau, Mayschoss und Reimerzhofen nach Altenahr. Auf dieser letzten Strecke, von Walporzheim bis Altenahr, liegen die Glanzpunkte des reizvollen Thales. Zu bedauern ist jeder Radfahrer, der durch diese Landschaft nicht gefesselt wird und wenigstens ein mässiges Tempo anschlägt. Altenahr liegt 159 m hoch, also annähernd 100 m höher als Sinzig, der Ausgangspunkt des Ahrthales. Die Ortschaft hat 760 Einwohner und darf wohl der von Fremden am meisten besuchte Ort des Ahrthales genannt werden. Die Natur entfaltet hier ein Landschaftsbild von hervorragender Schönheit. Majestätisch steigen gewaltige Berge hoch

zum Himmel an, zerklüftete Felspartieen, dunkle Laubwälder und Rebenhänge bieten ein farbenreiches Glanzstück echter Naturromantik. Hoch über dem Dorfe liegt auf trotzigem Felsen die Ruine Altenahr. Die Burg wurde im X. Jahrhundert erbaut und war Stammschloss der mächtigen Grafengeschlechter von Are und von Hochstaden. Wie fast alle Burgen am Rheine und in den Seitenthälern desselben wurde auch sie 1714 von den Söldnerscharen Ludwigs XIV. zerstört.

Ich hatte von Sinzig bis hierher 25 km zurückgelegt, und da die Weiterfahrt ins obere Ahrthal nach Adenau mich zu sehr von meiner Reiseroute abgebracht hätte und die schönsten Punkte des Thales hinter mir lagen, wandte ich mich bei Altenahr in nördlicher Richtung, rechts, ab und drückte mein Rad die sehr steile Strasse hinan, die auf einer Strecke von 4 km beinahe 200 m steigt. Nachdem ich auf der Höhe, in der Nähe von Gelsdorf angelangt war, ging die Fahrt mit Windeseile über Meckenheim nach Bonn, wo ich nach 1½ stündiger Fahrt anlangte. Noch einen Scheidegruss dem Denkmale unseres grossen Beethoven, und wieder sass ich im Sattel, um noch vor dem Abend die Mauern der rheinischen Metropole zu erreichen.

Einige Kilometer südlich von Köln gesellte sich ein Radler zu mir, der sich über eine Bande Handwerksburschen beklagte, die mich unbehelligt gelassen, ihn aber in gröblichster Weise insultiert und gefährdet hatten. Wir mässigten unser Tempo, um zu sehen, ob die Leute auch die einzelnen uns entgegenkommenden Radfahrer belästigen würden. Und richtig, auch diese wurden von den Burschen durch Stöcke gezwungen vom Rade herunterzusteigen. Unter dem Gelächter der rohen Gesellschaft, gegen welche die paar Radler

allerdings ohnmächtig waren, folgte eine Erörterung zwischen den beiden Parteien, die leicht zu Thätlichkeiten hätte führen können. Kurz entschlossen wandte ich mein Rad zurück, sprang vor den erstaunten Landstreichern ab, stellte ihnen das Ungebührliche ihrer Handlungsweise vor und drohte in festem, ernstem Tone, den ersten, der es noch wagen sollte, ein Wort zu sagen, sofort zu verhaften. Meinen Revolver liess ich bei der gefährlichen Lage der Dinge natürlich nicht aus den Augen, da ich gegen ein Dutzend baumlanger Kerle im Verein mit drei andern Radlern ohne diese gewichtige Waffe doch nichts hätte ausrichten können. Einer wagte es mich zu fragen, wer ich denn sei, aber kaum hatte er das letzte Wort gesprochen, als ich ihn auch schon beim Arme gefasst hatte und ihn in einer Weise andonnerte, die ihm zu imponieren schien. Mein energisches Vorgehen gegen die Bande hatte seinen Zweck nicht verfehlt, entweder hielten mich die Burschen für einen Geheimpolizisten oder für einen verkappten Kommissar. Ohne auch noch ein Wort zu sagen, schlugen sich die Strolche, denen die Sache doch nicht geheuer zu sein schien, seitwärts in die Büsche. Nachdem ich der Gesellschaft den Rücken gewandt hatte, musste ich selber über diese sonderbare Art der Friedensstiftung lachen.

In Köln angelangt, begab ich mich bald zur Ruhe, während ein wolkenbruchartiger Gewitterregen draussen zur Erde stürzte. Das konnte für die Fortsetzung meiner Reise nach dem Niederrheine unangenehm werden, aber ich vertraute meinem guten Sterne und lag bald in festem Schlafe.

Der nächste Morgen war trübe, doch das hinderte mich nicht, meine Fahrt nach M.-Gladbach fortzusetzen. Die Strasse war zwar noch nicht trocken,

aber ich kam trotzdem recht gut vorwärts. Durch die Ortschaften Poulheim, Stommeln und andere gelangte ich nach mehrstündiger Fahrt auf der fast ebenen Landstrasse, die die monotone Gegend durchzieht, nach dem kleinen Städtchen Grevenbroich und von dort über Jüchen und Odenkirchen nach den Schwesterstädten Rheydt und Gladbach. Damit hatte ich die ca. 50 km lange Strecke zwischen Köln und Gladbach hinter mir und durfte einige Stunden der wohlverdienten Ruhe pflegen, zumal ich auch heute noch einige Dutzend Kilometer weiter kommen wollte. Der Himmel wurde wieder klarer und die Aussicht auf anhaltend schönes Wetter steigerte sich von Stunde zu Stunde.

Rheydt mit 29 000 Einwohnern und Gladbach mit 53 500 Einwohnern bieten für den Fremden nicht viel Beachtenswertes. Beide sind Fabrikstädte von Bedeutung. Der Name München-Gladbach heisst soviel wie „Mönchen-Gladbach“ und rührt von den Benediktinern her, die hier um 793 ein Kloster gründeten und dadurch den Grundstein zu dem bedeutenden M.-Gladbach von heute legten. Die Münsterkirche stammt aus dem XIII. Jahrhundert und birgt kostbare Kunstschatze. Der Standpunkt auf der Terrasse hinter der alten Abtei gewährt einen Überblick über die umfangreichen Fabrikanlagen des Industriebezirks der Stadt.

Von Gladbach führt eine sehr hügelige Strasse nach Viersen, einer gewerbereichen, aber wenig interessanten Stadt mit 23 000 Einwohnern, und von dort durch Süchteln und Vorst nach Kempen, dem mutmasslichen Geburtsorte des durch die berühmte Imitatio Christi bekannten Thomas von Kempen. Das Städtchen hat 5500 Einwohner, eine schöne Kirche und mehrere alte, interessante Bauten aufzu-

weisen. Die Strasse wird von Kempen ab ganz eben und die Landschaft nimmt allmählich den niederländischen Charakter an. Über Aldekerk und Nieuwerkerk ging die Fahrt auf der schönen Strasse weiter nach Geldern, und damit war meine Aufgabe für heute erfüllt. Geldern war früher Hauptstadt des gleichnamigen Herzogtums, hat jedoch in unsern Tagen mit seinen 5600 Einwohnern fast gar keine Bedeutung mehr.

Am nächsten Morgen fuhr ich bei schönstem Wetter nach der 27 km von Geldern entfernten Stadt Wesel. Die Strasse führt durch die Böninghardt und ist eine der schönsten, die ich jemals befahren. Die Decke ist von ausgezeichneter Beschaffenheit und mächtige Bäume spenden auf der ganzen Strecke reichlichen Schatten. Auf der Schiffbrücke überschritt ich den breiten Rhein, in den hier die Lippe mündet, und fuhr dann in die ehemalige starke Festung Wesel ein. Die Stadt zählt 21 000 Einwohner, hat ein schönes Rathaus und viele andere interessante Häuser im Stile der Spätgotik aufzuweisen. In der Nähe des Bahnhofs steht ein Denkmal für die elf Offiziere des Schill'schen Corps, die 1809 von den Franzosen an dieser Stelle erschossen wurden. Die Hauptsehenswürdigkeit von Wesel ist die Willibrodikirche, welche 1424 erbaut wurde und vor wenigen Jahren restauriert und fertig gestellt worden ist. Diese Kirche ist das herrlichste Denkmal der spätgotischen Baukunst am Rheine; besonders hervorzuheben ist die künstlerisch durchgeführte Ornamentik der beiden Giebel. Gegenüber der Kirche, auf dem Markte, steht ein schönes Denkmal für die im Kriege 1870/71 Gefallenen. Von Wesel fuhr ich 10 km auf der Strasse, auf welcher ich hierher gefahren, zurück und bog dann bei der Kreuzung rechts ab.

Nach etwas mehr als einstündiger Fahrt auf der sehr schönen, teils von Wald umsäumten Chaussée hatte ich Xanten erreicht und befand mich damit in einer der ältesten und interessantesten Städte am Niederrhein. Im Jahre 18 v. Chr. wurde die Stadt von den Römern unter dem Namen Castra vetera gegründet. Oftmals genannt wird Xanten als Geburtsort Siegfrieds in dem alten Nibelungenliede, welches durch die Wagner'sche Tetralogie wieder zu grösseren Ehren gebracht worden ist. Ein herrliches Gotteshaus ist der gotische Dom, der im XII.—XV. Jahrhundert erbaut wurde und dessen Inneres schöne Holzschnitzereien und Glasmalereien, sowie eine reichhaltige Schatzkammer aufweist. Ergreifend ist die Kreuzigungsgruppe an der Südseite der Kirche dargestellt.

Nach kurzem Aufenthalte verliess ich die saubere Stadt und fuhr durch den Hochwald, durch Sonsbeck und Winnekendonk nach dem berühmten Wallfahrtsorte Kevelaer. Die unzähligen Fremden, die alljährlich aus allen Teilen Deutschlands und Hollands hierher pilgern, Geld verzehren und Einkäufe machen, bilden für die Stadt eine reiche Quelle des Wohlstandes. Als Haupterwerbszweig ist der Devotionalien- und Gebetbuchhandel zu nennen. Fast unerschätzbare Kostbarkeiten birgt die zierliche, von hohen Bäumen beschattete Gnadenkapelle und die schöne, teils wunderbar ausgemalte neue Pfarrkirche.

Von Kevelaer fuhr ich nach Goch, einem im letzten Jahrhundert sehr zurückgegangenen Orte und von dort gings durch den Reichswald nach Cleve, wo ich für die Nacht zu bleiben beschloss. Cleve hat 10 600 Einwohner, war bis 1609 Hauptstadt des Herzogtums Cleve und wird heute vermöge der schönen Lage am Saume des herrlichen, 7000 ha

grossen Reichswaldes und wegen einer Stahlquelle von vielen Fremden, vorzugsweise Holländern, als Sommerkurort gewählt. Das Wahrzeichen Cleves ist die auf steiler Höhe thronende, alte Schwanenburg, das ehemalige Residenzschloss der Herzöge. Am Kleinen Markte steht ein Denkmal des Schwanenritters, der als Streiter und Beschützer einer verfolgten Jungfrau der Sage nach in Cleve erschienen ist. Durch Wagners poesievolle Lohengrindichtung und die dazu gehörige seelenvolle Musik ist diese Sage in allen Teilen der civilisierten Welt bekannt geworden. Eine reizende Anlage ist der Tiergarten, der sich an einer Hügelkette dahinzieht und schöne Spaziergänge bietet.

Um den Rhein, den ich an seiner Quelle als lustigen, ungestümen Springinsfeld kennen gelernt hatte, auch einmal an seiner breitesten Stelle zu sehen, fuhr ich am nächsten Morgen an den 9 km von Cleve entfernten Strom und liess mich durch die Fähre auf das rechte Ufer, nach Emmerich übersetzen. Ruhig und würdevoll, wie ein hochbetagter Greis, gleitet Vater Rhein mit seiner ungeheuern Wasserfülle dem Meere zu. Keine trotzigten Felsen stellen sich ihm hier in den Weg, kein kühnaufsteigender Berg verengt sein Bett, und kein Riff bringt seine Fluten in zornige Wallung. Gleichsam müde und todesmatt schleicht der König aller deutschen Ströme nach den zahllosen Wandlungen auf der weiten Reise vom Gotthardgebirge bis hierher, vereint mit seinen Getreuen, den zahlreichen Nebenflüssen, dem Grabe, dem unendlichen Meere zu.

Der Rhein trennt sich mehrere Kilometer unterhalb Emmerichs in zwei Arme, von denen jeder für sich eine breite, von zahlreichen Dampfern durchfurchte Wasserstrasse bildet.

Emmerich ist eine sehr alte Stadt mit 9000 Ein-

wohnern. In früheren Jahrhunderten war ihr Handel ganz bedeutend, in unseren Tagen ist sie jedoch sehr zurückgegangen und liegt fast wie ausgestorben da. Die aus dem XII. Jahrhundert stammende romanische Münsterkirche birgt eine Reihe schöner Kunstwerke aus der Glanzperiode der Stadt.

Auf demselben Wege, den ich gekommen, es giebt keinen anderen gut fahrbaren, kehrte ich nach Cleve zurück und fuhr dann am Tiergarten vorbei auf schöner, schattiger Strasse nach Cranenburg, dem letzten preussischen Orte in dieser Richtung. Hier sagte ich dem Vaterlande auf einige Wochen Lebewohl und schaute mit Befriedigung auf die gewaltige Strecke zurück, die ich in deutschen Landen von den Gestaden des Bodensees bis hierher zurückgelegt hatte.

XX. Kapitel.

Nach Nymwegen, Arnheim, Utrecht und Amsterdam.

Nachdem ich die schwarz-weißen Grenzptähle preussischerseits und die rot-weiss-blauen holländischerseits hinter mir hatte, tauchten in der Ferne die weissen Landhäuser der ersten niederländischen Ortschaft auf. Die Grenze hatte ich ohne jegliche Störung passieren können, da für Holland eine Plombe bis heute nicht gelöst zu werden braucht.

Was mir bald nach dem Übertritt auf holländisches Gebiet auffiel, das war die gänzlich veränderte, dem Deutschen sonderbar erscheinende Physiognomie der Strassendecke. An die Stelle der tadellosen macadamisirten Landstrassen Rheinlands treten hier die „Klinkers“; dies sind breite Wege, die mit schmalen Backsteinen gepflastert sind und zu beiden Seiten in der Regel durch ein schmales Bankett eingesäumt werden. Da der alluviale Boden in Holland die Anlage gewöhnlicher Chausséen nicht ermöglicht und Blausteine daselbst nicht gewonnen werden, hat man die grossen Strassen, die von der Wegebau-Verwaltung mit peinlicher Sorgfalt in stand gehalten werden, fast durchweg mit Backsteinen belegt.

Der Radfahrer kommt auf diesen Strassen bei minder stark aufgepumpten Reifen sehr gut vorwärts. Einen nicht zu unterschätzenden Vorteil bieten die-

selben den unserigen gegenüber bei nassem Wetter. Wenn der Niederschlag auch noch so bedeutend war, sind die Klinkers in den nächsten Minuten wieder trocken und ebensogut wie bei schönstem Wetter passierbar. Eine zweite Spezies von Strassen in Holland ist der „Grint“. Diese weisen nur ein ganz schmales Backsteinpflaster in der Mitte auf, damit die Pferde, die ohne dieses den Sand mit den Hufen auf die Dauer aufwühlen würden, stets festen Boden zum Auftreten haben. Der Grint ist für den Radfahrer kaum minder gut fahrbar, als die breiten Klinkers.

Die holländische Zeit differiert mit der deutschen um eine Stunde, Holland hat die Greenwicher oder Westeuropäische Zeit eingeführt, während man in Deutschland nach mitteleuropäischer rechnet.

Nach kurzer, flotter Fahrt kam ich nach Nymwegen, der ersten grösseren Stadt Hollands, die einer der ältesten und schönsten Plätze am Niederrhein ist. Als Noviomagus wurde die Stadt von den Römern gegründet. Sie zählt heute etwa 40 000 Einwohner und rankt sich am linken Ufer der Waal an sieben Hügeln malerisch empor. Zahlreiche schwere Stürme sind im Laufe der Jahrhunderte über Nymwegen hinweggerauscht, und mancher heisse Kampf ist in seiner Umgebung ausgefochten worden.

Die Hauptsehenswürdigkeiten sind das 1554 im Renaissancestile erbaute Rathaus mit schöner Fassade und reichhaltigem Museum, die gotische Stevenskerk, die Stadtwage am Grooten Markt und das Belvedere auf der östlichen Höhe des ältesten Stadtteils. Von der Plattform dieses alten, starken Festungsturmes bietet sich eine schöne Aussicht auf das Clevische Land und den Lauf der Flüsse Waal, Maas, Rhein und Yssel.

Bei der Ueberfahrt über die Waal, die mittels einer fliegenden Brücke, dem Gierpont, überschritten wird, gewährt die im Kranze grüner Waldungen amphitheatralisch aufsteigende Stadt mit der über die Waal führenden imposanten Eisenbahnbrücke einen schönen Anblick. Am rechten Ufer der Waal, Nymwegen gegenüber, liegt das Dorf Lent, von wo aus ich die Fahrt auf der schattigen, vielgewundenen Strasse nach Arnheim fortsetzte. Die Entfernung zwischen Nymwegen und Arnheim beträgt 14 km, die ich nach $\frac{3}{4}$ stündiger Fahrt zurückgelegt hatte. Die Südgrenze der Stadt Arnheim bildet der Rhein, hier Neder-Rhyn genannt, der an dieser Stelle kaum noch die Wassermenge, die er bei Schaffhausen in der Schweiz führt, aufzuweisen hat.

Arnheim, die Hauptstadt der Provinz Gelderland, hat 55000 Einwohner und ist, wenn man von dem bei windigem Wetter herrschenden Staube absehen will, eine der schönsten und behaglichsten Plätze Hollands zu nennen. Die Stadt selbst bietet ausser der gotischen Groote Kerk, dem durch gefesselte Teufel und sonstige Fratzen „verzierten“ Stadthause oder Duivelshuis und einigen hübschen Privatbauten nur wenig Interessantes. Mit der Umgebung von Arnheim kann sich dagegen kaum eine andere Stadt Hollands in Bezug auf Lieblichkeit messen.

Am nächsten Tage, bei der Weiterfahrt nach Utrecht, lernte ich die schöne Lage der Stadt erst in vollem Masse kennen und schätzen. Man glaubt gar nicht, dass man sich in Holland befindet, wenn man westlich von Arnheim zwischen bewaldeten Hügeln dahin fährt und sieht, wie auf der Landstrasse Steigungen und Senkungen ununterbrochen wechseln. Fast die ganze 62 km lange Strecke von Arnheim bis Utrecht ist einem einzigen herrlichen Parke zu vergleichen.

Jedes der saubern, freundlichen Landhäuser ist von farbenprächtigen, duftenden Blumenbeeten, hellgrünen Matten und mächtigen Bäumen umschlossen. Die einzelnen Anwesen sind zumeist durch einen breiten, mit klarem Wasser gefüllten Graben von einander getrennt. An nur wenigen Stellen dieser Landstrasse ist man auf einige Minuten den Sonnenstrahlen ausgesetzt. Hier ist das Radfahren eine ungetrübte Freude; die Fahrt auf dieser Strasse bietet wahre Hochgenüsse landschaftlicher Lieblichkeit, die an Reiz denen am Mittelrhein, in den schweizerischen Gebirgsregionen und an den Gestaden des Mittelländischen Meeres in ihrer Eigenart nicht nachstehn. Wie muss man hier den Eisenbahnreisenden bedauern, der von alledem nichts sieht, dem der Anblick dieser herrlichen Entfaltung der Natur vorenthalten, oder nur bei grossem Aufwand an Geld und Zeit zugänglich ist. Durch mehrere freundliche Dörfer ging die Fahrt weiter bis nach Rhenen, einer kleinen saubern Ortschaft mit schöner Kirche am Neder-Rhyn, wo ich gegen Abend ankam und einen Gasthof aufsuchte.

Nachdem ich mir mein vortreffliches Abendessen, welches sogar für Holländer, pardon, für zwei Personen gereicht hätte, nach den Anstrengungen des Tages aufs beste hatte munden lassen, machte ich einen Rundgang durch die stillen Strassen des Dorfes. Als mein Blick über den mondbeglänzten Wasserspiegel des Rheines in die Ferne zu den bewaldeten Hügeln hinüberschweifte, erblickte ich am Horizont eine jäh aufflackernde Glut, die zusehends grösser wurde. Nach kaum einer halben Stunde ward dieselbe durch den Wind zu einem lodernden Feuermeer entfacht, dessen roter Schein sich in weitem Kreise am Abendhimmel widerspiegelte. — Wie

man mir sagte, war in einem ferne gelegenen Dorfe eine Feuersbrunst ausgebrochen, und das entfesselte Element vernichtete dort gierig die Arbeit und die Früchte des Fleisses ganzer Generationen. Wehmütig sah ich das schaurig-schöne Schauspiel vor mir, welches vielleicht so manche kühnen Zukunftsträume ahnungsloser Menschen mit einem Schlage zerstörte. Ich dachte im Angesichte dieser verhängnisvollen Feuerfarbe unwillkürlich an den Brand des Dorfes Grand-Pré, den Longfellow in seiner poesievollen „Evangeline“ so meisterhaft schildert:

..Plötzlich flammte im Süden ein Licht, wie der Mond,
der im Herbste

Blutrot steigt an der Himmelsburg und strecket die Arme
Riesenhaft über Feld und Felsen und Strom und Gebirge,
Häufend in Berg und Thal gigantische Schattengebilde.
Ueber den Dächern des Dorfs ward grösser und stärker
der Schimmer;

Himmel und Meer und die Schiffe erstrahlten in röt-
lichem Glanze.

Säulen sah man glühenden Rauchs und Flammen wie Blitze
Zuckten darein. —

Am nächsten Morgen brach ich zu früher Stunde auf, und in den sonnigen Morgen hinein gings über Doorn, Zeist und de Bilt nach Utrecht, der Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, wo ich nach zwei-stündiger Fahrt anlangte. Utrecht wurde von den Römern unter dem Namen Trajectum ad Rhenum angelegt und hat in der Weltgeschichte viele Jahrhunderte hindurch eine bedeutende Rolle gespielt. Die Stadt hat 95 000 Einwohner und ziemlich bedeutenden Handel. Der Kromme-Rhyn, ein Abfluss des Neder-Rhyn speist die beiden Kanäle Oude und Nieuwe Gracht mit Wasser und teilt sich dann in zwei Arme, den Oude-Rhyn, der bei Katwyk in die Nordsee fliesst, und die Vecht, die bei

Muiden in die Zuidersee mündet. Von dem Dome, der früher eine der grössten Kirchen Hollands war, steht heute nur noch das Querschiff mit dem Chor und der Turm; das Langhaus wurde im Jahre 1674 durch einen Orkan in Trümmer gelegt und nicht wieder aufgebaut. Das Querschiff mit dem Chor, worin der Gottesdienst abgehalten wird, ist also jetzt durch einen grossen freien Platz vom Turme abgesondert. Letzterer, ein kunstvolles Meisterwerk gotischen Stiles aus dem XIV. Jahrhundert ist 111 m hoch und überragt alle übrigen Gebäude der Stadt. Um einen Ueberblick über Utrecht und seine Umgebung zu gewinnen, bestieg ich den Turm, der gegen ein Eintrittsgeld von 25 Cents zugänglich ist. Wiefast alle holländischen Kirchen, so hat auch dieser Kirchturm ein Glockenspiel, welches 42 Glocken umfasst, von denen die grösste 8000 Kilo wiegt. 320 Stufen führen zur Plattform hinauf; die Aussicht erstreckt sich bei klarem Wetter weit auf das bewaldete Hügelland nach Arnheim einerseits und bis auf Nord- und Zuidersee anderseits hinaus. Utrecht hat eine bedeutende Universität und mehrere reichhaltige Museen. Eine grosse Anzahl altertümlicher Gebäude fesselt jeden Freund mittelalterlicher Architektur.

Gegen Abend setzte ich die Reise fort, und mein treffliches Rad trug mich auf der 39 km langen Strasse durch eine wenig anregende Gegend über Brenkelen, Loenen nach Amsterdam, der grössten Stadt und dem Haupthandelsplatze des Königreichs der Niederlande mit annähernd einer halben Million Einwohner. Etwa 80 000 von den Bewohnern der Stadt sind katholischen und 35 000 mosaischen Glaubens, die übrigen gehören der reformierten Kirche an.

Amsterdam, wegen der zahlreichen Kanäle, die es durchziehn, das „holländische Venedig“ genannt, liegt an der Mündung der Amstel in das Y oder IJ, eine Bucht der Zuidersee. Die Stadt hat einem wechselvollen, an Kriegen reichen Schicksal im Laufe der Jahrhunderte eiserne Widerstandskraft entgegengesetzt. Nachdem Napoleon I. Holland 1806 „als Schwemmland von französischen Flüssen“ annektiert hatte, war Amsterdam bis 1813 die Residenz des Königs Louis Napoléon. Grossartig hat sich die Stadt nach der Eröffnung des Nordseekanals entwickelt. Dieser Kanal führt von Amsterdam durch Nordholland und mündet bei Helder in die Nordsee; er liegt 2 km nördlich von Amsterdam, 3 m tiefer als der Wasserspiegel der Nordsee, ist 75 km lang, 40 m breit und 5–6 m tief. Der Höhenunterschied wird mittels mächtiger Schleusen unter Nutzbarmachung von Ebbe und Flut des Meeres von den Schiffen überwunden. Die Anlage des Kanals war notwendig geworden, weil die Zuidersee infolge zunehmender Versandung nur noch weniger grossen Schiffen zugänglich ist.

Die Holländer tragen sich heute mit dem Projekte die Zuidersee, wie es auch mit andern Seen in Nordholland geschehen ist, trocken zu legen.

Dies gedenkt man dadurch zu erreichen, dass man in dem nicht tiefen Wasserbecken eine Anzahl widerstandsfähiger, breiter Dämme mit Kanälen errichtet, durch welche die See in mehrere Teile geteilt, beziehungsweise vom Meere abgeschlossen wird. Das Wasser wird dann durch Hunderte auf den Dämmen zu erbauender Windmühlen und anderer Pumpwerke aus den einzelnen Teilen der See gepumpt, in Kanäle geleitet und dem Meere zugeführt. Auf diese Weise würde Holland eine neue Provinz von 300 000 ha Flächen-

raum gewinnen. Die Kosten der Ausführung dieses Projektes sind auf 3230 Millionen Mark berechnet worden. Man hat mit der Trockenlegung oder „Einpolderung“ von Seen in Holland gute Erfahrungen und glänzende Geschäfte gemacht, besonders wenn man die 1608—12 angelegte fruchtbare Polder Beemster und ferner die grossen Poldern Pürmer und Schermer in betracht zieht. Bei anhaltendem Regen sorgen die Pumpen der Windmühlen dafür, dass sich nicht zuviel Wasser in den Poldern ansammelt, und bei grosser Trockenheit lässt man Wasser aus den Kanälen zur Befeuchtung der Weiden in die zahlreichen Wasseradern des genannten Landes fliessen. Die Fruchtbarkeit dieser, weite Landstrecken umfassenden Poldern ist daher ungemein gross. In strategischer Hinsicht sind die grossartigen Anlagen insofern von Bedeutung, als man die innerhalb der Dämme gelegenen Ländereien bis zu einer beliebigen Höhe in kurzer Zeit unter Wasser setzen kann.

Amsterdam ist der Hauptgeldplatz Hollands mit riesigem Schiffsverkehr und einer der bedeutendsten Stapelplätze Europas für Waren aus den ostindischen Kolonien des Königreichs. Teuer ist der Bau solider Häuser in Amsterdam, da der Boden aus Schlamm und Moor besteht und das Fundament der Gebäude auf 10—15 m langen Pfählen, die man tief in die Erde einrammt, errichtet werden muss. Die schöne, 1845 erbaute Börse von Amsterdam ruht beispielsweise auf 3469 dieser mächtigen Pfähle. Interessant ist ein Spaziergang an dem schönen Bahnhof vorbei durch die grossartigen Hafenanlagen und eine Fahrt mit dem Dampfboot über das Y nach dem alten Tolhuis mit seinen hübschen Gartenanlagen. Ferner versäume man nicht die

Besichtigung der grossen Schleusen, besonders derjenigen, welche das Y von der Zuidersee abschliessen. Die Kirchen Amsterdams bieten des Sehenswerten nicht viel. Der königliche Palast, jetzt Rathaus, der auf mehr als 13 000 Pfählen aufgeführt ist und 8 Millionen Gulden gekostet hat, verrät in Bezug auf sein Aeusseres nicht allzu viel Geschmack, das Innere enthält dagegen manches von Interesse.

Umfangreiche Sammlungen enthalten die Museen, besonders das grossartige Rijks- oder Reichs-Museum, in dessen weitläufigen Gemälde-Gallerien die bedeutenden niederländischen Maler Rembrandt, van der Helst u. a, durch zahlreiche herrliche Bildwerke vertreten sind. Amsterdam hat ferner eine Universität, einen reichhaltigen Zoologischen- und einen schönen Botanischen Garten; hübsche Anlagen verleihen der Stadt einen besonderen Reiz. Der Hauptverkehr Amsterdams konzentriert sich auf dem Dam und in den angrenzenden Strassen.

Jeder Fremde, der starke Nerven hat, versäume nicht, einmal durch das Judenviertel zu gehen, in dem meist arme Juden, darunter 3500 portugiesische, wohnen. Der Zufall wollte es, dass ich gerade an einem Samstag, am Ende des „Schabbes“, kurz vor Sonnenuntergang, wenn sich hier Alt und Jung zu neuem Schacher sammelt, Gelegenheit fand, diesen Stadtteil zu betreten. Ich habe manches gesehen in der Welt, aber derartigem Schmutz und solchen ekelregenden Gestalten war ich in meinem Leben noch niemals begegnet. Von schwarzhaarigen, meist schielenden Kindern wimmelte es stellenweise wie in einem Ameisenhaufen. — Der Appetit auf das Beefsteak, welches meiner im Hotel harrte, war mir für heute vergangen. Einmal kann man sich in diese Strassen der Wissenschaft halber hinein-

wagen, aber nach einem zweiten Besuche wird es einen gesitteten Menschen so leicht nicht gelüsten.

Durch die weitgehende Toleranz der Holländer ist Amsterdam für die aus Spanien, Portugal, Polen und andern Ländern vertriebenen Juden ein neues Jerusalem geworden. Auch gegen alle anderen Religionen war die holländische Regierung stets duld- sam, und infolge dessen giebt es heute in Amsterdam nicht weniger als 15--20 verschiedene Kirchengemeinden oder Sekten.

Hochinteressant ist eine Fahrt zu Schiff durch das Y bis zu den Schleusen oder ein Spaziergang durch die weitläufigen Hafenanlagen am Schreierturm vorbei. Von letzterem führen in früheren Jahren alle Schiffe ab, die für ferne Meere bestimmt waren. Hier nahmen die Seeleute Abschied von Weib und Kind, und nach den Klagen, die an dem Turme während des Abschieds fast täglich wiederhallten, wurde er Schreierturm genannt.

Als ich gegen Abend des nächsten Tages einen Spaziergang durch die Stadt machte, sah ich mich längere Zeit von einem fein gekleideten „Herrn“ beobachtet, der mich schliesslich in englischer Sprache anredete. Er schilderte mir die Freuden Amsterdams in den lebhaftesten Farben und gab sich alle Mühe mich zu bewegen, den Abend in seiner „Gesellschaft“ zu verbringen. Ich liess den zungengewandten Herrn, in dem ich sofort einen Bauernfänger der gefährlichsten Sorte vermutete, ruhig ausreden und sah mir den Menschen dann etwas genauer an. Ich konnte das Lachen wirklich nicht verbeissen, als ich in das hyperkluge Gaunergesicht meines Begleiters blickte. Zwischen den stechenden dunklen Augen wurzelte eine sichelförmige Nase, und weitabstehende, löffelartige Ohren bildeten gleichsam die Henkel des

kürbisartig geformten Kopfes. Die Füße hatten eine Stellung, die es dem Manne nicht ermöglicht hätte, auch nur drei Schritt auf norwegischen Schneeschuhen zurückzulegen, und die Beine waren so sehr nach aussen gebogen, dass man hätte annehmen können, ihr Besitzer sei dem Ahasver seit achtzehnhundert Jahren auf einem brabantischen Gaule gefolgt. Und dieser Vogelscheuche sollte ich mich anvertrauen! Das Geschäft des hoffnungsvollen Jünglings, der Gimpelfang, mochte ja florieren, aber bei mir war er an eine unrichtige Adresse geraten. Mit wenigen Worten wies ich sein Ansinnen zurück und verabschiedete ihn in einer Weise, die ihm imponiert haben dürfte. Der saubere Geselle hatte jedenfalls vermutet, ich hätte mein ganzes Leben hindurch nur mit Buschmännern oder Eskimos verkehrt.

Nach diesem Intermezzo liess ich mir mein Abendessen trefflich munden und ging bald darauf zur Ruhe. Ich träumte von allen möglichen getauften und nicht getauften Gaunern, die es auf mich abgesehen hatten, als ich aber am Morgen erwachte, sah ich, dass es nur Amsterdamer Stechfliegen reinster Rasse gewesen waren, die an mir ein willkommenes Objekt für ihre berüchtigte Thätigkeit gefunden hatten.

XXI. Kapitel.

**Nordholland bis Hoorn und Alkmaar.
Südwärts nach Haarlem und Leiden. Durch die
Dünen zum Meere.
Eine Blitzfahrt auf dem Strande nach Scheveningen.**

Das rosige Licht der Herbstsonne übergoss den dunklen, vom sanften Morgenwinde leicht bewegten Wasserspiegel des Y, als ich von Amsterdam aufbrach und mein Stahlross nordwärts wandte. Eine gewaltige Zahl von Kilometern hatte ich auf der weiten Reise zurückgelegt und immer noch war mein vorzügliches Rad intakt. Die Gummireifen hatten sich trefflich bewährt, hier noch füllte sie die reine Luft des Engadin. Nur der Cyclometer verursachte mir immer neuen Verdruss. Trotz verschiedener Reparaturen funktionierte das schlecht konstruierte Instrument nicht richtig, und um meinem Aerger ein Ende zu setzen, schraubte ich das Ding vom Rade ab.

Nach kurzer Fahrt kam ich in Zaandam, einer nicht weit von Amsterdam, an der Mündung der Zaan in das Y gelegenen freundlichen Stadt mit 16 000 Einwohnern an. Der Hauptanziehungspunkt dieses Ortes ist die Hütte, in der Peter der Grosse von Russland als Zimmergeselle unter dem Namen Peter Michailoff gewohnt hat. Die Hütte, die durch einen Schutzbau vor dem Verfall bewahrt wird, gehört dem Kaiser von Russland. In Deutschland nennt man den Ort, vermutlich unter dem Einflusse

von Lortzing's trefflicher komischer Oper „Czar und Zimmermann“ meist fälschlich Saardam. Die Umgebung der Stadt ist mit Windmühlen, die fast alle als Pumpwerke dienen, gleichsam besäet.

Als ich mich wieder auf der Landstrasse zwischen Zaandam und dem 15 km davon entfernten Städtchen Pürmerend befand, zogen mit einem Male vom Meere her über die Dünen gewaltige Wolkenberge landeinwärts. Nicht lange dauerte es, und Pluvius öffnete die Schleusen des Himmels, aus denen mit kurzen Unterbrechungen ein starker Regen niederstürzte. Bei diesem Wetter wäre man auf den macadamisierten Strassen anderer Länder kaum von der Stelle gekommen, aber hier in Holland auf dem Backsteinpflaster fuhr sichs recht gut, da der Regen kaum merkliche Spuren darauf hinterlässt, weil die Steine selbst und der Sand, auf dem sie ruhen, das Wasser sogleich aufsaugen. Meinen berühmten „wasserdichten“ Mantel hatte ich mittlerweile pensioniert und durch einen leichten Gummimantel ersetzt, mit dem ich zufrieden sein durfte. Das Unangenehmste bei der Fahrt war der starke Wind, gegen den auf die Dauer zu Rade nicht anzukämpfen war. Wenig Freude machte es mir ferner, als ich sah, wie die Nickelteile der Maschine sich mit Rost überzogen, denn die gründliche Reinigung des Rades nimmt jedesmal geraume Zeit in Anspruch. Bald langte ich in Pürmerend, einem saubern, am Südende der Polder Beemster gelegenen Städtchen von 6000 Einwohnern an; durch das trübe Wetter liess ich mich nicht verdriesen, zumal ich hier gerade in eine recht lustige Kirmes hineingeraten war. Abends hatte ich Gelegenheit einem „Ball“ in dem benachbarten kleinen Dorfe Midden-Beemster beizuwohnen, und ich muss gestehen, dass die Holländerinnen beim Tanzen

mehr Grazie entwickeln als ich vermutet hatte. Trotzdem waren aber die Zehen keinen Augenblick vor der Attaque eines schwerauftretenden Fusses der hoffnungsvollen Jugend sicher. Die jungen Burschen tanzten hier natürlich mit der unvermeidlichen brennenden Cigarre oder Pfeife im Munde, und dabei entwickelten sie eine Schnelligkeit in der Bewegung, die geradezu schwindelerregend war.

Bei dieser Gelegenheit erinnerte ich mich eines Tanzvergnügens, eines „Sennenballes“, den ich im Toggenburger Lande vor einigen Jahren als Zuschauer kennen lernte. Unsere Gesellschaft, die dort aus Besuchern des betreffenden Luftkurortes und aus Bergfexen bestand, war mit dem Abendessen eben zu Ende, als die Musikanten in unserm grossen Speisesaale erschienen, um zum Tanze aufzuspielen. Bald nachher kamen 20—25 junge „Meidli“ in der landesüblichen Tracht und nahmen, ohne ein Wort miteinander zu wechseln, an einer Wand des geräumigen Saales nebeneinander Platz. Kurze Zeit nachher rückten dann auch die „Bueben“ an und besetzten die Tische an der gegenüber liegenden Seite des Lokales. Die Musikanten gingen nun endlich an die Bearbeitung ihrer Instrumente, denen sie herzerreissende Töne in kaum definierbarem Takte zu entlocken wussten. Mit Luxaugen betrachteten die Jünglinge die Mädchenschaar und jeder hatte bald die Rechte auserkoren. Die jungen Männer, durchweg wettergebräunte, kräftige Söhne der Berge, angethan mit kurzer Kniehose, schweren, mit dicken Nägeln versehenen Schuhen und roter Weste, huldigten dann in den Hemdsärmeln der holden Muse Terpsychore. Die weisse irdene Tonpfeife durfte beim Tanzen natürlich auch hier nicht fehlen, ebensowenig die Kopfbedeckung. Das ganze Haus

erzitterte unter den schweren, polternden Tritten der Tänzer. Nachdem der Tanz, der ein weites Feld für mimische und physiognomische Studien bot, zu Ende war, führten die Sennen ihre Partnerinnen zu sich an den Tisch, wo inzwischen eine Batterie Flaschen dunklen Tyroler Weines aufgeföhren worden war. Dann trank jeder Kavalier einen tüchtigen Schluck aus dem Glase und spendete den Rest grossmütig seiner Tänzerin, die denselben aber auch pflichtschuldigt bis auf den letzten Tropfen durch ihre Kehle fliessen liess. Der galante Tänzer gestattete seiner Auserwählten noch eine Weile auf seinem Schosse der wohlverdienten Ruhe zu geniessen, und dann wurde sie in Gnaden wieder verabschiedet, um zur gegenüberliegenden Seite des Saales, in das Lager der „Jüngferli“, zurückzukehren.

Nach dieser kleinen Abschweifung nun zurück zum Thema. Nachdem ich einige Stunden dem Tanze in Midden-Beemster zugeschaut, fuhr ich bei schlechtem Wetter abends wieder nach Pürmerend zurück und fand dort ein Unterkommen für die Nacht. Als ich am nächsten Morgen erwachte, hatte sich das Wetter etwas gebessert, deshalb setzte ich meine Reise bald wieder fort und fuhr über Osthuisen nach Hoorn, wo ich nach 1½ stündiger Fahrt anlangte. Damit war ich nun auf dem nördlichsten Punkte meiner Radtour angelangt. Welcher Kontrast zwischen der südlichen und der nördlichen Peripherie meiner Reiseroute! Dort die helllichte Sonne am azurnen Himmel Italiens und das malerische Gestade des schönsten oceanischen Wasserspiegels der Erde; hier eine bleiche Herbstsonne, regenschwangere Wolkenberge, die weite sandige Ebene und die graue Flut der Zuidersee.

Hoorn, die Hauptstadt der Provinz Nordholland,

liegt an einer Bucht der Zuidersee und zählt 10 000 Einwohner. Die Stadt ist sehr alt und hat recht interessante Gebäude aus dem Mittelalter aufzuweisen, von denen das Rathaus, die Stadtwage, der Tribunals-hof und der Hafenturm besonders bemerkenswert sind. In dem Museum befinden sich einige gute Gemälde. In Hoorn wurde Wilhelm Schouten geboren, der im Jahre 1616 als erster die Südspitze von Süd-America umsegelte und derselben den Namen seiner Vaterstadt Cap Hoorn gegeben hat.

Nach mehrstündigem Aufenthalte in diesem Orte fuhr ich westwärts nach Avenhorn, Ursem und erreichte die 23 km von Hoorn entfernte Stadt Alkmaar nach 1½ stündiger Fahrt. Alkmaar hat 15 000 Einwohner und ist die holländische Käsestadt par excellence. Ihren Namen, der „Alles Meer“ bedeutet, hat die Stadt von den jetzt ausgepolderten Seen, die sie früher nach allen Seiten hin einschlossen. Wie Hoorn durch die glorreiche Seeschlacht, die im Jahre 1573 zwischen den Niederländern und den Spaniern stattfand, und die mit der Gefangennahme des spanischen Admirals endete, berühmt geworden ist, so ist die Stadt Alkmaar bekannt durch den heldenmütigen Widerstand, den sie den Spaniern im gleichen Jahre während der Belagerung entgensetzte.

Die Hauptsehenswürdigkeit des Ortes ist die Stadtwage, ein hübsches Gebäude mit schönem Turm aus dem XVI. Jahrhundert. Freitags wird auf dem weiten Platze vor diesem Hause der grosse Käsemarkt abgehalten, zu dem die Interessenten aus ganz Nordholland herbeieilen. Um sich einen Begriff von der Bedeutung des Käsehandels der Stadt zu machen, genüge die Thatsache, dass auf der grossen Wage jährlich annähernd zehn Millionen

Pfund Käse gewogen werden. Ausser der gotischen Laurentiuskirche und dem Stadthause, welches einige gute Bilder enthält, und zahlreichen altertümlichen Wohnhäusern bietet Alkmaar nichts von Bedeutung.

Das Wetter war immer noch sehr unfreundlich, als ich von hier aufbrach und den Kurs nach Süden nahm. Gerne wäre ich nach den nicht weit von hier entfernten Ortschaften Egmond op den Hoef und Egmond aan Zee gefahren. Erstgenanntes Dorf ist durch das berühmte Grafengeschlecht der Egmond, welches in der niederländischen Geschichte eine grosse Rolle spielt, bekannt geworden; zu letzterem, einem Fischerdorfe an der Nordsee, führt ein Weg durch die Dünen. Viel zu sehen ist dort allerdings nicht, immerhin aber verdient der grosse Leuchtturm mit dem mächtigen Löwen Beachtung, der zu Ehren des Leutnant van Speyk errichtet wurde, der im Kriege 1831 das seinem Kommando unterstellte Kriegsschiff vor den belgischen Revolutionssoldaten nicht in Sicherheit bringen konnte und es deshalb mitsamt den Feinden, die sich seiner bemächtigt hatten, durch einen Schuss in die Pulverkammer in die Luft sprengte.

Von Egmond aan Zee kann man während der Ebbe mit dem Rade auf dem Strand nach Wyk, Ymuiden und Zandvoort fahren, doch bei einem so ungünstigen Wetter wie heute zog ich es vor, von Alkmaar direkt nach Haarlem zu fahren. Die Strasse ist sehr gut und führt teils dicht an der Landseite der turmhohen Dünen vorbei durch grosse Tulpen-, Hyazinthen- und Anemonenfelder; sie ist fast in ihrer ganzen Länge von 35 km zu beiden Seiten von schönen, grossen Bäumen beschattet. Schnell ging die Fahrt durch die Dörfer Castricum, Beverwyk und Zandpoort nach dem Örtchen Bloemendaal,

welches seinen Namen verdient, weil es in der That eine Blumenflora von ganz aussergewöhnlichem Reichtum aufzuweisen hat.

Noch 3½ km weiter südwärts, und ich war in Haarlem, der Provinzhauptstadt von Nordholland, angelangt. Schwere Bedrängnis hatte diese Stadt im XVI. Jahrhundert während einer siebenmonatlichen Belagerung durch die Spanier zu erdulden, und noch schwereres Unglück traf sie nach der Einnahme durch den spanischen Befehlshaber Friedrich von Toledo, der mehr als 2000 Bürger, alle Soldaten und die protestantischen Geistlichen hinrichten liess. Nachdem die spanischen Eroberer im Jahre 1581 der Herrschaft über Holland verlustig gegangen waren, begann für Haarlem die Zeit der höchsten Blüte, nicht allein für Kunst und Wissenschaft, sondern besonders auch für den Blumenhandel, der später in den sogenannten „Tulpenschwindel“ ausartete. Für eine einzige der seltenen Blumenzwiebeln sind in Haarlem nach alten Urkunden von Liebhabern 1400—4000 Gulden bezahlt worden. Im Frühjahr bietet ein Spaziergang durch die von köstlichem Dufte erfüllten Gärtnereien und Blumenfelder einen ganz besondern Reiz.

Heute hat Haarlem 60 000 Einwohner, regen Handel und ziemlich viel Industrie. Sehenswert sind die in sehr originellem Stile gehaltene Fleischhalle aus dem Jahre 1603 und verschiedene Museen. Die Groote Kerk, eine grossartige Basilika aus dem XV. Jahrhundert enthält zahlreiche Kunstschatze und eine Orgel mit 60 Registern und 5000 klingenden Stimmen. Aus derselben Zeit stammt auch das Rathaus, welches eine Reihe herrlicher Bilder des berühmten Haarlemer Malers Franz Hals und sonstige wertvolle Erzeugnisse der Kunst enthält. Lange Zeit

hindurch haben die Holländer die Erfindung der Buchdruckerkunst dem im Jahre 1451 geborenen Haarlemer Weinhändler und Herbergsvater Coster, dem auf dem Platze an der Grooten Kerk 1856 ein Denkmal errichtet worden ist, zugeschrieben. Heute ist diese Streitfrage jedoch längst zu Gunsten des deutschen Meisters Johannes Gutenberg entschieden. Sehenswert sind ferner das schöne Amsterdamer Thor aus dem Jahre 1600 und der Park im Süden der Stadt. Haarlem liegt am Südende einer der grossen Poldern, die bis 1856 einen grossen See, das „Haarlemer Meer“, bildete.

Der nächste Morgen brachte endlich das ersehnte schöne Wetter; freundlich lachte die warme Septembersonne vom klaren Himmel herab, und mit neuer Wanderlust erfüllte diese Wendung zum Bessern das Radlerherz. Nach 1½ stündiger Fahrt, auf der ich die sauberen Dörfer Bennebroek, Sassenheim und andere berührte, gelangte ich nach Leiden.

Es giebt doch alle möglichen Geschöpfe in Gottes zoologischem Garten, dachte ich, als ich kurz vor Leiden vor der geschlossenen Strassenschranke stand und 2 Cents „Barièrengeld“ bezahlen musste. Der Radfahrer ist gerade in genügendem Masse der Willkür kurzsichtiger Stadtväter, den krassen Anordnungen der Polizei und anderer Verwaltungsorgane preisgegeben. Barièrengeld, das fehlte gerade noch! Da kann der Radler, der doch mit seiner Zeit rechnen muss, jeden Augenblick vor einer Schranke absteigen und geduldig warten, bis es dem Wärter gefällig ist, aus seinem Wigwam hervorzukriechen und den pflichtschuldigen Tribut in Empfang zu nehmen. Ich war denn von dieser Einrichtung auch so wenig erbaut, dass ich an den weitem Barièren des Bezirks, die zufällig nicht geschlossen waren, mit

Volldampf vorbeisauste und den lamentierenden Wächter durch ein gleichgültiges „Kanitverstan“ abfertigte.

Leiden liegt am Alten Rhein und ist von zahlreichen Kanälen durchzogen. Die Stadt ist im Laufe der letzten Jahrhunderte sehr zurückgegangen, die Zahl der Einwohner hat sich von 90 000 auf 45 000 reduziert. Bei einer Fahrt durch die, die ganze Stadt durchziehende Hauptstrasse, deren verkehrsreichster Teil die Breedestraat ist, sieht man viele interessante Gebäude, die fast sämtlich im holländischen Renaissancestile aufgeführt sind. Besondere Erwähnung verdienen das schöne Rathaus, die Peters- und die Pankratius-Kirche, die reichhaltigen Museen und der botanische Garten. Berühmt ist die Universität, die früher eine der ersten Europas war, und an der die naturwissenschaftliche und die medizinische Fakultät heute noch einen besonders guten Ruf geniessen. Im Jahre 1807 wurde durch die Explosion eines mit Pulver beladenen Schiffes der südliche Stadtteil, an dessen Stelle später der schöne Van der Werf-Park angepflanzt worden ist, gänzlich zerstört. Inmitten dieses Parkes steht ein schönes Denkmal für den Bürgermeister van der Werf, der sich bei der Verteidigung der Stadt gegen die Spanier durch besonderen Heldenmut ausgezeichnet hatte.

Von Leiden aus richtete ich den Kurs nach Westen, den Dünen, dem Meere zu. Die ziemlich schlechte, 9 km lange Strasse nach Katwyk, führt durch Rhynsburg und dann in eine endlos scheinende Dünenwildnis hinein. Trostlos ist das Bild, welches sich von dem viele Meter hohen Kamme einer Düne bietet. Soweit das Auge reicht dehnen sich diese grauen Sandhügel aus, besonders im Norden reichen sie an einzelnen Punkten viele Kilometer weit ins

Land hinein. Die Vegetation ist sehr spärlich, nur wenige dürre Kräuter und einige genügsame Strauchgewächse fristen hier ein kümmerliches Dasein. In dieser Sandwildnis hatte sich der Rhein nach einem verhängnisvollen Orkan im Jahre 839 verloren. Gewaltige Sandberge waren dem Rheine durch das Meer entgegengesetzt worden, und die Mündung des Stromes, der sich im Sande verlief und die ganze Gegend in ungesundes Sumpfland zu verwandeln drohte, blieb deshalb bis 1807, als ein Abflusskanal gebaut wurde, unbekannt. Dieser Kanal hat mehrere grosse Schleusen, die während der Flut geschlossen sind und dem Meerwasser den Zudrang zum Flusse versperren. Zur Zeit der Ebbe werden die Schleusen geöffnet, und das während der Dauer der Flut aufgestaute Rheinwasser stürzt tosend in die See.

Nach fast einstündiger Fahrt, die von stetem, heftigem Gegenwinde begleitet war, kam ich nach Katwyk binnen, und von dort gings nach Katwyk aan Zee, einem 600 Einwohner zählenden Fischerdorfe, welches sich als Seebad des besten Rufes erfreut. Als ich die letzte Strassenbiegung hinter mir hatte, stand ich plötzlich vor einer endlos erscheinenden graublauen Wasserfläche.

Es war das Meer! — Mit vollen Zügen atmete ich die erfrischende, würzige Seeluft, die mir Aeolus entgegen hauchte. Ich stieg vom Rade ab, stärkte mich zur Weiterfahrt und wartete bis die Ebbe eingetreten war. Dann trug ich mein Rad durch den hohen Sand hinab bis an den Saum des Wassers, wo der Strand so hart war, dass Ross und Reiter kaum merkliche Spuren ihrer Schritte hinterliessen. Dort schwang ich mich wieder in den Sattel und fuhr auf dem glatten Sande mit scharfem Rückenwinde pfeilschnell südwärts, gen Scheveningen. Trotzigen Bäumen sich

die Wogen vor der Gewalt des Windes auf, immer ungestümer eilen die gischtgekrönten Wasserhügel der Küste zu; doch ihre Macht wird auf dem weiten, flachen Strande allmählich gebrochen, und die letzte in weissem Schaume ersterbende Welle dringt gerade noch bis zu den Felgen meines Rades.

Wie klein und winzig erscheint doch der Mensch im Verhältnis zu den ungeheuern Dimensionen dieser unendlichen Wasserfläche, zu dem unergründlichen Weltmeere, auf dem Poseidon seit einer Ewigkeit den Dreizack schwingt! Unentwegt wandeln die Wasser ihre Bahn mit mathematischer Genauigkeit von Jahrtausend zu Jahrtausend, sie leben und weben, das Wellengekräusel ist ihr sanfter Odem, und Ebbe und Flut ist dem steten Wechsel alles Erschaffenen zwischen Wachen und Träumen, zwischen Leben und Tod vergleichbar. Mit unerforschlichem Gleichmuth wallen die Fluten jahraus, jahrein über die geheimnisvollen Tiefen des Oceans hinweg, in grimmem Zorne türmen sie sich über jenen Abgründen auf, von denen unsere moderne Wissenschaft bis heute nicht viel mehr als die Erzeugnisse eitler Traumgebilde, und die Schlüsse kühner Hypothesen zu berichten weiss. Ohnmächtig ist der Mensch der erwachten Wut des Meeres preisgegeben, und die Arbeit unzähliger Jahre und das Werk von Millionen fleissiger Erdenkinder zerstört es in unbezähmbarem Grolle oftmals in wenigen Minuten. Wir stehn auch hier an der Schwelle menschlicher Erkenntnis, vor einem unfassbaren Wunder der Schöpfung, vor dessen Erhabenheit der Geist sich schauernd beugt. — Treffend sind die leidenschaftlichen Worte, die Lord Byron dem Meere demutsvoll entgegenruft:

Wog, Ocean, du dunkelblauer, wog!
Zehntausend Kiele furchen dich vergebens!

Wohl zwang der Mensch die Erde in sein Joch,
Du aber bist die Grenze seines Strebens.
Er nennt sich stolz den mächt'gen Herrn der Welt,
Doch sieht an dir er seine Macht zerschellen.
Du spottest sein, und wenn es dir gefällt,
Begräbst du ihn im Gische deiner Wellen.
Er sandte Flotten ohne Zahl hinaus,
Im grimmen Kampfe sich mit dir zu messen.
Wo sind geblieben sie? Im Sturmgebraus
Sind sie verweht, versunken und vergessen.
Du aber wogest fort! Es grub die Zeit
In deine Azurstirne keine Falten;
Wie Gott dich anfangs schuf, so wogst du heut',
So wird in Ewigkeit er dich erhalten.
Ob wilde Stürme — peitschend deine Flut —
Am eisumstarrten Pole dich umtosen,
Ob in des milden Südens Sommerglut
Balsam'sche Lüfte linde mit dir kosen --
Du bleibst dir gleich! Erhaben, mächtig, gross,
Abbild der Ewigkeit, der Schöpfung Krone —
So wallest du, — unendlich, bodenlos,
Unwandelbar von Zon' zu Zone.

Weiter ging die Blitzfahrt auf dem Sande bis plötzlich, einige Kilometer vor Scheveningen, der Strand seine Tragfähigkeit verlor. Die glatte Sandbank, auf der ich mehr als 10 km zurückgelegt hatte, wird von zahlreichen Abflussadern durchzogen, die das Wasser, welches sich während der Flut in dem höher gelegenen Teile des Strandes im Sande ansammelt, dem Meere wieder zuführen. Diese Abflusskanäle, die in der Regel nur einige Centimeter tief und $\frac{1}{2}$ —1 m breit sind, hatte ich mit dem Rade bis jetzt immer im Fluge durchfahren, es machte mir sogar Freude, wenn der dadurch erzeugte Sprühregen in weitem Bogen auf mich herabrieselte. Etwa 3 km nördlich von Scheveningen trägt der Strand das Rad nur noch stellenweise, und mehrere Male musste ich deshalb absteigen und zu Fusse gehen.

Wieder sass ich im Sattel, und weiter sauste das Stahlross mit mir vor dem Winde daher. Eben dachte ich darüber nach, wie schön es wohl wäre, wenn der Radfahrer immer so bequem und sicher wie hier vorwärts käme, als die Maschine in einen der genannten wasserreichen Abflusskanäle hineinschoss, dessen Boden nicht trug. Mit aller Wucht bohrten sich die Räder bis an die Axen in dem schlammigen Sande fest, und in demselben Augenblicke war ich aus dem Sattel geschleudert und flog im Bogen über die Lenkstange der Länge nach in das salzige Nass. Zufälligerweise verirrte sich gerade noch der letzte Rest einer mächtigen Welle in mein Ruhebett, und so lag ich vom Hals bis zu den Zehen in dem nassen Elemente. Ich kann nicht behaupten, dass ich mich in diesem unfreiwilligen Bade unbehaglich fühlte, im Gegenteil, ich musste über mich und meines Rades Situation lachen. An einer günstigeren Stelle hätte ich allerdings auch nicht stürzen können, als hier in den samtweichen Sand. Die flatternden Möven schienen sich köstlich über mich zu amüsieren; welches Vergnügen würde würde es aber erst meinen Freunden bereitet haben, wenn sie mich in dieser Lage hätten photographieren können! Dieses Bild wäre zweifellos noch zugkräftiger gewesen als ein solches vom Albula-Passe, wo ich schweisstriefend, mein Rad auf der Schulter, zur Höhe wanderte.

Eine Weile dauerte es, bis ich mich und die Maschine aus dem schlammigen Sande herausarbeiten konnte. Wie vorauszusehen war, hatte das Vehikel nicht den geringsten Schaden genommen. Unheimlich knisterten allerdings Kette und Kugellager unter dem Einflusse des feinen Sandes, der sich darin angesammelt hatte, aber das hinderte mich nicht,

unverzüglich nach Scheveningen weiter zu fahren, wo ich bald nachher nässetriefend anlangte. Ich mietete daselbst eine Badekabine, hängte die nassen Kleider sorgfältig zum Trocknen aus, stieg in die See hinein und vertrieb mir die Zeit im Spiele mit den Wellen, bis ich annehmen konnte, dass die warme Brise die Kleider getrocknet hatte. Meine Vermutung bestätigte sich, als ich die Badekabine wieder erreicht hatte, und so konnte ich nach den beiden Bädern, die bei mir in Verbindung mit der fast einstündigen Fahrt in der frischen Seeluft einen wahren Heisshunger erzeugt hatten, in das Dorf wandern, um dort den inneren Menschen zur Genüge zu restaurieren.

Das Fischer-„Dorf“ Scheveningen hat 19300 Einwohner und ist der bedeutendste holländische, aber auch der teuerste Badeort an der Nordsee. Die Zahl der Badegäste beläuft sich alljährlich auf mehr als 20000, wovon die grosse Mehrzahl sich aus Holländern und Deutschen rekrutiert. Der Centralpunkt des Badelebens ist der $1\frac{1}{2}$ km lange Damm mit dem prächtigen, von deutschen Architekten erbauten Kurhause, dessen grosser Concertsaal 2900 Personen Platz gewährt. In der Nähe von Scheveningen fand im Jahre 1673 eine bedeutende Seeschlacht statt, die mit dem Siege des berühmten holländischen Seehelden und Admirals de Ruyter über die vereinigten Flotten Englands und Frankreichs endete. Der Hauptvorteil des Badeortes Scheveningen ist die Lage an der See einerseits und in unmittelbarer Nähe der holländischen Haupt- und Residenzstadt Haag anderseits. Beide Plätze werden durch eine schattige, 5 km lange Allee mit einander verbunden.

XXII. Kapitel.

Die Residenzstadt Haag. Ueber Delft nach Rotterdam. Wissenswertes über eine Radtour im britischen Inselreiche. Antwerpen.

Leise rauschte ein sanfter Herbstwind durch das dichte Laubdach der breiten, parkartigen Allee, die von Scheveningen nach Haag führt, als ich langsam meinem Ziele, der holländischen Residenz, zustrebte. Muntere Weisen aus frohem Kindermunde erschollen allenthalben, hoch oben in den Lüften ertönte das herzerfreuende Jubellied der Lerche und in den Wipfeln hochstämmiger Linden erklang das frohe Gezwitscher ihrer gefiederten Bewohner. Hier atmet alles Lust und Fröhlichkeit. Aus dem Getriebe der Grossstadt ist Jung und Alt hierher geeilt, um fern von jeglichen Bildern menschlichen Elends die rosigen Lichtseiten des Lebens in vollem Glanze geniessen zu können. Die Jugend giebt sich der Schönheit der flüchtigen Stunde in ungetrübter Freude hin, und von Herzen muss man ihr recht geben, wenn man an F. W. Weber's treffende Worte denkt:

Ihr Knaben und Mädchen, nun kränzt das Haupt,
Zum Tanz um die Linde gesellt!
Was heute prangt, ist morgen entlaubt,
Und es schneit und stürmt, bevor ihr es glaubt,
In die sonnige wonnige Welt.

Fast eine Stunde hatte ich gebraucht, um die kurze Strecke von Scheveningen nach Haag zurück-

zulegen, denn überall waren meine Schritte durch neue fesselnde Bilder gehemmt worden.

Haag, holländisch „den Haag“ oder s'Gravenhage d. h. „des Grafen Gehege“, war früher, wie der Name verrät, nur ein Jagdsitz der Grafen von Holland. Im XIII. Jahrhundert wurde die Stadt ständige Residenz der holländischen Machthaber, und dieser Charakter verblieb ihr, bis sie durch die Eifersucht Amsterdams und anderer stimmberechtigter Städte von der Staatenversammlung ausgeschlossen wurde und dadurch zum „grössten Dorfe“ in Europa avancierte. Erst König Louis Bonaparte gab ihr die Rechte einer Stadt zu Anfang dieses Jahrhunderts zurück. Heute hat Haag 186000 Einwohner und ist mit seinen saubern, breiten Strassen eine der behaglichsten und schönsten Städte Hollands.

Besondern Reiz gewährt die Umgebung des Vijver, eines von Schwänen belebten Teiches, der von schattigen Alleen und hübschen Anlagen umgeben ist. An der südöstlichen Seite des Vijver liegt der Binnenhof, ein vom Grafen Wilhelm II. 1250 angelegter Palast, welcher später erweitert wurde und heute der staatlichen und städtischen Verwaltung dient. Das auf Befehl des Prinzen Moritz von Nassau erbaute Mauritshuis, zu welchem man durch das nördliche Thor des Binnenhofs gelangt, enthält eine bedeutende Gemälde-Gallerie, „Kabinet van schilderijen“, in welcher Rembrandt, Rubens, Potter, Jan Steen, ter Borch, van Ostade, van de Velde, Vermeer und andere durch hervorragende Meisterwerke vertreten sind.

Sehenswert sind in Haag ferner das Stadthaus, die Grootte Kerk, das städtische Museum, und die königliche Bibliothek. Der königliche Palast, zu dem der Zutritt nur in Abwesenheit der königlichen

Familie gestattet ist, liegt in der Noordeinde; er bietet äusserlich nicht viel Bemerkenswertes. Vor demselben steht ein Reiterstandbild des Prinzen Wilhelm I. von Oranien. Andere schöne Denkmäler sind dasjenige desselben Prinzen auf dem Plein, das des Königs Wilhelm II. und besonders das Nationaldenkmal im Willemspark. Letzteres wurde 1869 zum Andenken an die Wiederherstellung der niederländischen Unabhängigkeit nach der Niederwerfung Napoléons I. im Jahre 1813 errichtet. Auf der Spitze des Denkmals steht eine bronzene Batavia, die in der Linken die Fahne und in der Rechten ein Bündel Pfeile hält. Zu ihren Füßen liegt der niederländische Löwe. Die Standbilder des Prinzen Wilhelm Friedrich und diejenigen der Hauptvorkämpfer der niederländischen Freiheitsbestrebung schmücken das Denkmal.

Am nächsten Tage wandte ich der Stadt den Rücken und setzte die Reise bei gutem Wetter fort. Nach kaum einstündiger Fahrt langte ich in Delft an. Meine Maschine bedurfte dringend einer gründlichen Reinigung, da Sand und Staub in die kugelsichern Staublager, pardon — staubsichern Kugellager nach und nach eingedrungen waren. Auch hatte das salzige Seewasser, wie ich jetzt bemerkte, seinen zersetzenden Einfluss auf die Nickelteile des Rades ausgeübt, und ich beschloss, diesen Missständen sobald sich Gelegenheit bieten würde, abzuhelfen.

Delft ist eine sehr alte, von vielen Kanälen durchzogene Stadt mit 32000 Einwohnern, die 1536 durch Feuer und 1654 durch eine Pulverexplosion fast gänzlich zerstört worden war. Die gotische Oude Kerk hat einen „schiefen Turm“. Das Innere enthält mehrere Grabmäler und eine geschnitzte Kanzel aus dem XVI. Jahrhundert. Gegenüber der Oude Kerk liegt der Prinsenhof, der in der Landesgeschichte zu

trauriger Berühmtheit gelangt ist. Am 10. Juli 1584 wurde hier Prinz Wilhelm der Schweigsame, ermordet; heute noch sind im Flur dieses Gebäudes an der Wand Kugelspuren zu sehen, die von dem Attentate herrühren sollen. Die Nieuwe Kerk enthält das prachtvolle Grabmal Wilhelms des Schweigsamen sowie diejenigen aller Fürsten aus dem Hause Oranien-Nassau. Dem berühmten Gelehrten Hugo Grotius, der auch in dieser Kirche begraben liegt, ist auf dem Markte ein Erzstandbild errichtet worden.

Nicht lange hielt es mich in Delft, bald sass ich wieder im Sattel und befand mich auf der Strasse nach Rotterdam, die 14 km lang ist und an einem breiten Kanale hinführt. In Rotterdam angelangt, setzte ich nach dem Mittagessen zuerst meine Maschine instand und trat alsdann eine Orientirungsreise durch die Stadt an.

Rotterdam hat 277000 Einwohner und liegt 25 km vom Meere entfernt, auf beiden Seiten der Maas, die hier eine ganz gewaltige Breite hat und von Ebbe und Flut so sehr beeinflusst wird, dass der Wasserstandsunterschied 1—2½ m beträgt. Rotterdam ist die bedeutendste Handelsstadt Hollands, fast die Hälfte der gesamten niederländischen Aus- und Einfuhr geht durch ihre Häfen.

Gegenüber dem Hauptbahnhofe, der Beurs-Station, die hoch über dem Niveau der Stadt gelegen ist, steht die Börse, und in der Nähe dieser liegt das grosse, düster aussehende Postgebäude. Das Boymans-Museum kann sich in keiner Hinsicht mit den Schwesterinstituten in Haag und Amsterdam messen, indes ist der Besuch immerhin lohnend. Die Grootte Kerk, ein gotischer Ziegelbau aus dem XV. Jahrhundert, enthält einige schöne Grabdenkmäler. Auf dem grossen Markte steht ein Bronze-Standbild des berühmten

holländischen Gelehrten Erasmus Roterodamus, der 1467 zu Basel geboren wurde. Das Denkmal stammt aus dem Jahre 1622. Der Gelehrte schaut in ein Buch, welches er aufgeschlagen in der Hand trägt; der Volksmund sagt, Erasmus wende jedesmal, wenn die Mitternachtstunde schlage, ein Blatt in diesem Buche um.

Ein Spaziergang durch die Hauptverkehrsadern der Stadt ist recht interessant, desgleichen der Besuch des schönen Parks. Sehr lohnend ist eine Wanderung unter den Boompjes an der Maas, wo die grossen Personendampfer anlegen, ferner eine solche über die schöne Brücke, die den Strom und den Königshafen überschreitet, auf das jenseitige Ufer der Maas, an dem sich die grossartigen Hafenanlagen ausdehnen. Hier liegen grosse und kleine Fahrzeuge aus aller Herren Länder; die mannigfaltigsten Waren werden mittels mächtiger Dampfkrahnen eingeladen und ausgeladen, verschiedene Sprachen schwirren durcheinander und allenthalben herrscht geschäftiges Leben und emsiges Treiben. Für fünf Cents fuhr ich mit einem kleinen Dampfer vom Hafen über die Maas zurück zu dem Boompjes und kehrte in einem deutschen Gasthofe ein. Bei einem Krüge trefflichen Franziskanerbiers, welches dort verzapft wird, unterhielt ich mich mit einigen Deutschen, es giebt deren 16000 in Rotterdam, aufs' beste.

Von Rotterdam machte ich einen Abstecher nach London, durchstreifte Süd-England und fuhr dann über Dover, Calais, Lille, Courtrai, Ostende, Blankenberghe, Brügge und Brüssel nach Antwerpen. Um aber das vorliegende Werkchen nicht allzusehr auszudehnen, habe ich nur die dem Titel entsprechenden Strecken zwischen der Nordsee und dem Mittelländischen Meere ausführlich behandelt und werde mich an dieser

Stelle nur auf die Einschaltung einiger wichtiger Notizen über diesen Abstecher beschränken. Für den Radfahrer, der nach England hinüber will, dürften diese wenigen Worte immerhin ein Fingerzeig sein.

Der Eilzug brachte mich abends innerhalb 35 Minuten von Rotterdam nach Hoek van Holland, einem kleinen Orte unweit der Mündung der Maas in das Meer. Dort bestieg ich nachts 12 Uhr den für England bestimmten Schnelldampfer und kam nach sehr stürmischer Überfahrt morgens 8 Uhr in Harwich, an der britischen Küste an. Der Fahrpreis beträgt für die zweite Klasse 11 Shilling und die Transportkosten des Rades belaufen sich auf 4 Shilling. Der ausländische Radler braucht in England keine Plombe für das Rad und mithin hat er auch keinen Zoll zu hinterlegen.

Von Harwich fuhr ich über Colchester, Chelmsford nach London, d. h. die letzten Kilometer von Romford bis zur City legte ich mit der Eisenbahn zurück, da ich die Riesenstadt nicht näher kannte und ich mich auf dem Rade bei dem ans Fabelhafte grenzenden Verkehr doch nicht zurecht gefunden hätte. Die Versendung der Räder geschieht in England auf gleiche Weise wie zur Zeit in Deutschland, ist allerdings etwas teurer.

In London kann man das Rad sehr gut gebrauchen, wenn man Lokalkenntnisse hat und die stark belebten Strassen so viel als möglich meidet. Ich sah allerdings auch zahlreiche Radfahrer, die sich in den Hauptverkehrsadern, sogar an dem belebtesten Punkte der Millionenstadt, zwischen der Bank of England, dem Mansion-House und der Royal-Exchange mit einer Meisterschaft durch die Fuhrwerke schlängelten, die meine Bewunderung erregte.

Mit einer „Polizeinummer“ sind die Londoner Räder aber trotz dieses Verkehrs bis heute noch nicht bedacht worden.

Besonders zweckmässig ist die Benutzung des Rades zu Ausflügen in die ganze Eisenbahnstunden weit entfernten Vororte, zu Spazierfahrten durch die äusseren Strassenzüge und die grossartigen Parks. Von London fuhr ich nach mehrtägigem Aufenthalte von meinem Hotel am Holborn-Viaduct in der City zu Rade über die Themse nach der Vorstadt Greenwich und „unter dem über die Kuppel der dortigen Sternwarte laufenden O-Meridian durch“ nach Canterbury. Mehrere Kreuz- und Querzüge schlossen sich dieser Tour an, und dann gings nach Dover hinunter ans Meer.

Die Landstrassen sind in Süd-England sehr breit und durchweg gut gepflegt, dagegen entbehren sie fast alle des schattenspendenden Baumschmuckes. Das Gelände ist, soweit ich England kennen gelernt habe, überall sehr wellig. Im Norden und im Süden von London hatte ich Steigungen zu bewältigen, die mir recht unangenehm wurden, zumal die Gegend für das Auge absolut nichts Fesselndes bietet. Unabsehbare Getreidefelder wechseln allenthalben mit ausgedehnten Wiesen. Hier und da wird die Einförmigkeit durch spärliche Streifen Waldes, unscheinbare Dörfer und mächtige Schlote umfangreicher Fabrikanlagen unterbrochen.

Für Radlerfreuden ist ganz Süd-England ein sehr undankbares Feld. Der deutsche Radfahrer wird sich übrigens daselbst schon deshalb nicht heimisch fühlen, weil deutsche Kost, deutsches Bier und deutscher Wein ihm fehlen. Die englischen Biere Stout, Porter, Ale, Pale-Ale und wie sie alle heissen, haben mir wenig zugesagt; der Wein ist

teuer und schlecht, aber etwas anderes ist auf dem Lande nicht zu haben. Die englische Küche mit ihren fetttriefenden Erzeugnissen dürfte dem Deutschen besonders in der ersten Zeit nicht behagen. Die Hotelpreise sind im allgemeinen etwas höher als unter gleichen Verhältnissen in Deutschland; während man im Centrum von Berlin schon für 3—4 Mark ein schönes Zimmer haben kann, ist in der City in London ein anständiges Unterkommen für weniger als 5—6 Shilling pro Tag kaum zu finden.

Von Dover fuhr ich auf dem fast spiegelglatten Meere mit einem französischen Postdampfer, auf dem der Kassierer kein Französisch verstand, in der kurzen Zeit von $1\frac{1}{4}$ Stunden nach Calais. Das Fahrgeld ist für diese Route im Verhältnis zu denen zwischen Holland und England teuer, es beträgt 10.60 Frcs.; der Transport des Fahrrades kostet auf dieser Linie 3 Frcs.

In Calais musste ich die Maschine für die Fahrt in Nordfrankreich wieder plombieren lassen. Bei Tourcoing verliess ich den nordfranzösischen Boden mit seinen mittelmässigen aber ebenen Strassen und fuhr zur belgischen Grenzstation Mouscron, wo ich für 25 Francs eine belgische Plombe erhielt. Dann ging die Fahrt auf meist sehr schlechten Chaussées nordwärts über Courtrai und Thourout nach Ostende und weiter über Blankenberghe, Brügge und Brüssel nach Antwerpen. In Nordbelgien, beziehungsweise Flandern, wird fast durchweg Vlämisch, ein dem Plattdeutschen ähnelndes Idiom gesprochen, und nicht überall kann man sich in französischer Sprache verständlich machen.

Ein schöner Herbsttag war es, als ich durch die Porte du Kiel dem Centrum der starken Festung Antwerpen zufuhr. Antwerpen, franz. Anvers, liegt an der Schelde, hat beinahe 306 000 Einwohner,

und ist Hauptwaffen- und Haupthafenplatz des Königreichs. Die Stadt steht in Bezug auf die Einwohnerzahl unter den Städten Belgiens an zweiter Stelle. Gesprochen wird daselbst fast nur das Vlämische. Eine sehr wechselvolle Vergangenheit hat Antwerpen, dessen Geschichte bis ins VII. Jahrhundert zurückreicht, hinter sich. Die Glanzperiode der Stadt liegt in der Mitte des XVI. Jahrhunderts; sie zählte damals 125 000 Einwohner und wurde als eine der „herrlichsten und christlichsten Städte der Welt“ gepriesen, die selbst Venedig übertraf.

Doch das Verhängnis nahte sich ihr bereits im Jahre 1576, als die spanischen Räuberheere sie wie die übrigen niederländischen Städte plünderten, wobei allein 7000 Menschen den Tod fanden. Zahlreiche Familien flüchteten nach England, und einige Decenien später war die Einwohnerzahl auf ein Drittel der früheren zusammengeschmolzen. Wenn man in der Geschichte der Niederlande blättert und jene Seiten aufschlägt, die an die Zeit erinnern, in der das freie, hochbegabte Volk der Niederdeutschen unter dem Joche Spaniens seufzte, so findet man, dass fast jede Zeile mit Blut geschrieben ist. Furchtbar haben die Wälschen dort gehaust, unsägliches Elend haben sie ins Land und über ganze Generationen gebracht. — Aber die Strafe hat auch die stolzen Spanier ereilt, immer tiefer ist der glänzende Stern, der einstens über der Pyrenäischen Halbinsel schwebte, am politischen Horizont niedergegangen, er ist hinabgesunken ins Meer mit der mächtigen Armada, um wieder emporzutauchen und hell aufzuleuchten über jenen Ländern, die früher den Hidalgo in Knechtschaft dienten. Betrachtet man die Geschichte Spaniens und seiner Kolonien durch die Lupe der Objektivität, so erscheinen die jüngsten verhängnis-

vollen Tage von Cavite und San Jago de Cuba als eine folgenschwere Vergeltung der Verbrechen, die Spanien Jahrhunderte hindurch an den Menschenrechten begangen.

Unter der französischen und holländischen Herrschaft von 1794—1830 blühte Antwerpen zu neuem Glanze empor, und seit dem Jahre 1830, da die Stadt durch die belgische Revolution an Belgien fiel, hat sie sich immer weiter entwickelt und ist heute einer der bedeutendsten Hafen- und Handelsplätze Europas. Die Zahl der jährlich in den Hafen einlaufenden Dampfschiffe beträgt ca. 5000. Zu einer erfolgreichen Belagerung der Festung Antwerpen bedarf es unter günstigen Umständen einer Heeresmacht von 260 000 Mann während der Dauer von mindestens einem Jahre.

Von dem alten Glanze der Stadt zeugen die reichen Kunstschatze, die in den Kirchen und Museen aufbewahrt werden. Vor allem ist der grosse, im Jahre 1577 zu Siegen geborene Maler Peter Paul Rubens hier durch eine stattliche Reihe der herrlichsten Meisterwerke vertreten.

Die hervorragendste Sehenswürdigkeit Antwerpens ist die Kathedrale, eine der schönsten und grössten gotischen Kirchen der Niederlande. Das Bauwerk stammt aus dem XIV. Jahrhundert. Das Innere birgt zahlreiche Kunstobjekte, von teils unschätzbarem Werte. Ein solches ist in erster Linie das weltberühmte Meisterwerk „die Kreuzabnahme“ von Rubens im rechten Teile des Querschiffes der Kirche. Der Meister entfaltet hier eine Farbenpracht, die durch ihre harmonische Abtönung in Verbindung mit einer wahrhaft dramatischen Darstellung des schmerzlichen Vorganges erhebend wirkt und eine Poesie von unendlicher Schönheit ausstrahlt. Ein Seitenstück zu

diesem Bilde ist die etwas weniger gelungene „Aufrichtung des Kreuzes“ im linksseitigen Teile des Querschiffes. Den Hochaltar schmückt das Gemälde „die Himmelfahrt Mariä“, welches Rubens in der kurzen Zeit von 16 Tagen gemalt haben soll. Eine grosse Anzahl weiterer Bilder der niederländischen Schule ist in der Kathedrale zu sehen, doch halten diese mit den drei genannten einen Vergleich nicht im Entferntesten aus.

Auf dem Groenplaats, neben der Kathedrale, steht ein Denkmal für Rubens, gegenüber dem Hauptturm ein zierlicher Brunnen, dessen Aufsatz ein wahres Meisterstück der Schmiedekunst genannt werden darf. Weitere Sehenswürdigkeiten Antwerpens sind das aus dem XVI. Jahrhundert stammende Stadthaus, die alte Dominikanerkirche St. Paul, die Andreaskirche, die Jacobskirche, das Rubenshaus, die Gildenhäuser, die beiden reichhaltigen Museen und eine Reihe stattlicher Denkmäler. Ferner verdienen der grosse Zoologische Garten und der hübsche Park, die Pépinière, einen Besuch.

In den weitläufigen Hafenanlagen irrte ich umher, als eben ein grosser Amerikadampfer einlief. Langsam, wie von der weiten Reise ermüdet, kam das Schiff heran und schmiegte sich dann sanft an die Quaimauer an. Das Deck war mit Passagieren fast überfüllt, ungeduldig harrten sie alle des Augenblicks, in dem sie europäischen Boden betreten durften. Schier endlos war die Reihe der Angekommenen, die an mir vorüber schritten.

Mit welchen Gefühlen mögen diese, den verschiedensten Gesellschaftsklassen angehörenden Menschen das Festland betreten haben? In den Gesichtszügen vieler lag etwas wie Melancholie, Lebensüberdruß und Weltverachtung. Das Auge anderer wieder ver-

klärte die Freude, über die glückliche Landung auf dem heimatlichen Boden, wo zahlreiche Lieben ihrer Ankunft harreten. — Wieviele Kämpfe haben wohl manche von diesen Leuten, die vor langen Jahren europamüde über das grosse Wasser nach Amerika hinüber fuhren, in der neuen Heimat um ihre Existenz bestanden? Wieviele rosigen Zukunftsträume werden, Seifenblasen gleich, im Nichts zerflossen sein, und wie manche kühn aufstrebenden Luftschlösser werden an den Klippen eines wechselvollen Lebens zerschellt und durch die Wucht des grausamen Schicksals zerschmettert worden sein? Nicht alle kehren glücklich zurück. — Die mit dichten Falten bedeckte Stirn, das sorgenschwere Haupt und der gebeugte Gang vieler dieser Menschen legen Zeugnis ab von der Zerrissenheit ihres Innern, von einem blutenden Herzen, von einem lust- und liebeleeren Dasein. Wohl die meisten waren im Übermuth der Jugend hinausgezogen, fort von ihrem Vaterlande, um drüben in Amerika Reichtümer zu sammeln. Doch wie bald war aller Wahn zerstorben, viele standen einsam da, von allen Menschen verlassen, machtlos dem Verhängnis gegenüber, und heute kehren sie mit gebleichtem Haare zurück in die Heimat, wo sie vielleicht keinen von ihren Jugendfreunden wiederfinden werden. — Doch das ist der Lauf der Welt. Die Reise durchs Leben ist so mannigfaltig; dem einen lächelt Fortunas lebensfrohes Antlitz auf jedem Wege und Stege, während andern Frau Sorge eine stete Begleiterin ist, die in ihnen eine wahre Lebensfreude nicht aufkommen lässt, ihnen das Dasein verbittert, bis die gähnende Kluft Nirwanas sie jäh verschlingt und sie von aller Qual und Drangsal erlöst. — — —

Sinnend kehrte ich in das Centrum der Stadt zurück, und erst der Abend, den ich mit einem Be-

kannten verlebte, spielte den Schatten, der sich am Hafen um meine Stirne gelagert, hinweg. Früh ging ich zur Ruhe, da ich am nächsten Morgen zeitig aufbrechen wollte, um am Tage darauf den heimatlichen Boden zu erreichen.

XXIII. Kapitel.

Über Mecheln und Löwen nach Lüttich. Das Vesdrethal bis Eupen. Zurück in die Heimat.

Nach zweitägigem Aufenthalte in Antwerpen setzte ich die Reise fort und richtete den Kurs nach Südosten, der rheinischen Heimat zu. Die Fahrt ging auf dem schlechten „Radfahrerbankett“ nur langsam von statten und mehr als $1\frac{1}{2}$ Stunden Zeit erforderte die Bewältigung der 20 km zwischen Antwerpen und Mecheln.

In Belgien besteht seit einigen Jahren ein Gesetz, nach welchem jeder Radfahrer, ob Belgier oder Ausländer, der im Lande selbst dauernden Wohnsitz nimmt, für sein Fahrrad alljährlich zehn Francs Steuer zu zahlen hat. Die ganz beträchtliche Summe, die durch diese Bestimmung der Staatskasse zufließt, wird zum grössten Teile zur Verbesserung und Instandhaltung der Strassen und zur Anlage von Radfahrerbanketts verwandt. In der Wallonie, besonders in der Gegend von Lüttich, sind die Strassen fast durchweg ausgezeichnet, in Flandern dagegen und in den andern Teilen des Landes ist über die Verwendung der Fahrradsteuer bis heute nur wenig Erfreuliches zu verzeichnen. Die allerschlechtesten Strassen auf meiner ganzen Reise habe ich gerade in Nordbelgien gefunden.

Die Minderwertigkeit der flanderischen Chausséen ist allerdings hauptsächlich dem sandigen Boden zu-

zuschreiben, der für die Anlage macadamisierter Strassen weniger geeignet ist als zur Pflasterung. Wenn Belgien sich doch die holländische Strassenbau-Verwaltung, die durch die Anlage der Klinkers so grosse Erfolge erzielt, zum Muster nehmen wollte! Aber die Inferiorität dieser gegenüber scheint den Vlamen gar nicht zu Bewusstsein zu kommen, denn sie haben neuerdings wieder schlechte, holperige Steinpflaster angelegt, die das Fortkommen von Fuhrwerken jeglicher Art sehr erschweren.

Über ein fahrbares Radlerbankett scheinen in Belgien sonderbare Ansichten zu herrschen. Streut man da einfach an der einen Seite der Strasse, wie z. B. zwischen Antwerpen und Löwen, Asche bis zur Höhe von etwa 2—3 cm, und fertig ist das „Bankett“. Der Radler kann dann seine Maschine solange als Dampfwalze betrachten bis die Asche festgefahren ist. Mit der Beschotterung der Landstrassen verhielt es sich früher allenthalben gerade so. Da mussten die Schuhe der Fuhrleute, die Hufe der armen Pferde und die Karrenräder solange „walzen“ bis die Chaussee eingefahren und fertig war!

Die Welt schreitet im Zeichen des Dampfes, der Elektrizität und des ungeheuren Weltverkehrs mit Riesenschritten vorwärts, aber in den Köpfen mancher Bürokraten, die die Zopfzeit immer noch nicht vergessen können, flackert doch noch hin und wieder ein Lichtlein seligen Andenkens, die traute Glut des knisternden Kienspans, auf.

Mecheln, franz. Malines, eine sehr alte Stadt, liegt zu beiden Seiten der Dyle und zählt 54 000 Einwohner. Sie wird von einem Kanal umgürtet und hat eine grosse Anzahl altertümlicher Bauten aufzuweisen. Sehenswert ist die erzbischöfliche Metropolitankirche, ein hervorragendes Bauwerk gotischen

Stiles. Das Innere enthält die Reliquien des hl. Romuald, mehrere Denkmäler und zahlreiche Gemälde. Unter letzteren ist das Altarblatt, „Christus am Kreuze“, von van Dyck als besonders beachtenswert hervorzuheben. Ein interessantes Gebäude ist das Tribunal, der ehemalige Palast der Margarete von Österreich, einer als Diplomatin berühmt gewordenen Tochter Kaiser Maximilians I. Ein „Café Bismarck“ hatte ich auf meinen Reisen im Auslande bis jetzt noch nicht entdeckt, Mecheln aber erfreut sich eines solchen schon seit langem.

Nach etwa 20 km weiterer Fahrt durch die landschaftlich nur wenig anregende Gegend langte ich in Löwen an. Die vlämische Sprache hat hier der französischen Platz gemacht. Löwen, französisch Louvain, hatte im XIV. Jahrhundert mehr als 100 000 Einwohner, ist aber seit jener Zeit immer mehr zurückgegangen und zählt heute nur noch 41 000 Seelen.

Die Hauptsehenswürdigkeit der Stadt und eines der zierlichsten Denkmäler der klassischen Baukunst in Belgien ist das 1447—63 in spätgotischem Stile aufgeführte Rathaus. Dieses Bauwerk wirkt in dem reichen Schmucke seiner Skulpturen, die in manchen Einzelheiten als edelste plastische Filigranarbeit bezeichnet werden können, durchaus harmonisch. Löwen hat eine katholische Universität, an der zur Zeit der Glanzperiode der Stadt 6000 Studenten immatrikuliert waren, und die damals an der Spitze der europäischen Hochschulen stand. Einen Besuch verdienen die schöne Peterskirche und die Gertrudenkirche.

Nach mehrstündigem Aufenthalte in Löwen bestieg ich aufs neue mein Rad, und trotz des schlechten Banketts hatte ich die weiteren 18 km bis nach

Tirlemont, einem 13 000 Einwohner zählenden Städtchen bald zurückgelegt. Hier gab es für mich nichts von Belang zu sehen.

Die Gegend bietet von Antwerpen bis Lüttich wenig Erfreuedes für das Auge, und die Strassen sind südlich von Tirlemont noch schlechter als von Antwerpen bis hierher. Diese Gründe bestimmten mich das Radeln für heute aufzugeben und mit dem nächsten Zuge nach Lüttich zu fahren, wo ich abends anlangte. Der Transport eines Rades kostet auf den belgischen Staatsbahnen für jede beliebige Strecke 70 Centimes.

Lüttich, französisch Liége, ist die Hauptstadt der Wallonie und zählt 164 500 Einwohner. In Bezug auf Schönheit der Lage und Anmut der Umgebung kann sich keine grössere Stadt Belgiens mit Lüttich messen. Die breite Maas scheidet die Stadt in zwei Teile. Grossartige Boulevards und reizende Anlagen, unter denen besonders der Square d'Avroy mit hübschen Statuen und einem Denkmale Karls des Grossen, durch seine Schönheit hervorragt, schmücken die Stadt. Sehenswert sind der aus dem XVI. Jahrhundert stammende Justizpalast, die Kreuzkirche mit dem romanischen Westchor aus dem Jahre 1175, die schöne Kathedrale St. Paul, die Kirchen St. Jacques und St. Martin, der alte Justizpalast und die Universität. Die Museen enthalten nur wenige Gegenstände von besonderem künstlerischem Werte. Überaus lohnend ist der Aufstieg zur Citadelle, die dem Publikum zugänglich ist und einen schönen Ausblick auf die Stadt, die grossartigen industriellen Anlagen der Umgebung, in das Maas-, Ourthe- und Vesdrechtal gewährt.

Da ich Lüttich nur als eine gute alte Bekannte begrüsst, brach ich am nächsten Morgen zeitig auf,

um noch heute die Heimat zu erreichen. Langsam fuhr ich bei sonnigem Herbstwetter in das romantische, vielgewundene Vesdrethal hinein. Hier und dort schauen von den bewaldeten Höhen zur Seite des Flusses stolze Schlösser leuchtend ins Thal. Die Eisenbahn zieht sich zumeist neben der schönen Strasse dahin und schießt in kühnem Sprunge über Wall und Viaduct von Tunnel zu Tunnel. Diese Bahn ist eine der ersten, die in Belgien gebaut wurden, infolge des bergigen Geländes und bei dem damaligen Stande der Technik wohl ohne Frage auch die teuerste Anlage ihrer Art im ganzen Lande.

Einige Kilometer östlich von Lüttich liegt Chaudfontaine, ein kleiner, vielbesuchter Badeort mit reizender Umgebung. Durch mehrere unbedeutende Ortschaften ging die Fahrt weiter an der Vesdre entlang nach Pepinster, einem kleinen Städtchen mit 2500 Einwohnern, welches nach dem fränkischen Majordomus Pipin so benannt ist. Hier zweigt eine Strasse ab, die nach dem berühmten Badeorte Spa und in das hochromantische Thal der Amblève führt, welches ich als eines der schönsten im belgischen Berglande schon früher kennen gelernt hatte.

Nach einer Viertelstunde war die 53 000 Einwohner zählende Industriestadt Verviers erreicht. Unter anderm werden dort alljährlich etwa 400 000 Stück Tuch fertig gestellt. An Sehenswürdigkeiten ist in Verviers nennenswertes nicht zu verzeichnen, dagegen giebt es allenthalben treffliche deutsche Biere, von denen der etwas bissige Wirt im Hotel Continental, wo ich auch heute wieder einige Stunden in fideler Gesellschaft verbrachte, eines der besten verzapft.

Etwa 8 km östlich von Verviers liegt Dolhain, eine freundliche Ortschaft in höchst malerischer Lage auf der Stelle, wo früher die Unterstadt der in den

Kriegen der Holländer und Spanier verwüsteten und von Ludwig XIV. im Jahre 1675 gänzlich zerstörten Residenz des Herzogtums Limburg stand. Auf der Höhe am rechten Ufer der Vesdre liegt der heute bedeutungslose Rest der Residenzstadt Limburg mit den armseligen Ruinen des Schlosses Limburg, in dessen Mauern Vorfahren der deutschen Kaiser Heinrich VII. und Karl IV. ihren Stammsitz hatten. Auf steiler Felsenburg thront hoch oben die alte Georgskirche mit vielbesuchter Krypta; weiter rechts von Limburg fesselt den Blick das neue, prächtige Schloss der Familie d'Andrimont.

Von Dolhain führen zwei Strassen über die Grenze nach Eupen; vorzuziehen ist diejenige, welche dem Vesdrethale folgt nicht allein deshalb, weil sie ganz eben ist und grössere Reize landschaftlicher Schönheit bietet, sondern auch wegen des für den Radler nur einige Minuten bedeutenden Abstechers nach der überaus schön gelegenen Thalsperre, Barrage de la Gileppe. Dieses grossartige Werk, welches Dolhain und Verviers mit kalkfreiem Wasser versorgt, wurde als eines der bedeutendsten derartigen Projekte auf dem Kontinent 1869 in Angriff genommen und bis 1878 mit einem Kostenaufwand von fünf Millionen Francs zu Ende geführt. Die 235 m lange und auf der Thalsole 66 m dicke Absperrmauer trägt auf ihrer Höhe in der Mitte das belgische Wappentier, einen gewaltigen sitzenden Löwen, der aus 243 Sandsteinblöcken zusammengesetzt und $13\frac{1}{2}$ m hoch ist. Das durch die Aufstauung des Gileppeflüsschens entstandene Becken fasst mehr als $12\frac{1}{4}$ Millionen Kubikmeter Wasser.

Kaum 15 Minuten dauert die Fahrt von der Gileppe zurück zur Landstrasse und auf dieser zur belgisch-deutschen Grenze. Am belgischen Zollamte

fuhr ich vorüber, ohne die an der belgisch-französischen Grenze hinterlegte Zollsumme zu erheben, und somit blieb ich Gläubiger der belgischen Staatskasse, um bis zu dem in dem Zollscheine bezeichneten Termine die meiner Heimat nahe Grenze ohne Umstände beliebig oft passieren zu können.

Durch das schöne Oethal gings nun langsam nach Eupen, meiner lieben Geburtsstadt zu. Traulich glänzten mir die bewaldeten Hügel entgegen. Wohlbekannte Häuslein und traute Stätten, an die sich so manche schöne Erinnerung aus den sonnigen Kinderjahren knüpft, grüsste ich nach der langen Reise hier mit doppelter Freude wieder.

Mag der Mensch den unendlich schönen Garten Gottes bis in die äussersten Regionen durchstreift haben, mag er an der sonnigen Küste des Mittelmeeres gewandert sein, mag ihn der Zufall durch den ewigen Frühling bevorzugter Länderstriche führen, mag er inmitten der Wunder einer überwältigenden Gebirgsromantik oder an den poesievollen Gestaden der meererspülten Tropenlandschaft weilen, immer wieder und mit Freuden wird er der Heimat gedenken. Mögen dem Menschen draussen in der Fremde alle Phasen menschlichen Glückes blühen, so wird in seinem Herzen doch immer noch ein Plätzchen mit Sehnsucht nach der Heimat erfüllt sein. Die Liebe zu ihr hat der Schöpfer in jedes Menschen Brust gesenkt, und treffend sagt Emanuel Geibel:

O Heimatliebe, Heimatlust,
Du Born der Sehnsucht, unergründet,
Du frommer Strahl in jeder Brust
Vom Himmel selber angezündet!

Eupen hat 15 000 Einwohner und liegt an den Ufern der Flüsschen Vesdre und Hill. Besonders der untere Stadtteil erfreut sich einer ganz hervorragend

schönen Lage. Im Kranze grüner Höhen und saftiger Wiesen am Fusse des Hohen Venn dahingebettet, gewährt die Unterstadt vom Moorenhügel aus gesehen, einen Anblick von bestrickendem Reize, ein Bild von seltener landschaftlicher Schönheit. Wie kaum eine andere Stadt im weiten Umkreise ist Eupen als Sommerkurort geeignet. Die vor einigen Jahren eröffnete Kneippkuranstalt ist in jugendfrischem Aufblühen begriffen, und den vereinten Kräften der Verwaltung und der beteiligten Kreise wird es gewiss gelingen der Stadt zu dem Rufe zu verhelfen, der ihr vermöge der bevorzugten Lage gebührt.

In wirtschaftlicher Hinsicht hat Eupen wegen seiner Abgeschlossenheit von den Haupteisenbahnen in absehbarer Zeit nicht vieles mehr zu hoffen. Obgleich die Stadt in der Textilindustrie heute noch eine ganz bedeutende Rolle spielt und auch andere grosse Fabriken aufzuweisen hat, liegt ihre Glanzperiode doch weit zurück in grauer Vergangenheit. Besondere Sehenswürdigkeiten sind in Eupen ausser einigen hübschen Kirchen nicht zu verzeichnen. Sonderbar klingt der Eupener Dialekt; er ist aus verschiedenen Idiomen, die durch den Zufluss fremder Handwerker in früheren Zeiten mit dem alten Sprachstamme vermischt wurden, zusammengesetzt und zu einem für Fremde ganz unverständlichen derben Kauderwelsch verschmolzen. Bekannt ist Eupen durch den Export vorzüglicher Zweiter Bässe.

Nun zurück in meine zweite Heimat, nach Aachen! Auf der 15 km langen, sehr unebenen Aktienstrasse, die lange Jahre hindurch eine Greuel für Radfahrer war, zur Zeit aber instand gesetzt wird, fuhr ich durch die Dörfer Kettenis und Eynatten heimwärts und langte wohlbehalten am Ausgangspunkte der ganzen Reise, in Aachen, an.

Mit Stolz sah ich auf mein treues, zuverlässiges Stahlrad herab, welches die gewaltige Entfernung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer, wie es wohl selten der Fall ist, ohne Unfall zweimal zurückgelegt hatte. Ich kann nicht umhin, der Bielefelder Maschinenfabrik, vorm. Dürkopp & Co. in Bielefeld an dieser Stelle über das mir durch ihren Aachener Vertreter gelieferte Fahrrad meine volle Anerkennung auszusprechen und meiner Zufriedenheit über die Leistungsfähigkeit dieser Maschine öffentlich Ausdruck zu geben.

Finale.

„Die schönen Tage in Aranjuez sind nun zu Ende“, in immer weitere Ferne entschweben die sonnigen Stunden, die mir die Wanderfahrt draussen in der herrlichen Natur so reichlich geboten. —

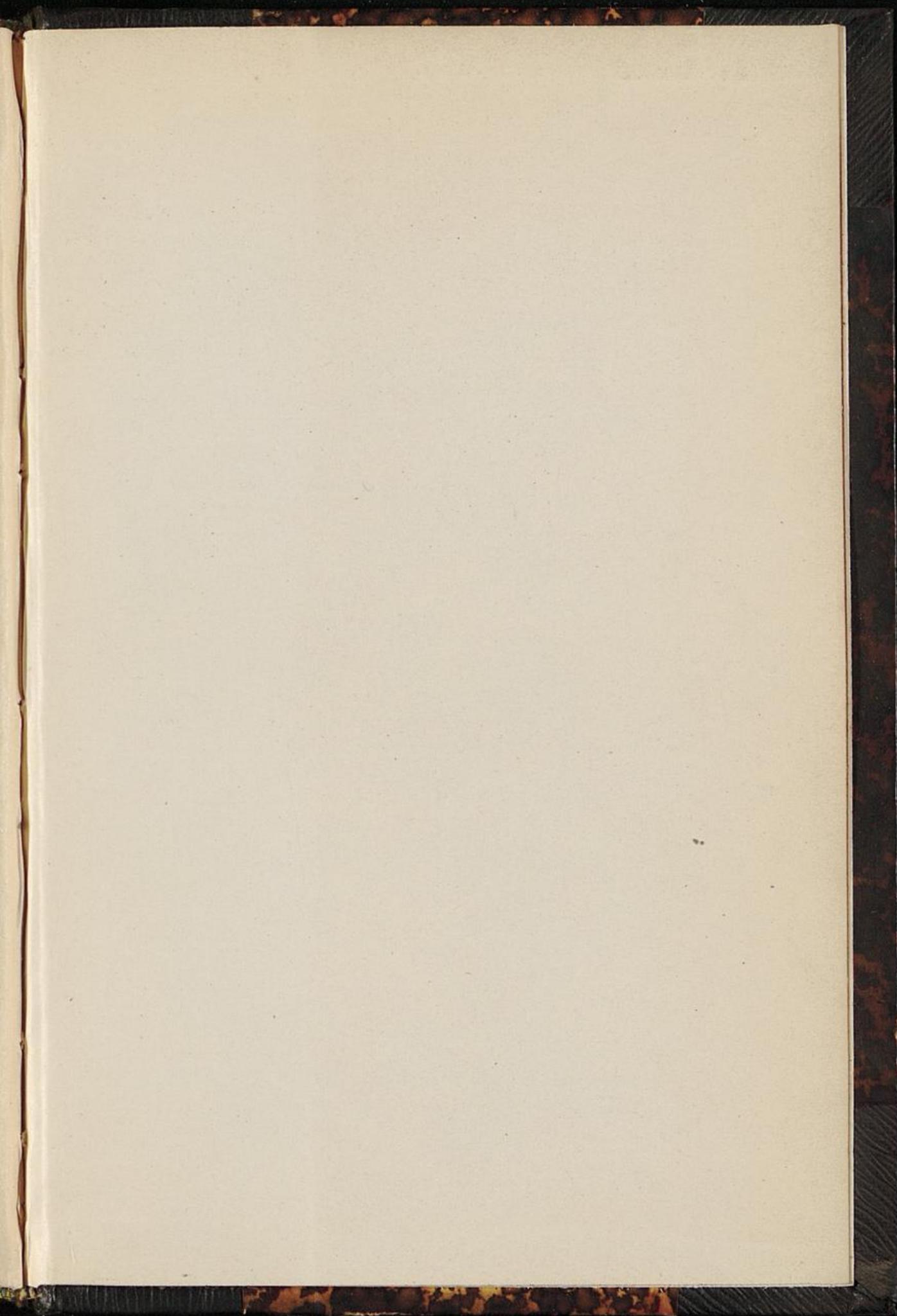
Wie mannigfaltig ist doch das Bilderbuch Gottes, die schöne Welt! Jede Seite dieses Buches enthüllt uns neue Wunder der erhabenen Schöpfungskraft des Gewaltigen; unversiegbar ist der reiche Quell des ewigen Kreislaufs im Universum. Wenn der grosse Botaniker Carl von Linné behauptet, „In minimis natura maxima“, so mag er recht haben, dem Durchschnittsmenschen liegen jedoch jene herrlichen Naturgebilde näher, die durch ihre gewaltigen Dimensionen und durch ihre Schönheit unmittelbar wirken. Diese äusseren Wunder sind es, die sich dem Radler auf Schritt und Tritt offenbaren. Sie zu geniessen soll er keine Mühe scheuen, er soll hinausziehen in die

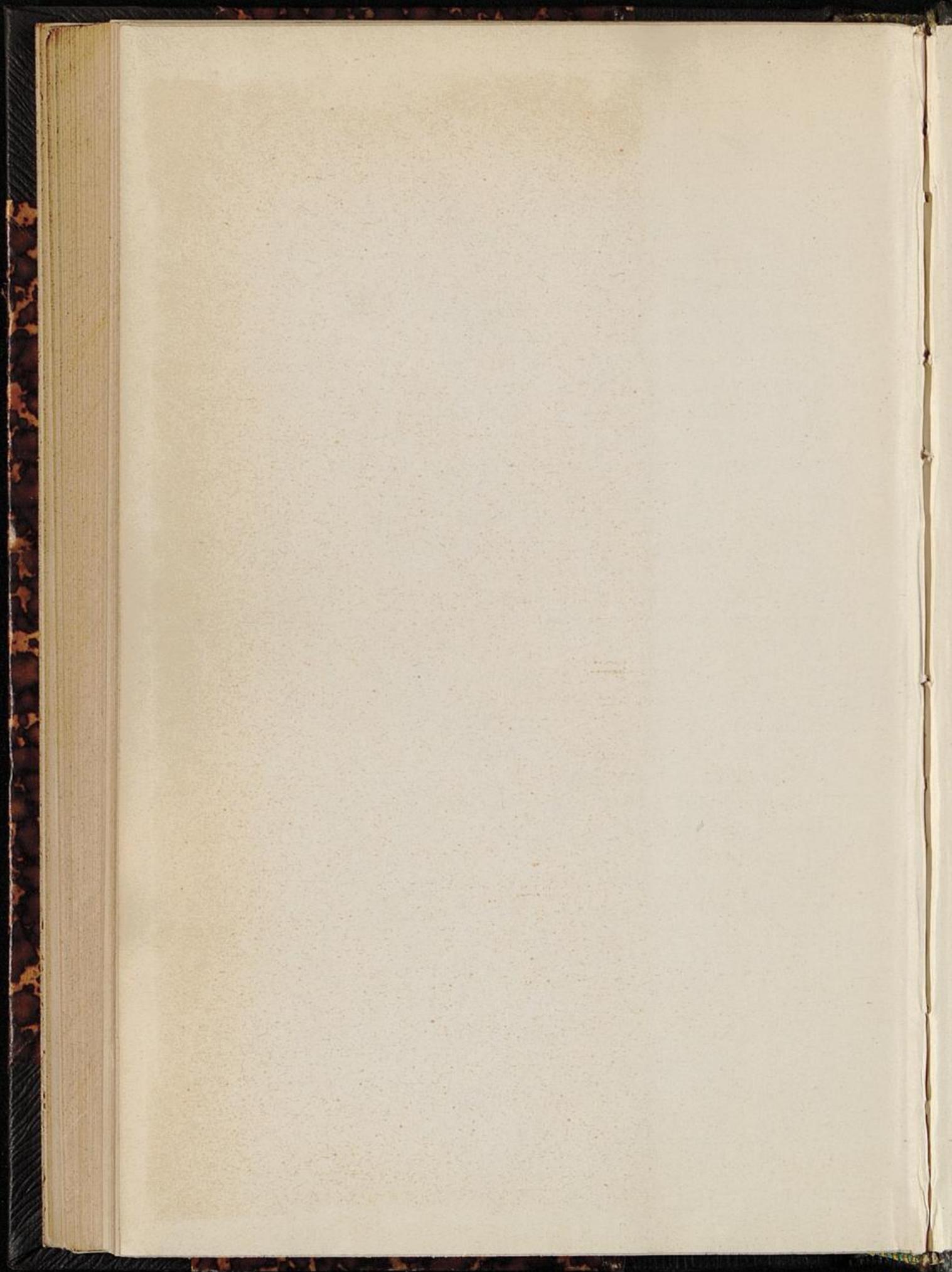
weite Ferne und dorthin eilen, wo sich dem Verfasser dieses Buches so Herrliches bot. Er wird es nicht bereuen; ein weiteres Gesichtsfeld wird sich ihm eröffnen, neue Genüsse wird ihm das Leben bieten, und Geist und Gesundheit werden erstarren und sich verjüngen zu neuer Lebensfreude und neuem Schaffensdrange.

Die in den vorstehenden Kapiteln beschriebene ca. 3500 km weite Reise habe ich im Jahre 1897 im Verlaufe von ungefähr zwei Monaten ausgeführt. Sie lässt sich allerdings auch in weit kürzerer Zeit beenden. Was wird eine solche Reise kosten? wird mancher fragen. Die Antwort darauf ist nicht so leicht zu geben, denn sie hängt von den Gewohnheiten und Verhältnissen des Fahrers ab. Mit einer täglichen Durchschnitts-Ausgabe von 8—10 Mark, je nach den Ansprüchen, dürfte jedoch jeder vernünftige Radfahrer seine Bedürfnisse befriedigen können. Wenn er in grossen Städten das Budget auch einmal überschreitet, so hat er die Mehrausgabe auf dem Lande, wo er oft mit weniger als 4—5 Mark auskommt, bald wieder wett gemacht. Im Übrigen beherzige man beim Antritt einer Radfahrt wie bei allen andern Seitensprüngen auf dem Lebenswege Jago's Rat im „Othello“: „Freund, thu' Geld genug in deinen Beutel“.

Zum Schlusse wünscht der Verfasser allen Rittern vom Pedale, die sein Buch benutzen werden, von Herzen

All Heil!





Inches

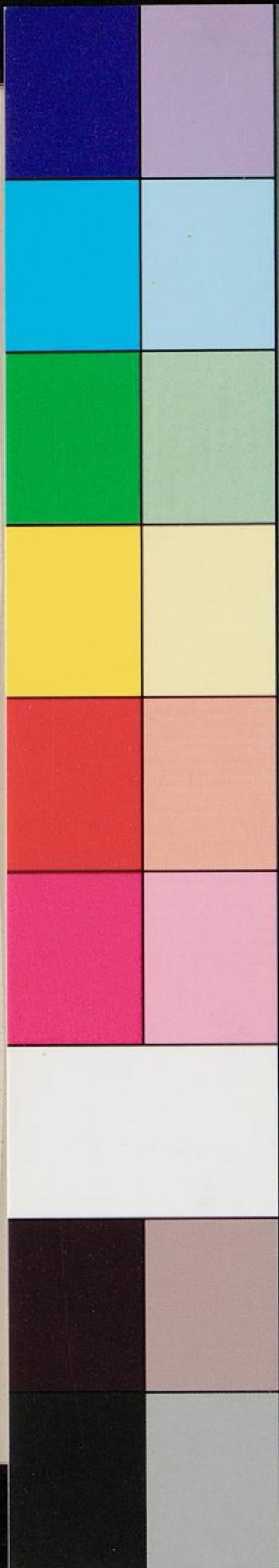
1 2 3 4 5 6 7 8
1 2 3 4 5 6 7 8

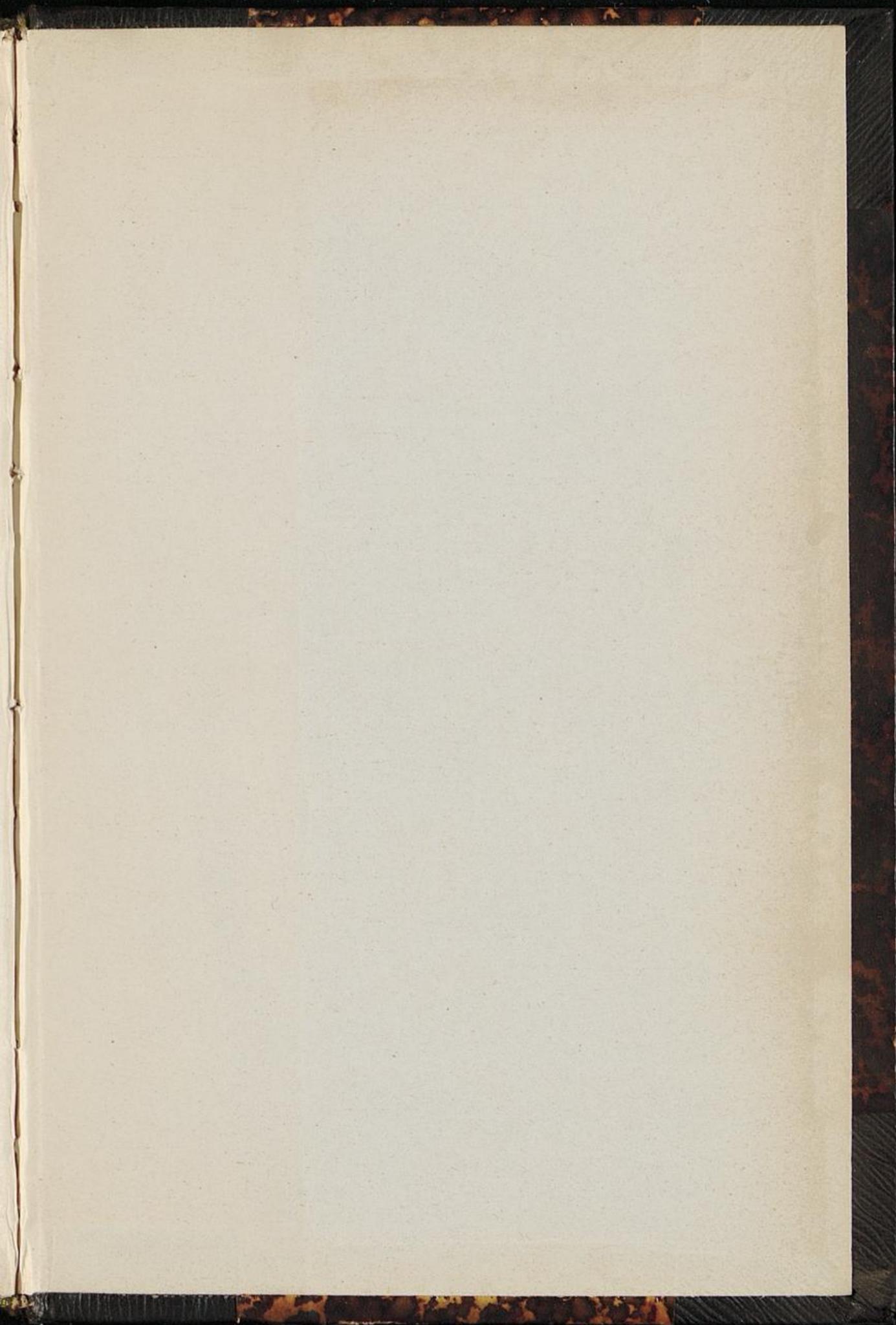
Centimetres

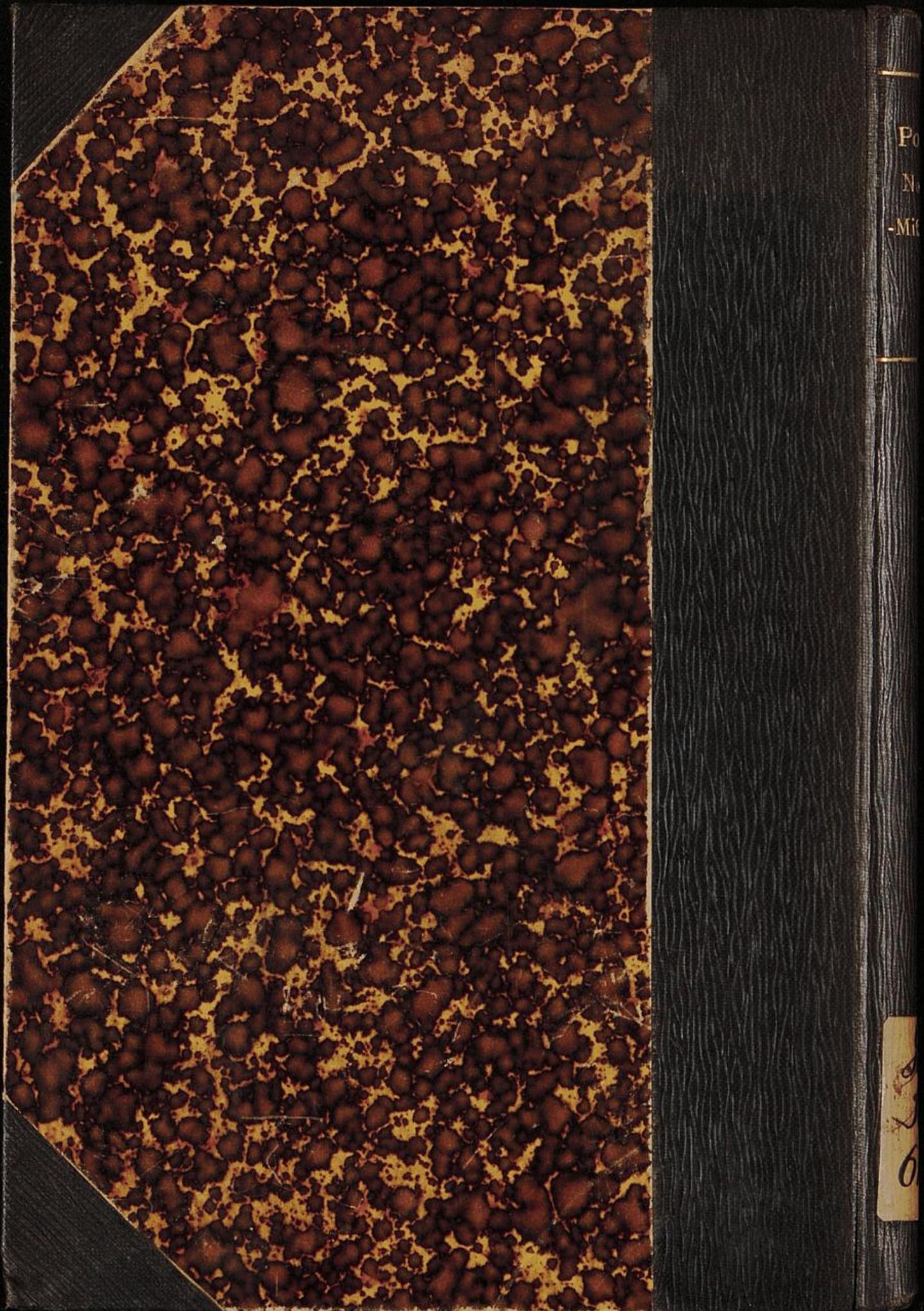
TIFFEN® Color Control Patches

© The Tiffen Company, 2007

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black







Po
M
-Mi

6