

Eine Frühjahrsfahrt über den Brenner nach dem Gardasee.

Vortrag im Naturw. Verein zu Zerbst
im Mai 1911.

Zerbst.

H. Zeidler's Buchdruckerei.

1911.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es war im Jahre 1907 Mitte März, als ich mich schnell entschloß, mit Beginn der Osterferien, die in diesem Jahre frühzeitig ihren Anfang nahmen, eine Reise nach dem viel gerühmten Gardasee zu unternehmen, — nach demselben italienischen See, dessen Schönheiten uns vor Jahren im Verein unser Mitglied Herr Professor Glöckner in so glänzenden Farben vorgeführt hat, daß jener Abend gewiß noch jedem seiner Zuhörer in angenehmster Erinnerung geblieben sein wird. Während nun Herr Professor Glöckner damals den *S e e s e l b s t* und die an dessen Gestaden zugebrachten „Ostertage“ in ausführlicher Weise geschildert hat, habe ich mir vorgenommen, etwas von meiner *R e i s e* nach dem Gardasee, insbesondere von der *F a h r t* über den noch im winterlichen Gewande prangenden *B r e n n e r* zu berichten. Freilich muß ich von vornherein betonen, daß ich mit dem gewählten Thema weit hinter den von meinem verehrten Kollegen gebotenen prächtigen Ausführungen zurückbleiben werde. Ich denke aber, daß die von mir zu beschreibende, lustig verlaufene Eisenbahnfahrt über den niedrigsten Paß der Centralalpen immerhin soviel Interesse einflößen wird, daß Sie meinen Worten gern folgen werden. Hatte ich doch bei dieser zeitigen Frühjahrsfahrt selbst die Empfindung, daß das schöne Wipptal südlich von Innsbruck, das von der Sill, einem Nebenflusse des Inns, durchflossen wird, zu dieser Jahreszeit einen ganz anderen Eindruck auf mich machte als in den Julitagen, in denen ich es zu wiederholten Malen gesehen hatte.

Da die Osterferien leider nur zwei Wochen dauerten, und ich Urlaub darüber hinaus nicht nehmen konnte, beeilte ich mich gleich am ersten Ferientage, — das war Freitag der 22. März — von Zerbst abzureisen. Am günstigsten für die Hinfahrt erschien mir der Abend-Schnellzug, der den Bahn-

hof Halle a. S. ja. $\frac{3}{4}$ 11 Uhr in der Richtung nach München verläßt. Ein unerwartetes Vergnügen war es für mich, daß ich auf dem Bahnhof Halle einen Kollegen aus Cöthen, unser früheres Vereinsmitglied Herrn Professor Bensemann traf, der gleichfalls nach dem Süden strebte. Bis über Nürnberg hinaus konnten wir zusammenfahren. Nur mit wenigen Passagieren teilten wir unser Coupee, so daß wir es uns recht gemütlich machen konnten. Bei unseren lebhaften Gesprächen floß die Zeit so schnell dahin, wie der D-Zug durch die Nacht sauste. Doch früh gegen 5 Uhr hieß es von einander Abschied nehmen: Der Kollege fuhr in der Richtung nach Zürich, um dann durch den St. Gotthard-Tunnel nach Mailand und weiter nach Süden sich zu begeben; ich dagegen zunächst nach München, und zwar blieb ich im Coupee als einziger Fahrgast zurück. Bei der höchst angenehmen Wärme, die sich im Wagen verbreitete, konnte ich mein Schlafbedürfnis im molligsten Gefühl auf einige Stunden befriedigen.

Ganz anders war es in dieser Beziehung von M ü n c h e n a b , weil der von Bayerns Hauptstadt nach Innsbruck 8 Uhr 40 Min. abgehende Schnellzug stärker besetzt war und ziemlich kalte Wagenabteile hatte. Dazu gesellte sich die mit Annäherung an die Alpen abnehmende atmosphärische Temperatur am Vormittage des Sonnabends, des 23. März. Ich war froh, als ich zur Mittagszeit in Innsbruck landete und in dem mir von früher her wohlbekanntem Hotel zum Goldenen Adler an einem leckeren Mittagsmahl mich stärken konnte. Weiter fahren wollte ich erst Sonntag früh.

Nach Absendung einiger Ansichtskarten an die Lieben daheim benutzte ich den Nachmittag, — ohne Mittagsruhe genossen zu haben, — in den Straßen von Tirols Hauptstadt herumzubummeln und dabei einige Einkäufe zu machen; auch nahm ich die vor kurzem eingeweihte, protestantische Kirche in Augenschein. Zu weit konnte ich meine Spaziergänge nicht ausdehnen; denn es stellte sich ein allmählich immer stärker werdender Schneefall ein, der mich schließlich zwang, in mein Gasthaus zurückzukehren. Den Abend brachte ich nach eingenommener Mahlzeit mit allerhand Lektüre in

Bädeler und in Hauses „Gardasee“ zu, ohne mich um die übrigen Hotelgäste, unter denen mir ein älteres Ehepaar auffiel, zu kümmern. Fühlte ich mich doch zu einer Unterhaltung viel zu sehr ermüdet.

Nachdem ich noch die nötigen Eintragungen über mein Nationale ins Fremdenbuch gemacht, begab ich mich ziemlich frühzeitig in das mir angewiesene Josefzimmer. Das dicht nebenan gelegene Goethezimmer war für das ältere Ehepaar bestimmt.

Als ich gegen Morgen nach sehr gutem Schlafe aufwachte, hörte ich von meinen Zimmernachbarn ein Gespräch, in dem mehrmals das Wort „Zerbst“ vorkam. Dies erregte meine Aufmerksamkeit. Gewiß hatten sich die beiden Alten, ehe sie zu Bett gingen, noch das Fremdenbuch angesehen, um zu erfahren, wer ich sei. Denn der alte Herr sagte: „Zerbst, Zerbst“. „Das ist doch nur eine kleine Stadt. Wie kann es da einen Professor geben!“ Er traute also offenbar meinen Angaben im Fremdenbuche nicht so recht. Gesehen habe ich das Ehepaar am nächsten Morgen nicht mehr, da ich schon früh aufstehen mußte, um mit dem ersten Zuge 7 Uhr 34 Min. abfahren zu können. Schon früh 6 Uhr hieß es für mich: „Heraus aus den Federn“. Hell genug war es bereits, obwohl die stark wirbelnden Schneeflocken die Morgendämmerung wesentlich beeinträchtigten. Die ganze Nacht hatte es geschneit, in den Straßen hatte der Schnee die Höhe von fast einem Meter erreicht. Eine schöne Sonntagsüberraschung, für den Stadtsäckel bedeutete sie eine unerwartete Geldausgabe.

Nach einem feinen Frühstück und nach kurzem Abschied von der eben zur Frühmesse gehenden Wirtin gings eilig zum Hauptbahnhofe, wo in der Frühe schon reges Leben herrschte. Da ich im Besitze einer Rundreisefarte war, brauchte ich mich nicht zum Fahrkartenschalter zu bemühen, ich kam schnell durch die unvermeidliche Sperre an den bereitstehenden Zug und konnte ganz nach Belieben ein mir zusagendes Coupee aussuchen. Als ich einsteigen wollte, zog mich der Bahnhofsvorsteher in ein Gespräch, sobald er gehört, daß ich direkt bis Riva am Gardasee zu fahren beab-

sichtigte; und tatsächlich hatte er ein lebhaftes Interesse hieran. Sollte doch sein etwa 10jähriger Sohn denselben Zug benutzen, um die geliebte Mutter, die seit einigen Wochen zur Genesung am Gardasee weilte, zu besuchen. Sichtlich war der Vater erfreut, als ich seinem Wunsche, den Jungen auf der Fahrt zu beaufsichtigen, willfahrte. Diese Bürde übernommen zu haben, brauchte ich nicht zu bereuen; denn der frische, geistig recht geweckte Junge hat mir unterwegs viel Freude bereitet, namentlich durch seine nette Erzählungsweise.

Einen für mich ganz neuen Eindruck machte auf mich diesmal auf dem Innsbrucker Bahnhof das zu verladende Reisegepäck. Waren es doch nicht bloß die großen Koffer der nach Italien reisenden Frühjahrsgäste, — vielmehr fielen in die Augen die zahlreichen Rodelschlitten und Skigeräte, die vom Gepäckwagen aufgenommen wurden.

Eine riesige Menge von Alpensportleuten Innsbrucks hatte sich entschlossen, diesen Sonntag auf den Bergen gemüthlich zu verleben und ihre Lungen die wohlthuende Bergluft kosten zu lassen. Es war eine Freude, in die hoffnungseligen Gesichter der sportmäßig gekleideten Männlein und Fräulein blicken zu können. Gern wäre man als alter Alpinist mit den frohen, lustigen Bergfahrern mitgewallt. Solchen Eindruck machte die fröhliche Schar auf mein pochendes Herz!

Noch ein schriller Pfiff der Lokomotive, und der Zug setzte sich in Bewegung, hinauf — „gegen den Brenner“ —, zunächst unter den historisch bekannten Berg Isel hinweg durch einen langen Tunnel. In meiner Wagenabteilung, die aus drei einzelnen Coupees bestand, hatte sich im vordersten Coupee außer mir und meinem jungen Pflegebefohlenen nur noch eine Person eingefunden; im zweiten Coupee saß eine kleine Skigesellschaft: drei zierlich gekleidete Damen und zwei fische, dem Zwecke entsprechend ausgerüstete Buas; in dem dritten Coupee hatten etwa 5 bis 6 flotte Studios Platz genommen. Es entwickelte sich nun ein lustiges Leben. Namentlich die Studenten, die an Innsbrucks Universität das Semester soeben beschlossen und nun nach ihrer

Heimat, nach Brixen und anderen Orten Südtirols fahren wollten, trugen sehr zur Erheiterung der Mitfahrenden bei. Kaum war der Zug in den ersten der zahlreichen (20 bis 30) Tunnel eingefahren, da erklang wie auf Kommando aus den kräftigen Kehlen das 1. allgemeine Lied, ganz wie bei einem Kommers. Nach 2 bis 3 Versen, bis der über 600 Meter lange Tunnel durchfahren war, brachen die Sänger ab, um bei dem 2. und jedem folgenden Tunnel allemal eine neue Weise anzustimmen; darunter erfreute mich als Anhaltiner besonders das von W. Müller herrührende Lied: „Wenn wir durch die Straßen ziehen . . .“ Einige Solovorträge sorgten für Abwechslung. Dazwischen bekamen wir urplötzlich auch einen herzerfreuenden Jodler zu hören. Auf diese Weise hatte sich unserer aller eine gehobene Stimmung bemächtigt; bald fühlten wir uns miteinander verbunden.

Aber nicht bloß das Ohr durfte auf der Fahrt genießen; auch dem Auge boten sich zu beiden Seiten der Bahn, namentlich rechter Hand, farbenprächtige Bilder. Gehört schon zur Sommerszeit eine Fahrt von Innsbruck über den Brenner zu den abwechslungsreichsten und angenehmsten Eisenbahnrouuten in den Alpen, so war ich jetzt im März unmittelbar nach gefallenem Neuschnee geradezu erstaunt, wie ganz neue, eigenartige Reize auf meine Sinne einwirkten. Statt der üppigen grünen Wiesenflächen sahen wir zwischen Waldbaumgruppen weiße Schneedecken an den Berghängen, und die Tannen, Fichten und andere Bäume waren kostbar geschmückt, wie mit Zucker bestreut. Eines so prächtigen Anblicks hatte ich mich seit langer Zeit nicht zu erfreuen gehabt. Eine Art Weihnachtsstimmung war bei der Betrachtung der Tausende von Koniferen in meine Seele eingekehrt; ich gedachte der Lieben daheim und hätte gewünscht, sie gleich bei mir zu haben, um sie an meiner Freude teilnehmen zu lassen.

Die das Wipptal durchfließende Sill hatte zwar nur spärliche Wassermengen; aber je höher hinauf nach dem Brennerpasse zu, desto mehr vereist zeigte sich das Flößchen. Hier und da bauten sich Eiskaskaden auf, die meine Phantasie lebhaft in Anspruch nahmen.

Längst waren wir an der Haltestelle Unterberg, an der schönen, hochgeschwungenen Stefansbrücke, an dem großartigen Elektrizitätswerke Innsbrucks vorüber, und schon hatte der Zug die mir wohlbekannte Station Patsch durchheilt, da kommt die Station (Deutsch-)Matrei in Sicht. Der Schneefall, der schon vorher schwächer geworden, hat hier nunmehr gänzlich aufgehört. 8¹/₄ Uhr strahlen sich die ersten Sonnenstrahlen in einzelnen Büscheln zwischen Wolken hindurch. Es regt sich in uns die Hoffnung, daß uns der Herrgott heute noch den schönsten Sonnentag beschert.

Der Blick wird nun freier und der Kamm der Bergketten zu beiden Seiten der Bahn deutlicher sichtbar. Ein seltenes Naturschauspiel bietet der in allen Farben erscheinende Reflex der Sonnenstrahlen von den an Schneekristallen und Tautropfen reichen Schneeflächen. Auch die Verteilung von Licht und Schatten an den Hängen wirkt entzückend auf unser Auge. Und dazwischen blitzt unerwartet hellglänzend das Türmchen einer einsamen Kapelle auf, die unsere Feiertagsstimmung noch erhöht. Es fehlen nur die Pilger, die auf den Klang der Glocken dem Kirchlein zustreben.

Satt sehen wir uns an den Farbentönen, wie sie nur die Natur hervorzubringen vermag, und bewundern die an steilen Felsen gar mächtig überhängenden Schneewächten. Einen eigenartigen Eindruck machen die hier nicht geringen Bestände von Lärchen. Sie erscheinen ganz fahl und tragen auch keinen Schnee; bereits im Herbst ihres Blatterschmucks entkleidet, können sie nicht eine derartige Schneelast wie die Tannen tragen; nur ganz junge Exemplare machen davon eine Ausnahme.

„Station Steinach“ hört man die Schaffner rufen; ein Ort, der als Sommerfrische gern aufgesucht wird, und den auch ich drei Jahre vorher kennen gelernt. Kaum hat der Zug halt gemacht, da verbreitet sich von Wagen zu Wagen ein lautes Hallo. Auf dem Bahnhof ist ein ellenlanger Mensch erschienen, ausgerüstet bis auf die Zähne, aber nicht in den sonst üblichen hellen Farben, sondern ganz schwarz gekleidet, fast wie ein Schornsteinfeger; der Kopf dazu gekrönt von einer kolossal langen Esse mit schmalen Krempen.

Er schien es offenbar darauf abgesehen zu haben, aufzufallen; vielleicht ein guter Bekannter unserer Skigesellschaft. Denn wie aus einem Munde erschallte von ihnen der Ruf: „der Hauptmann von Köpenick, der Hauptmann von Köpenick“. Lachsalven intensivster Art folgten, denen erst der sich wieder in Bewegung setzende Zug ein Ende machte. So war auch der Volkshumor in köstlichster Weise zur Geltung gekommen. Gesänge belebten nun von neuem unsere Wagenabteilung; auch die Damen waren vom Singen angesteckt und gaben eigene Lieder zum besten.

Bei der Haltestelle St. Jodok fallen uns auf der linken Seite schön bedeckte Bergwände auf, über welche die Schatten von nunmehr schon weiß aussehenden Wolken dahinhuschen. Auch hier empfangen wir dankbar die Eindrücke der von Augenblick zu Augenblick wechselnden Lichtverteilung. Ab und zu ist schon ein Stück azurblauen Himmels zu sehen. Die Bergwelt wird schöner mit jeder Minute. Das Ganze ist heute weit malerischer als zur Sommerszeit. Und das will viel sagen. Denn ich glaube nicht zu weit zu gehen, wenn ich behaupte: Wer jemals in Jodok sich aufhielt, zählt die Umgebung dieses Ortes und die fast im Halbkreise sich immer höher, etwa zirka 60 Meter emporwindende, durch einen gekrümmten Tunnel gehende Bahn zu den schönsten Erinnerungen, die er von der Brennerfahrt mit nach Hause nimmt.

Einen ebenso wundervollen Eindruck wie St. Jodok macht das Gelände bei der nächsten Station Gries am Brenner. Schon zweimal weilte ich in Dir, liebes Gries, das du wie ein Zauberbild in tiefem Tale liegst; aber heute erscheinst du mir wie eine in Weiß verschleierte Braut! Und in der Tat: das Farbenspiel an den Schneehängen wirkt auf jeden die Natur mit offenem Auge Beobachtenden ergreifend ein. Wie schön machen sich die Grenzen zwischen frisch gefallenem und dem ganz alten, vom Winter herrührenden Schnee bemerkbar! Das ganze Bild ist heute ein geradezu feenhaftes. Nur ein Schmerz mischt sich in unsere Freude ein. Die fünfköpfige Skigesellschaft, die uns allen so viel Vergnügen bereitet, rüstet sich zum Ausbruch und nimmt Abschied von uns. Ein kräftiges „Stiheil“ riefen wir ihr nach. Ein

herzliches „Bergheil“ schallte zu uns im Zuge Bleibenden zurück. Nun gings weiter zur Paßhöhe des Brenners selbst, zur Station Brenner. Der kleine, im Sommer grün aussehende Brennersee war noch mit hohen Schneemassen bedeckt.

Während der zweistündigen Fahrt hatte sich ein leidlicher Hunger meines Magens bemächtigt, er verlangte sein Recht. Das aus Innsbruck mitgebrachte Frühstück, gespickt mit heimatlicher, von der fürsorgenden Gattin eingesteckter Wurst, schmeckte delikate. Dazu mundete ein Viertel von dem am Büfett der Station Brenner bereit gehaltenen Tirolerwein vortrefflich. Beim Aussteigen war mein Blick auf die Wagenräder gefallen. An ihnen und noch mehr an den Trittbrettern konnte man sehen, welche gewaltige Leistung heute die Lokomotive geleistet haben mußte. Denn ganz dick waren die Räder mit Schnee und Eis bedeckt, und von den Trittbrettern hingen überall Eiszapfen herab. Die Höhe des Brenners beträgt 1370 Meter über N. N. Hier oben steht außer einem Goethedenkmal mit Marmorbüste das Denkmal des Erbauers der Bahn von E k e l. Die in den Jahren 1864—1867 erbaute Gebirgsbahn hat 32 Mill. Gulden Kosten verursacht. Die größte Steigung von Innsbruck bis zur Paßhöhe beträgt 1 : 40, vom Brenner südlich bis Sterzing 1 : 44. Der Brenner ist kein Berg, sondern ein Sattel, eine flache Einsenkung zwischen den Ausläufern der Zillertaler und Stubaiyer Berge, und zwar die niedrigste Einsenkung der Zentralalpen Tirols. Sie ist „ein von bewaldeten Hängen umschlossenes, ca. 1½ Stunden langes, enges Hochtal“, das einige nur kurze Seitentäler aufweist.

Nach nicht zu langem Aufenthalt müssen wir wieder einsteigen, um nunmehr den Südabhang der Zentralalpen hinabzufahren. Die Quellen der Sill, die nordwärts fließt und zum Donaugebiet gehört, haben wir linker Hand hinter uns. Gleich nach der Station bemerken wir auf der rechten Seite den aus einem kleinen Hochsee herabstürzenden jungen Eisak, der uns bis Bozen begleitet und sich dort unterhalb der Stadt in die Etsch ergießt und mit ihr dem adriatischen Meere zueilt. Die Wasserfälle zeigen sich heute noch in Gestalt von imponierenden Eiskaskaden. Aehnliche Eisgebilde

zierten vorher die Ein- und die Ausgänge der einzelnen Tunnel und die tiefen Bergdurchschnitte. Das Flußwasser des Eisaks hat eine grünliche Färbung mit einem Schimmer ins Blaue. Die Bäume tragen hier keinen Schnee mehr, ein Zeichen, daß das Unwetter des vorigen Tages und der vergangenen Nacht an der Zentralkette Halt gemacht hat. Die Temperatur ist trotz der Höhenlage eine leidliche: Obwohl die Bahn im Anfang bis zur Station Brennerbad sich wenig senkt, finden wir die Temperatur erheblich günstiger als im Wipptal. Die Witterung wird immer besser. In Schelleberg, einer hoch über dem bekannten Gossensaß gelegenen Station, herrscht schönster Sonnenschein. Von hier aus könnte man — im Sommer tun es manche Touristen — in etwa $\frac{1}{4}$ Stunde hinab bis zur Station Gossensaß zu Fuß gehen und hätte dann noch Wartezeit, bis der oben verlassene Zug unten in Gossensaß ankommt. Ein Unikum. Das erklärt sich so, daß die Bahn von Schelleberg, da es nach Gossensaß hinab sehr steil ist, einen weiten Umweg nach Westen hin bis zur Haltestelle Pflersch und von dort aus im Bogen umkehrend im unteren Pflerschtale nach Osten zu bis zur Station Gossensaß zurücklegen muß. Auch an der Haltestelle Pflersch, die wir nach Passierung eines Tunnels erreichen, ist das Wetter das denkbar beste. Hier sehen wir einen Buben, an dessen kleidsamer Sonntagstracht sich unsere Augen zu weiden Gelegenheit haben. Aber auch der Blick nach dem Hochgebirge, nach dem Tribulaun hin, wo die Alpenvereinssektion Magdeburg zwei Schutzhütten erbaut hat, fesselt unser Auge. Nach Norden hin sieht der Himmel immer noch grau in grau aus, ein Zeichen, daß dort die Witterung nicht die beste ist; von Süden und Osten her lächelt uns ein heiterer Himmel im schönsten ätherischen Blau entgegen. Nach ca. 20 Minuten, von Schelleberg ab gerechnet, ist der Umweg zurückgelegt, und wir kommen in dem weltberühmten Gossensaß an, in dem u. a. einst der nordische Dichter Ibsen gern weilte. Begrüßt seist du, liebes Gossensaß, auch mir. Warest du doch der Ausgangspunkt meiner ersten, mich hoch beglückenden Bergtour am 9. Juli 1899, hinauf nach der Amthorspitze, die auch Hühner-

spiel genannt und wegen ihrer zentralen Lage als „Nabel von Tirol“ bezeichnet wird.

Von Gossensaß aus fährt die Bahn wieder südlich, immer im schönen Tale des Eisaks hin nach dem mir und jedem meiner Freunde, die mit mir dort geweilt, unvergeßlichen Sterzing. Jedem, der die Brennerstraße nicht bloß abfahren, sondern genauer studieren will, ist dringend anzuraten, seine Tour in Sterzing zu unterbrechen. Hier lernt er die erste Stadt, die südeuropäischen Charakter hat, kennen. Welch großer Gegensatz zwischen Gossensaß und Sterzing! Gossensaß noch „ein echt nordtiroler Dorf mit den breiten, schindelgedeckten Bauernhäusern; auf steinernem Unterbau das breite hölzerne Obergeschosß mit der Holzgallerie; — in Sterzing schlank aufsteigende, mehrstöckige Steinhäuser“ mit meist wagerechtem Dach; die Häuser der Hauptstraße mit zahlreichen vorspringenden Erkern, mit grünen verstellbaren Fensterläden, mit auch im Sommer kühlen Bogengängen (den sogenannten Lauben), und dazu „die breiten, monumentalen Steinbrunnen mit den steinernen großen Figuren und der Stadtturm mit seinen seltsamen Zinnen“. Obwohl römischen Ursprungs (von den Alten Vipitenum genannt), zeigt Sterzing aus seinem römischen Altertum keine Spur, wohl aber „viele mittelalterliche Reminiszenzen aus jener Zeit, wo die durch südlichen Handel begüterten Bürger sich von italienischen Bauleuten ihre Häuser herrichten ließen“.

„In Sterzing befinden wir uns auf historischem Boden; denn hier im Sterzinger Moos war es, wo 1809 der Tanz losging, wo Andreas Hofer, dessen Heimat nicht weit davon im Pässeiertale liegt, seine erste Waffentat vollbrachte“. Doch dies nur nebenbei. Nur bei einem ausführlichen Vortrage, oder wenn ich in einem Geschichtsverein zu reden hätte, würde ich näher auf die interessantesten Tirolerkämpfe bei Sterzing eingehen, wie auch auf die Kämpfe, die weiter südlich im Eisaktale unter Führung Peter Mayrs, des Wirtes an der Mahr, in der Gegend von Franzensfeste ausgefochten wurden, bei denen auch Frauen kräftig mithalfen. Sehr lesenswert in dieser Beziehung ist Peter Rosegggers „Geschichte aus deutscher Heldenzeit“, betitelt „Peter Mayr, der

Wirt an der Mahr“. Heute muß ich mich mit einigen Andeutungen begnügen.

Die Bahn durchfährt von Sterzing aus ein ziemlich breites Tal, das über Freienfeld bis etwa zur Haltestelle Mauls reicht. Hier bei Mauls sehen wir das Tal ganz frei von Schnee; um so herrlicher erscheinen dagegen die im Silberschmuck leuchtenden Bergkämme. Von Mauls ab zieht sich das Tal sehr eng zusammen, und wir fahren bei Grasstein und Mittewald durch einen langen Engpaß, in dem die Franzosen 1809 eine gewaltige Niederlage erlitten; — bei dem nahe gelegenen Oberau wurden damals in der sogenannten Sachsenklemme 550 Sachsen aus Desobvres Korps gefangen genommen.

Endlich kommen wir nach dem Hauptbahnhof Franzensfeste. Hier finden wir es heute schon ganz wie im Sommer; nur die höher gelegenen Abhänge und Bergspitzen tragen noch Schnee.

Ziemlich bald hinter Franzensfeste weitet sich das Tal. Wir sehen, wie von Osten her die aus Kärnthén kommende Pustertalbahn auf unsere Brennerlinie stößt. Die Festungswerke von Franzensfeste sind gewaltig in ihrer Art. Sie sperren feindlichen Heeren, die aus Süden von Bozen her kommen, den Zugang erstens zum Brenner und zweitens zum Pustertale, und zwar in ganz vorzüglicher Weise. Doch bestanden diese Werke 1809 noch nicht. „Der Anblick des terrassenförmig angelegten Werkes, zwischen dessen oberen und mittleren Bastionen die Straße hindurchführt, ist nicht unschön. Seit den dreißiger Jahren, wo Franzensfeste erbaut wurde, ist überall fröhliches Grün aufgesproßt und hat die trotzig dreinschauenden Mauern geschmückt“. Linker Hand, spannt sich mit leichtem, kühnen Bogen die (über eine tiefe Schlucht des Eisaks führende) Eisenbahnbrücke zum Pustertale“.

Auf dem Bahnhof Franzensfeste nehmen einige unserer fröhlichen Innsbrucker Studenten von uns Abschied, die anderen fahren noch bis Brixen mit. Besonders gefallen hat mir einer von ihnen wegen seines lebendigen Interesses; er ist ein Ungar und fährt jetzt zur Osterzeit mit nach Brixen,

einer Einladung seines Freundes folgend, mit ihm einige Wochen im gesegneten Lande des alten Fürstbischöflichen Brixen zuzubringen.

In Franzensfeste ist übrigens unser Wagen an den aus Wien gekommenen Schnellzug angehängt worden; geschwinder als bisher führt uns das Dampfroß weiter nach Süden, zunächst durch das weite und breite, an Schätzen reiche Kulturgebiet bei Brixen. Zur Sommerszeit, wo ich schon mehrere mal hier durchfuhr, ist es eine wahre Pracht, den an Korn und Wiesen reichen und mit den schönsten Obstbäumen besetzten Landstrich beobachten zu können. Echte Kastanien und Nußbäume sind hier in großen Beständen zu sehen, und das Mittelgebirge ist mit Wein und Mais bepflanzt. „Nach der Enge der Eisackschluchten ein wahrhaft herzerfreuender Anblick.“ Hier wächst auch das erste, am weitesten nach Norden geschobene Exemplar vom Feigenbaum, — ein Zeichen, daß wir uns an der Eingangspforte zum sonnigen Süden befinden, da, wo bereits die Weinreben Südtirols zu gedeihen beginnen. Rosegger hat Recht, wenn er diese Gegend, wie folgt, beschreibt: „Stattliche Bauernhöfe besäen die Gegend, auf den Hügeln stehen Schlösser und alte Burgen, in den Schluchten heimliche Kläusen, an den Hängen, oft hoch an Bergesbrust, weisen der Wallfahrtskirchen Spitze Türmchen himmelan. Von den Bergen eingeeengt haben die Bewohner dieses Landes gelernt, an Kirchtürme sich rankend wie die Rebe an den Stab, ihre Blicke aufwärts zu richten, und mit dem Blick ihr Herz. Doch fest am herben Boden steht ihr Fuß und ob ihrer himmlischen Seelenheimat vergessen sie nicht dessen, was das Ihre ist auf E r d e n.“

Unser Zug fährt vorbei an dem Heimatsorte Peter Mayrs, er fährt wie im Fluge in der Richtung nach Südwesten. Man hat bei der rasenden Geschwindigkeit keine Zeit, sich die interessantesten Punkte anzusehen, die man bei Benutzung des Personenzugs in Muße genießen kann. Wir haben heute auch wenig Genuß vom Anblick des Einganges in das Willnöstal, und nur allzukurze Zeit ist uns gewährt, unsere Blicke auf das malerische Städtchen Kläusen mit dem fast senkrecht darüber, auf hochragendem Fels gelegenen

Kloster Säben zu richten. Manche Bergnütungsreisende halten den Blick auf Klausen, wo sich die Eisenbahn eng neben Eisak und die einzige hochgebaute Straße drängt, für den allerschönsten der ganzen Brennerfahrt und stellen ihn an die Seite der reizvollsten Blicke (wie z. B. Arko) in Italien. Klausen verdient entschieden einen Sonderbesuch wegen seiner Originalität, wegen seiner Lage und seiner zahlreichen Erinnerungen an Dichter und namentlich an Maler, die für ihre Kunstgemälde hier die besten Vorbilder fanden. Merkwürdig ist nur, daß Peter Rosegger an dieser Perle von Stadt gänzlich vorbeigegangen ist.

Klausen im Rücken, gelangen wir zur Schnellzugsstation Waidbruck, wo ich früher so oft ausgestiegen bin, um durch das Grödener Tal in die Dolomiten zu wandern. Naturwissenschaftlich interessant ist, daß wir hier die nördliche Grenze überschreiten, bis zu welcher eine Citadenart vorkommt, die sich durch ungemein lautes Zirpen auszeichnet, die besonders in Büschen und Alleen von echten Kastanien (*castanea vesca*) in großer Menge einen ohrenbetäubenden Lärm erzeugt, so stark, als ob er von vielen Tausenden freischender Vogelstimmen herrührt. Namentlich bei Meran ist dies mir aufgefallen in der Nähe vom Schloß Tirol.

Von Waidbruck geht die Bahn über den Grödner Bach, dann über den nunmehr zu einem reißenden Fluß gewordenen Eisak hinein in eine herrliche, wildromantische Porphyrschlucht und gelangt, nachdem sie zwischen Akwang und Karadaun 5 Tunnel passiert, plötzlich in einen Talkessel, der reich ist an Reben und Obstgärten, in denen Pfirsiche, Kastanien, Mandeln und Melonen in üppigster Fülle gedeihen. Kaum hat man den letzten Tunnel durchfahren, so bemerkt man schon am rechten Ufer des Eisaks die reich mit Reben besetzten Abhänge der sogenannten „Bozener Leite“. Wem geht da das Herz nicht auf, wenn er in Bozens Nähe der Berglehne ansichtig wird, die den berühmten Magdalenener Wein trägt! — wenn er sieht, mit welcher Sorgfalt die Reben auf dachartigen Gerüsten, die beinahe wie langgestreckte Laubengänge aussehen, von den fleißigen Winzern gezogen werden. Fürwahr es ist ein erhebender Anblick, ein

Hochgenuß, wenn man bei günstiger Witterung einfährt in die Stadt Walthers von der Vogelweide, in „die Stadt auf dem traubenprangenden Gelände der Etsch, wo in besonntem Berstecke schon der Lorbeer grünt“ und hoch die Palme ragt.

Es wird mir ordentlich schwer, heute in Bozen nicht auszustiegen, und nur der Gedanke, bei der Rückreise in Gesellschaft eines Freundes einige Tage in Bozen und in dem leicht erreichbaren Meran verweilen zu dürfen, tröstet mich ein wenig.

Während des mehr als viertelstündigen Aufenthalts schaue ich aus nach den Bergen, die den weiten Talkessel umfränzen: im Osten nach dem wohlbekanntem Schlern, nach dem schönen Rosengarten mit der Rosengartenspitze und den schlanken Bajolet-Türmen, die sich in der Frühjahrszeit besonders schön ausnehmen und gerade im Frühling den Bewohnern Bozens und den Kurgästen des benachbarten Ortes Gries das von vielen ersehnte Schauspiel des Alpenglühens darbieten. Dann schweifen meine Blicke nordwärts ins Talfertal nach dem Schlosse Rafenstein, gegenüber dem Schlosse Runkelstein, und nach den im Hintergrunde sich aufbauenden Sarntaler Alpen, dann südwestlich nach dem Gebirgszuge der Mendel; endlich würdige ich auch die dicht am Bahnhof jenseits des Eisaks fast senkrecht aufsteigende Birglwarte eines Blickes. Nur gegen Süden erscheint der Talkessel offen.

Unser Schnellzug hat in Bozen eine große Zahl Fahrgäste abgesetzt. Einige von ihnen sind umgestiegen, um in der Richtung Meran weiter zu fahren. Viele, namentlich solche aus München, wollen die Osterwochen in Bozen zubringen. Eine Woche später soll es an Münchnern hier in Bozen wimmeln. Hat man doch aus diesem Grunde Bozen auch „Ostermünchen“ genannt. Na, warte, warte mein liebes Bozen: balde, balde hast du auch mich!

Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof und lange noch danach fällt mein Blick auf die Mendel. Mein Auge verfolgt die von einer früheren Fahrt her wohlbekanntem Einzelheiten dieses Gebirgszuges sowie die des vorgelagerten langen Mittelberges, eines Porphyrrückens, der parallel mit

der Etsch bis über die Station Muer hinaus verläuft. Hier bei Muer sind bereits weite Flächen mit Maulbeerpflanzungen besetzt. Sobald das Ende des Mittelberges erreicht ist, wird der bisher verdeckt gewesene Kalterer See und darüber Kaltern mit seinen Weingärten sichtbar. Ebenso sieht man von der nächsten Station Neumarkt-Trömin aus an der rechten Talseite ertragsreiche Rebengelände, die sich weit bis etwa Salurn hin erstrecken.

Von Bozen ab befinden wir uns im breiten Tal der Etsch, die von hier ab durch Welschtirol fließt. Bozen ist seinem Charakter nach noch eine deutsche Stadt, doch sprechen circa 20 Prozent seiner Bevölkerung italienisch. Südlich von Bozen gibts nur noch einige Sprachinseln, wo die deutsche Zunge erklingt; die große Masse ist italienisch, der Sprache und meist auch der politischen Gesinnung nach. Berichte über oft grausenerregende Untaten von seiten der sogenannten Irredentisten, deren Bestreben dahin geht, Südtirol mit Italien zu vereinigen, haben wir in den Tagesblättern während der letzten Jahre leider zu oft lesen müssen. Die letzte, vorwiegend deutsche Station ist das Dorf Salurn. Je weiter wir nach Süden vordringen, desto mehr ist das Italienische die Hauptsprache. Dies zeigt schon ein Blick auf die an den Bahnhofsgebäuden resp. deren Nebengebäuden sich befindenden Aufschriften, wie z. B. „Ferrovia“ (Eisenbahn), „Signori“, „Signore“.

Der Schnellzug hält nur an den wichtigeren Stationen, so in San Michele, der Station für den Ronsberg und vor allem in der bekannten Stadt Trient, die die Hauptstadt eines Fürstbistums und der Sitz der Statthaltereiabteilung für Welschtirol ist. Jenseits des Eisaks fällt dem Beobachter sofort ein isolierter befestigter Felskügel in die Augen, er heißt Doß Trento. Die in ihrem baulichen Charakter schon italienische Stadt macht mit ihren mittelalterlichen Türmen und ihren stattlichen Palästen keinen üblen Eindruck. Gleich am Bahnhof sieht man vom Wagen aus einen großen Platz, Piazza Dante, der mit geschmackvollen Anlagen versehen und mit einem Denkmal des Dichters Dante geschmückt ist. Ihre Bedeutung verdankt die Stadt Trient einmal der Lage an

der Brennerstraße, dann aber besonders dem Umstande, daß eine von der alten Handelsstadt Venedig herkommende Querstraße hier mündet; zudem zweigt sich hier eine parallel neben dieser Straße gehende Eisenbahnlinie ab, die durchs Val Sugana bis Tezze führt und neuerdings Anschluß nach Venedig bekommen hat. Diese linker Hand nach Osten zu abgehende Eisenbahn sieht man bald nach Abgang des Zuges einen sehr langen Viadukt passieren, während man rechter Hand einen schönen Wasserfall beim Dorfe Sardagna bewundern kann. Von der Station Calliano an heißt das untere Etschtal bis zur italienischen Grenze Val Lagarina (Lägertal). Es ist sehr reich an Reben, an Mais und an Maulbeerbäumen.

Bald ist der Zug in Rovereto (oder Roveredo), einer ansehnlichen Stadt mit hochgelegenen Schloß, angelangt, in der manche Vergnügungsreisende einen mehrtägigen Aufenthalt nehmen. Von Rovereto aus haben tüchtige Touristen Gelegenheit, einen Uebergang über den Monte Stivo nach Arco, nördlich vom Gardasee, auszuführen. Der 2058 Meter hohe Monte Stivo kann in 7 Stunden erreicht werden und soll eine prächtige Aussicht gewähren, nicht bloß auf den Gardasee selbst nebst Sarcatal und ins Etschtal hinein, sondern auch einen weit reichenden Fernblick bis zur Adamello- und Presanellagruppe im Nordwesten und bis nach den Dolomiten im Nordosten. Vom Gardasee aus gesehen macht dieser Berg einen hervorragend schönen Eindruck.

Nach Verlassen der Station Rovereto überschreitet die Bahn einen von links kommenden Nebenfluß der Etsch, den Reno. Am rechten Etschufer wird ein schöner Wasserfall sichtbar bei dem hoch gelegenen Dorfe Tsera, einem Orte, der vorzüglichen Rotwein liefert, und zahlreiche imponierende Landhäuser aufweist.

Gegen 2 $\frac{1}{2}$ Uhr hält der Zug in der Uebergangsstation Mori. Hier muß ich mit meinem Pflegebefohlenen umsteigen. Eine Zeitlang sehen wir noch dem gen Ua und Verona fahrenden Schnellzuge nach. Ein schöner Blick in das nach Süden stark abfallende Lagarina-Tal, begrenzt von hohen Bergen! Besonders hoch (2200 Meter) auf der rechten

Seite ist der 40 Kilometer lange Monte Baldo, hinter dem sich unser Reiseziel, der 55 Kilometer lange Gardasee verbirgt.

Da noch ein Schnellzug aus Süden von Verona her abgewartet werden muß, ehe der Lokalbahnzug von Mori nach Riva abdampfen kann, haben wir Zeit, die kleinen, zierlich gebauten Wagen des bereits stehenden Zügles anzusehen. Wir wählen uns unsere Plätze auf der linken Wagenseite, weil man auf dieser Seite bei der kommenden Fahrt besser beobachten kann. Handkoffer und selbst mittelgroße Gepäckstücke kann und darf man in den Wagenabteilen nicht unterbringen; nur ganz kleines Handgepäck ist im Wagen erlaubt. Der mit der Gepäckordnung beauftragte Beamte entreißt allen aus dem Bahnhofsgebäude kommenden Reisenden das Gepäck gegen Einhändigung je einer Nummer und schafft es direkt in den Gepäckwagen. Erst unterwegs auf der Fahrt erhält man den Gepäckschein gegen das zu zahlende, nicht gerade geringe Entgelt. Eine Dame, die mit im Wagen saß, meinte: Hätte sie ihren Handkoffer in Trient direkt nach Riva expedieren lassen, so wäre die Gepäcktaxe für die Gesamtstrecke auch nicht größer gewesen.

Während die Station Mori nebst Hotel Bahnhof ganz modern gebaut und sehr sauber gehalten ist, macht in striktem Gegensatz hierzu der etwa drei Kilometer entfernte Marktflecken Mori einen sehr düsteren, teilweise fast verwahrlosten Eindruck. Er zeichnet sich durch höchst unsaubere Straßen und alte liederliche Häuser aus. Seine Bewohner sollen sich hauptsächlich durch Spargel-, Gemüse- und Tabakbau ernähren. Glücklicherweise entronnen bringt uns der Zug in einem leidlich breiten Tale nach Loppio, das mit einem schönen Schlosse geziert ist, und dann nach dem kleinen, reizend blaugefärbten Loppiosee, der durch einige Felseninseln unterbrochen ist. Die Bahn umzieht den See und steigt in einer Steigung von 1 : 36 empor in kühnen Kehren, von denen aus man wiederholt auf den Loppiosee hinabsehen kann. Nachdem sie zwischen einem Meer von riesenhaften Felstrümmern gefahren, gelangt die Bahn hinauf nach der Pashöhe bei einer Kapelle (S. Giovanni, 279 Meter) und führt nunmehr hinab durch üppige Vegetation nach

dem Flecken Nago, dicht gelegen am Rande einer Schlucht (ein Stück davon die Burgruine Benede, 289 Meter, auf steilem Felsen). Einige Reisende verlassen in Nago die Bahn, um sich zu Fuß in westlicher Richtung durch einen Delbaumwald hinab über Torbole nach Riva zu begeben, ihr Gepäck lassen sie bis zur Endstation mit dem Zuge mitgehen. Die Bahn nämlich, die von hier ab an einer Bergwand entlang sich allmählich senkt, macht einen weit ausholenden Bogen über den nördlich gelegenen Luftkurort Arco und von da südwestwärts nach Riva. Die Luftlinie von Nago nach Riva beträgt höchstens den dritten Teil der Eisenbahnlinie. Die Bahn hätte schwerlich von Nago direkt nach Riva gebaut werden können, da die Böschung von Nago nach dem Sarcatale hinab sehr bedeutend ist, und weil sich zwischen die Sarca und Riva der 377 Meter hohe, militärisch befestigte Monte Brione einschleibt, der uns auch hindert, von Nago aus unser Endziel Riva zu sehen.

Da ich heute zum ersten Male hier durchreise, benutze ich das Gebirgsbähnchen weiter und habe gleich nach der Haltestelle Nago den überraschend hohen Genuß des ersten Blickes auf den langgestreckten, tiefblauen Gardasee. Der See erscheint plötzlich in der Tiefe, unten sieht man die Mündung der Sarca, die sich durch üppige Pflanzungen des tiefen Tales hindurchschlängelt, darüber die Felsenmauern des Monte Brione und am Westufer des Sees die gewaltige, fast senkrecht aufsteigende Felsumwallung: „ein ganz einziges Bild, wie man es in den Alpen nirgends und kaum in Italien schöner findet“. Bei der langsamen Fahrt der Kleinbahn kann man sich an diesem Blick weiden, und, da heute die schönste Bitterung herrscht, kann das Auge bis ans Süden des Sees schweifen und den Denkmalsturm von S. Martino loben noch erkennen. Bei Bignole verläßt die Bahn die Bergeswand und tritt in das weite fruchtbare Sarcatal, überschreitet die Sarca selbst und gelangt nach dem bekannten klimatischen Winterkurorte Arco. Arco ist überaus günstig gelegen, gegen Nordwinde geschützt durch den sehr steilen Schloßberg, der durch die majestätisch thronende Burg gekrönt ist. An die alte Stadt Arco, die halbkreisförmig um den

Südabhang des Schloßfelsens gebaut ist, schließen sich neue Stadtteile an: so setzt sich die sogenannte Magnolienstraße in westlicher Richtung in der Villenstraße bis nach dem Vororte Chiarano fort. Den vermöhntesten Ansprüchen leistet Arco — allerdings sind auch die Preise meist nicht gering — Genüge. Jedenfalls ist Arco, wie ich mich an einem der nächsten Tage noch mehr überzeugen konnte, ein schönes Fleckchen Erde.

Nach kurzem Aufenthalte eilt nun unser Zug der Endstation Riva zu, — hindurch durch weite ~~Felder~~ fruchtbarsten Kulturgeländes zwischen dem Monte Brione und dem Gebirge Tenno. Ankunft c. 4 Uhr.

Trotz halbstündiger Verspätung gewinne ich — nach Bestellung von Logis in dem deutschen Hotel Böhm und nach Schlürfen einer Tasse Mokka — noch Zeit, durch die Stadt hindurch vorbei an dem alten historischen Uhrturm (mit den Stundenziffern von 1 bis 24) hinaus an den See und zu der meist in Fels gehauenen prächtigen Ponalestraße bis zu den Ponalefällen zu wandern. Nach der langen Eisenbahnfahrt verlangten die Gliedmaßen nach kräftiger Betätigung. Und die wundervollen Blicke von der Ponalestraße auf den blauen See, auf den Monte Brione, auf den Monte Stivo und vor allem auf den in seinen Spitzen mit Schnee bedeckten, gewaltigen Monte Baldo sind der beste Lohn.

Der schönste Blick aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, schöner als der unvergeßliche erste Blick von Nagos Höhen auf den herrlichsten aller Alpenseen, der in seinem nördlichen Teile den Vergleich mit so manchen Fjords in Norwegen aushält, — schöner als die erhabenen Blicke von der einzigen Ponalestraße, — schöner, weit wertvoller war der Blick, den ich abends in der 8. Stunde tief in die Augen eines Freundes tun dürfte, als ich diesen auf dem Bahnhof Riva in Empfang nahm, — eines Freundes, dem ich die Anregung zu meiner Gardareise verdankte, meines Freundes, des auch ihnen bekannten Vereinsmitgliedes Professor Glöckner, des lieben Kollegen, mit dem ich nun den Abend in unserem deutschen Hotel in köstlicher Stimmung die Erlebnisse des letzten Tages austauschte, und unter dessen bewähr-

ter Führung ich in den nächsten Tagen Riva selbst mit seinen reizvollen Plätzen und Straßen, unter denen eine mit Palmen und Magnolien bepflanzte mir deutlich in Erinnerung geblieben ist, dann außerhalb der Stadt die sehenswerten Baronesälle, das Kastell Tenno, Arco, Torbole und nach herrlicher Seefahrt die Schönheiten von Gardone, Fasano, St. Michele, Maderno, Toscolano mit Gaino, Bogliaco, Gargnano mit seinen zahlreichen Zitronengärten (Serren), das südlicher gelegene Salò und auf Vergnügungseefahrten Malcesine, Peschiera, Desenzano und die Halbinsel Sirmione kennen lernen sollte. In dankbarer Erinnerung an die in Gesellschaft mit dem lieben Freunde verlebten schönen Tage werde ich in Treue verharren, und am Schlusse meiner Reiseskizze wünsche ich Ihnen, meine verehrten Damen und Herren, daß auch Ihnen einmal vergönnt sein möchte, unter ebenso gediegener Führung die Schönheiten des Gardasees zu genießen.

F. L u c k e.

