

## Die Grundsteinlegung

Es ist elf Uhr am Sonntagvormittag. Ich stehe unter einem Vordach des Radverleihs am Bahnhof in Mittenwald und entsorge mein Bayerticket in den hier stehenden Abfalleimer. Es regnet. Die



gefühlte Temperatur liegt meilenweit unter zehn Grad. Der Wind drückt die tief hängenden Wolken gegen die nassgrauen Berghänge des Karwendels.

Kaum eine Stunde später muss ich mir eingestehen, dass irgendetwas bei der Planung der Tour Richtung Italien schief gelaufen ist. Dabei war das Wetter in den letzten beiden Wochen perfekt zum Radfahren gewesen. Noch am Mittwoch war Hochsommer. Am Donnerstag wollte ich direkt von zuhause mit dem Rad starten.

Zuerst nach Oberstdorf, dann weiter Richtung Davos und anschließend südwärts in die Bergamasker Alpen. Die Meteorologen waren sich schon zwei Tage vorher einig, dass am Donnerstag eine erste Kaltfront den Sommer nachhaltig beenden würde. Von Schneefallgrenzen um die 1000-Meter war dann Richtung Wochenende die Rede gewesen. Der Start am Donnerstag wurde erst einmal zu den Akten gelegt.

Da bereits für Montag ein deutliche Wetterbesserung in Aussicht gestellt wurde, kam mir die glorreiche Idee, auf abgekürzter Strecke am Sonntag zu starten. Der letzte Tag mit etwas Regen schien mir wirklich keine ernsthafter Begründung zu liefern, um weiter zu warten.

Um die wahrscheinlich verschneiten Hochgebirgspässe zu umgehen, musste die mir schon vom letzten Jahr bekannte Strecke über den Brenner herhalten. Reiseziel und Ankunftstag standen fest: am nächsten Freitagabend sollte ich in Mantova mitten in der Poebene eintreffen. Für den darauf folgenden Tag war dann bereits gemeinsames Radeln mit Elisabeth angesagt.

Als ich eine gute Stunde nach dem Start Seefeld erreiche, habe ich eigentlich schon genug. Meine Hände mit den tiefend nassen Handschuhen sind fast gefühllos und irgendwie hat es das Wasser sogar bis in meine Socken geschafft. Nur, um in diesem Mistwetter zu landen, habe ich also heute die Sendung mit der Maus verpasst. Was für ein Tag!

Am Bahnhof in Seefeld stehe ich unentschlossen vor dem Fahrplan. Dem Zug Richtung Innsbruck

konnte ich bei der Abfahrt gerade noch zusehen. Der Nächste fährt in einer Stunde. Schon deutlich früher gäbe es allerdings auch die Möglichkeit wieder zurück nach Mittenwald zu kommen. Letztendlich hält mich von dem durchaus verlockenden Gedanken, heute Abend noch in meinem eigenen warmen Bett schlafen zu können nur meine gelegentlich ausgeprägte schwäbische Sparsamkeit zurück. Schließlich müsste ich nochmal ein Bayernticket und eine Fahrradkarte erwerben. Die Chance meine Fahrkarten noch in dem Papierkorb am Bahnhof in Mittenwald zu finden, schätze ich als eher gering ein.

In der Annahme, dass es mir mit etwas gesteigertem Tempo gelingen würde, den ausgekühlten Körper wieder auf Betriebstemperatur bringen zu können, trete ich kräftig in die Pedale. Ein paar Minuten funktioniert dies sogar ansatzweise, jedoch nur solange bis es bergab geht. Schon im nächsten Ort taucht das Gelände in Richtung des 600 Meter tiefer liegenden Inntals ab. Außer Bremsen und Zittern gibt es nichts zu tun.



Auf halber Strecke kommt Abwechslung in die eisige Abfahrt. Meine Hinterradbremse gibt ihren Geist auf. Der Hebel lässt sich ohne Kraftaufwand bis zum Lenker durchziehen. Da nirgends Öl zu sehen ist, hat die Bremse wohl Luft gezogen. An Überhitzung kann es allerdings wirklich nicht liegen. Die Bremsscheibe ist gerade einmal lauwarm.

Vorsichtig und mit zahlreichen Pausen stottere ich mich talwärts nach Zirl und vor dort zum



Radweg entlang des Inns. Hier im Flachen kommt die Bremse wieder etwas zu Kräften. Bei mir kann allerdings von Erholung keine Rede sein. Selbst in voller Bewegung schlottere ich zähneklappernd. Mitten in Innsbruck hört der Regen endlich auf. Für mich kommt das allerdings etwas zu spät. Regelrechte Schüttelfrostwellen verhindern eine Weiterfahrt aus eigener Kraft.

Am Bahnhof stehe ich bald vor einem nahezu unlösbaren Problem. Obwohl das mit der Ticketauswahl am Automaten sofort klappt, stehe ich danach hilflos vor dem Kasten. Meine Hände sind völlig gefühlos und zittern wie bei einem Tattergreis. Ich schaffe es weder einen Geldschein noch irgendwelche Münzen aus meinem Geldbeutel zu entnehmen. Mir bleibt nichts anderes übrig, als die sicher schon auf das neunte Lebensjahrzehnt zugehende Dame hinter mir um Hilfe zu bitten. Sogar die Fahrkarten muss ich mir von ihr aus dem Ausgabeschlitz fischen lassen.

Zum Glück steht der Zug schon am Gleis. Trotz der durchaus gut funktionierenden Heizung komme ich nicht mehr aus der Unterkühlung heraus. Das Gefühl in den Händen will sich einfach nicht mehr einstellen. Das Zähneklappern bleibt mir dafür. Auf dem Weg Richtung Brenner unterstützt mich deshalb ein junger Mann bei der Buchung eines Zimmers. Selber kann ich das Handy einfach nicht bedienen.

Unterwegs treibt schon die eine oder andere Schneeflocke am Fenster vorbei. Als ich den Zug in Steinach verlasse, kommen mir Autos mit einer weißen Haube entgegen. Ein paar Minuten später erreiche ich mein Hotel direkt unter der großen Autobahnbrücke. Bei der Anmeldung ist eine Unterschrift zu leisten. Diese besteht heute aus irgendwelchen analphabetischen Kringeln und hat nicht die geringste Ähnlichkeit mit meinem üblichen Signum. Mein Rad trifft es am besten. Im Skiraum läuft die Heizung auf vollen Touren. Die eigentlich für Skistiefel gedachten Schuhwärmer haben die richtige Temperatur, um hier alle nassen Sachen schnell zu trocknen. Ich bleibe die erste Viertelstunde gleich hier, um selber wieder Kalorien direkt in den Blutkreislauf einzuspeisen.

Langsam erwachen die Finger wieder zum Leben und melden sich mit hämmerndem Schmerz zurück.

Am nächsten Morgen hat sich das Wetter noch nicht so richtig erholt. Soweit die tief liegenden Wolken Lücken aufweisen, geben sie den Blick auf tief verschneite Berghänge frei. Laut Internet liegen die Morgentemperaturen um den Gefrierpunkt. Die Heizung in



meinem Zimmer hat die ganze Nacht durchgearbeitet, um mich für heute wieder fit zu machen.

In den trockenen und gut vorgewärmten Klamotten fühlt es sich draußen ganz erträglich an. Nach einer nur kurzen Abfahrt zur Ortsmitte geht es gleich wieder bergauf. Der Weg ist heute wetterbedingt klar. Außer der Bundesstraße zum Brenner gibt es heute keine wirklich zu empfehlende Strecke. In den tieferen Lagen Südtirols sollen heute Nachmittag schon wieder Werte um die 20 Grad erreicht werden. Dort will ich schnellstmöglich hin.



Bis zum Pass tröpfelt es zwar immer wieder etwas, im Vergleich zu gestern ist das jedoch so gut wie gar nichts

Schon in Gossensaß mischen sich unter die letzten Regentropfen die ersten Sonnenstrahlen. Die bittere Kälte von gestern ist bald Geschichte. Allerdings erinnert mich ein deutliches Kratzen im Hals jetzt schon daran, dass ich gestern mit nicht ganz zur Wetterlage

passender Kleidung unterwegs war. Wasserdichte Handschuhe und ein dick gefütterter Winteranorak wären alles andere als verkehrt gewesen.

Der weitere Weg nach Bozen bietet keine echten Überraschung. Im Vergleich zum letzten Jahr läuft es sogar noch etwas besser. Die Teilspernung des Radweges wegen der Baustelle des Brennertunnels existiert nicht mehr. Die riesige Baustelle zwischen Sterzing und Brixen sieht trotzdem nicht viel anders aus als vor zwölf oder dreizehn Monaten.





Auf Radler in relevanter Stückzahl treffe ich auch erst in Bozen. Die Fahrt in der nachmittäglichen rush-hour ist genauso entspannt und beeindruckend wie beim letzten Mal. So eine richtige



Fahrradstadt, in der sich mehr Leute mit dem Rad als mit dem Auto fortbewegen, ist schon ein Erlebnis. Ich muss doch einmal nach Holland oder vielleicht Kopenhagen fahren, um zu sehen, wie das Ganze in einer Großstadt funktioniert.

Eine Fahrstunde südlich von Bozen beende ich den zweiten Tag der Tour. Ich kann froh sein, dass ich überhaupt noch ein

bezahlbares Zimmer bekommen habe. Herbst und Südtirol bedeutet wohl immer auch Hochsaison für deutsche Urlauber. Das sehr familiär geführte Albergo bietet auf jeden Fall Anschluss für alle Gäste. Die Oma des Hauses ist dabei die zentrale Entertainerin.

Nach einer ab der Morgendämmerung dank des einsetzenden Straßenverkehrs nicht durchgehend ruhigen Nacht steht ein strahlend schöner Tag vor der Tür. Endlich ist es sogar bereits beim morgendlichen Start warm genug, um ohne dicke Handschuhe und Mütze losfahren zu können. Als Folge des ersten Tages im Eisschrank habe ich mittlerweile Halsweh. Ich kann nur hoffen, dass die anstehende Wärme genügt, um das Ausbrüten einer richtigen Erkältung zu verhindern.

Die Fahrt durch das Etschtal ist sowohl fahrtechnisch als auch landschaftlich nur von mittlerem Interesse. Bereits in Mezzocorona biege ich rechts ab, um den bergfreien Teil der heutigen Strecke zu verlassen.

Hinauf nach Andalo sticht mir außer der normalen Straße auf der Handy-Karte keine rechte Alternative ins Auge. So quäle ich mich die 900 Höhenmeter



auf der ziemlich sonnigen Strecke nach oben. Schon auf halber Strecke beschließe ich, in jedem Fall ab Andalo den Lift zur Hilfe zu nehmen. Dieser ist zum Glück auch in Betrieb, obwohl es sich bei dem hier herrschenden Andrang kaum lohnen dürfte.



Nach der erholsamen Auffahrt ist der Weiterweg auf den ausgeschilderten Radwegen trotz zahlreicher kleinerer Anstiege richtig entspannend. Mit ein paar Schiebemetern erarbeite ich mir den Gipfel des Monte Ranzo und damit den Panoramablick hinunter zum Gardasee und hinauf in die Felswände der Brenta. Die Gegend ist wunderbar ruhig. Außer zwei Elektroradlern

habe ich seit der Bergstation niemanden mehr getroffen.

Die lange Abfahrt bis zum Beginn einer kleinen Straße in Moline durch Wiesen und sonnige Wälder macht Lust auf mehr und stellt auch mich nicht vor unlösbare Aufgaben. Zwei oder drei Kurven packe ich allerdings nicht fahrend. Obwohl sich meine hintere Bremse seit dem Totalausfall vorgestern wieder leicht erholt hat, trägt sie nach wie vor nur wenig zur Geschwindigkeitsverminderung bei. Wenigstens besteht keine Gefahr einer Bremsspur durch ein blockiertes Hinterrad.



Als ich nach ein paar Kilometern nach rechts Richtung Stenico abbiegen

will, bremst mich eine große gelbe Tafel mit Hinweis auf eine Straßensperrung. Darunter hängt ein längerer Text im Format DIN A4. Nach dreimaligem Lesen glaube ich zu wissen, dass genau ab heute irgendeine Brücke auf der weiteren Strecke gesperrt ist und somit hier gar nichts mehr geht.



Die sich damit ergebende Umleitung entpuppt sich in der Folge als ein wenig vergnügliches Unterfangen. Ab Ponte Arche nimmt der Verkehr ganz erheblich zu. Vor allem Lkw sind bald reichlich vorhanden. So lange die Straße breit genug ist, bleibt die Ausschüttung meiner Stresshormone noch im grünen Bereich. Nach einer Linkskurve beginnt allerdings ein nicht mehr ganz so breiter, dafür jedoch ziemlich langer Tunnel. Straßentunnel mit ihrer Furcht einflößenden Lärmkulisse lösen bei mir immer Angstzustände aus. Auch heute bereue ich es bitter, in der Karte nicht intensiver nach einer Umfahrungsmöglichkeit gesucht zu haben. Hätte ich allerdings gewusst, was mich am Tunnelende erwartet, wäre mir die Röhrendurchfahrt noch als Erholung erschienen.

Die dann folgenden Kilometer haben scheinbar genau heute eine Erneuerung der Farbe des Mittelstreifens erfahren. Um die frische Farbe zu schützen, wurden Warnhüte in der Fahrbahnmitte aufgestellt. Dies bedeutet, dass ich mir den 3 Meter breiten Fahrstreifen sowohl mit Kleinwagen als auch 40-Tonnern teilen muss. Um überhaupt zu überleben, fahre ich so schnell wie möglich, schere jeweils nach drei- bis vierhundert Metern aus, lasse die aufgestaute Kolonne vorbei und beginne das Spiel von Neuem. Mit den Nerven am Ende kann ich im Dorf Saone endlich die Verkehrshölle verlassen und die sehr steile, aber autofreie Auffahrt Richtung Zuclo genießen.



Nach einer wunderbar ruhigen Nacht habe ich den gestrigen Stress fast schon vergessen. Ich hoffe nur, dass mir heute auf dem Weg zum Idrosee nicht wieder Ähnliches passiert. Wenigstens gibt es hier keine Tunnel mehr.

Den ersten Teil des Vormittags verbringe ich ohnehin auf verkehrsfreien Pisten hoch über dem Talboden. Erst am höchsten Punkt der Talstraße treffe ich wieder auf die Hauptstrecke. Dort erwartet mich eine angenehme Überraschung. Es wurde ein neuer Fahrradweg gebaut. Über weite Strecke ist es eine optimal ausgebaute Schnellstrecke, die mir zur alleinigen



Nutzung zur Verfügung steht. Ein gut ausgestatteter, großer Picknickplatz bietet auf halber Strecke auch noch eine erstklassige Möglichkeit für das zweite Frühstück.



Knapp vor dem Nordufer des Idroseees schwenkt die Straße bergwärts ein. Die lange Auffahrt zum Monte Stino beginnt. Noch vort dem Dorf Bondone zweigt eine Piste ab und umrundet in langen Hangquerungen den Monte Calva auf seiner schattigen Seite. Fahrtechnisch und auch landschaftlich wesentlich interessanter wird es nach dem Monte Calva in der ansteigenden Querung zur Bocca Cocca.

Als ich gerade mühselig ein paar quer über dem Pfad liegende Bäume überquert habe, kommen mir völlig unerwartet zwei Radler mit kleinem Gepäck entgegen. Es bleibt die einzige Begegnung des heutigen Tages. Nicht einmal Wanderer sind heute unterwegs.



Obwohl es von der Bocca Cocca nicht einmal 150 Höhenmeter bis zum Gipfel des Monte Stino sind, so sind diese doch eine harte Nummer. Teilweise ist die Pfadspur extrem steil und auch noch rutschig. Ich habe richtig zu kämpfen. Erst als ich die flachere Südseite des Berges erreiche, legt sich die Neigung deutlich. Zu fahren gibt es mangels eines brauchbaren Weges dennoch fast nichts. Die Tragestrecke endet erst am Gipfel des Monte Stino.



Trotz des dunstigen Wetters ist die Aussicht durchaus eine kleine Reise wert. Dies war scheinbar auch schon im I. Weltkrieg so. Der ganze Gipfel ist eine ehemalige Stellung. Den Idrosee konnte man von hier auf jeden Fall gut kontrollieren.



Die Abfahrt hinunter zum See ist wohl fast jedem ambitionierten Bergradler ein Begriff. Ich hatte immerhin schon genug davon gehört, um tatsächlich etwas Bammel zu bekommen. Wenigstens kann ich die Sache in aller Ruhe angehen, da heute keine Gefahr besteht, dass ich besseren Fahrern den Weg versperre.

Am Seeufer angekommen, bin ich ziemlich erledigt. Von den angeblich 136 Kehren habe ich vielleicht zehn Prozent fahrend hinter mich gebracht. Bei den meisten anderen hieß es anhalten, Hinterrad um die Kurve wuchten und weiterfahren. Dazu kamen noch ein paar Stücke im durchaus exponierten Steilgelände, an denen ich auch zwischen den Kurven lieber geschoben habe. Trotzdem würde ich die Strecke gerne noch einmal versuchen. Vielleicht klappen dann 11 oder 12 Prozent der Kehren im Sattel bleibend.



Am Seeufer beschäftige ich mich erst einmal mit der kommenden Nacht. Im Internet sieht es nicht gut mit bezahlbaren Zimmern aus. Der Idrosee scheint ein teures Pflaster zu sein. Erst ab 180 Euro gibt es noch Zimmer. Um nicht gleich das Budget einer halben Woche zu verpulvern, muss ich den Suchradius erweitern. Eine Fahrstunde später erreiche ich die wirklich phantastisch gelegene Unterkunft hoch über dem See. Es gibt hier zwar kein Abendessen, aber eine Küche und ein riesiges Glas mit

Keksen. Meine Proviantreserven reichen locker, um nicht hungrig ins Bett gehen zu müssen.





Der nächste Morgen bietet von der Terrasse meines Zimmers einen selbst nach strengen Maßstäben extraordinären Ausblick über den zwischen den Bergen liegenden Idrosee. Den auch für die restlichen drei Gäste des Hauses gedeckten und überbordend beladenen Frühstückstisch habe ich als Frühaufsteher erst einmal für mich alleine.

Heute ist der letzte Tag der Fahrt durch die Alpen. Morgen steht dann die erste Hälfte der Poebene auf dem Programm. Davor graust es mir jetzt schon. Immerhin bietet sich bei allzu großem Frust dann immer noch die Möglichkeit, am nächsten Bahnhof in einen Zug zu steigen.





Nach einem gemütlichen Beginn auf einem moderat geneigten Asphaltband zweigt kurz nach dem Passo della Fobbia die Piste zum Passo di Ganone ab. Auf dem Display des Handys leuchtet allerdings ein Trail auf, der direkt auf den vor mir stehenden Gipfel führt. Den auf eine Stunde geschätzten Umweg zum Monte Manos gönne ich mir.

Nur auf den letzten hundert Höhenmetern lässt die Fahrbarkeit der vermutlich alten Kriegstrasse etwas zu wünschen übrig. Am Gipfel wird der Kocher gezückt, die letzte Tüte Kakao verflüssigt und der Ausblick in die sich im Horizont auflösende Poebene genossen. Bergab vergehen kaum zehn Minuten zurück zum Startpunkt des Abstechers.





Vom Passo die Ganone schlängelt sich der Sentiero 3 entlang der dicht bewaldeten Nordseite des Monte Zingla hinüber zum Passo della Fobbiola. Die Strecke sieht nur auf der Karte nach einer steigungsarmen Isohypsenfahrt aus. In der Wirklichkeit entwickelt sich eine anstrengende, aber



spaßbetonte Cross-Country-Fahrt mit vielen Auf und Abs.

Am Ende des Pfades steht mitten in einer sonnigen Wiese eine große Hütte. Das eigentlich laut Karte bewirtschaftete Haus ist geschlossen. Es gibt aber eine Art Winterraum, einen Brunnen und einen Grillplatz. Man könnte es hier gut für eine

Nacht aushalten. Da es noch früher Nachmittag ist, belasse ich es aber bei einer Tankpause. Ohnehin bietet mein Rucksack außer ein paar Suppenwürfeln und Kaffeepulver kaum noch etwas als Nahrung Geeignetes. Ich könnte mal wieder eine Einkaufsmöglichkeit brauchen.

Nach der Hütte geht es bergab in Richtung Valle Sabbia. Die Piste ist zwar gut gepflegt, aber ausgesprochen steil. Meine nur noch rudimentär funktionierende Hinterradbremse macht sich hier unangenehm bemerkbar, in dem sie kaum etwas zum Abbau der Bewegungsenergie beiträgt. Dafür wird die vordere Brems Scheibe so heiß, dass ich mehrere kurze Abkühlungspausen einlegen muss. Wäre ich hier in der Gegenrichtung unterwegs, müsste ich wahrscheinlich fast die gesamte Strecke schieben.

Unten angekommen ziehe ich eine ausgedehnte Schleife durch den gar nicht so kleinen Ort Vobarno. Meiner Suche nach etwas Essbarem ist allerdings kein Erfolg beschieden. Es gibt kaum Geschäfte. Eine Bäckerei und ein Gemüseladen sind beide heute Nachmittag geschlossen. Nicht einmal eine Bar ist zu finden.

Mit knurrendem Magen lasse ich mich auf einer Parkbank nieder, gönne mir mein letztes Bonbon und suche im Internet nach einem Zimmer für heute Nacht. Ein paar Kilometer talauswärts findet sich für einen erstaunlich kleinen Preis eine den Bildern nach zu urteilen richtig luxuriöse Unterkunft. Ich habe kaum gebucht, als mich schon eine E-Mail der Pension erreicht. Die Chefin muss wissen, ob ich bis 19 Uhr ankomme, da sie danach einen Auswärtstermin hätte. Ich kündige

mich für halbsieben an.

Mit den verbleibenden zweieinhalb Stunden bleibt mir noch genügend Luft für einen kleinen Umweg. In der Karte findet sich ganz in der Nähe eine Piste, die direkt auf den vor mir liegenden Hügel führt. Die knapp 700 Höhenmeter sind genau das Richtige bis zum Ende der Tagesetappe.

Die Piste ist nicht zu verfehlen. Ein Schild, das den Zugang untersagt, ist auch vorhanden. In meiner Karte handelt es sich aber um eine markierte Wanderstrecke. Ich nehme einfach mal an, dass das Verbot nicht für Fußgänger gilt. Schieben müsste ich sowieso. Der mehr als zuträglich grobe und lose Schotter stellt in Verbindung mit der Steilheit ohnehin eine wirksame Fahrsperr dar. Nach etwas mehr als einer halben Stunde erreiche ich die vorläufige Reisehöhe. Der weitere Weg führt in vielen Kurzen immer leicht bergauf und auch wieder bergab anfangs auf einer halbwegs gepflegten Piste und nach dem Passo la Fobbia auf einem schmalen Wanderweg kilometerlang durch den



Bergwald. Obwohl die Höhenunterschiede nur bei wenigen Zehnern Metern liegen, habe ich zu kämpfen. Die Zeit vergeht schneller als eingeplant. Bis ich abgekämpft den breiten Gipfelgrat erreiche, ist es genau halbsieben. Ich rufe vorsichtshalber bei meiner Unterkunft an und verspreche Gas zu geben.

Hier oben treffe ich wieder einmal auf eine Spezialität der hiesigen Gegend. Eine Abschlusstation für Singvögel wartet auf ihre Opfer. Rund um einen großen Käfig stehen Bäume mit horizontal gezogenen Ästen. Dazwischen sind noch Stangen angebracht. Äste und Stangen sollen Zugvögeln als Landeplatz dienen. Im Käfig sitzen immer mindestens zwei Gefangene. Diese sollen andere Vögel anlocken. Im kurz geschnittenen Gras stehen Wassertränken. Irgendwo am Rand der Anlage befindet sich ein viereckiger Kasten mit mehreren Löchern in der Wand. Darin sitzt dann zur Jagdzeit ein Schrotflintenbesitzer.





Nach einer Abfahrt durch rumplige Traktorfurchen und über einen schmalen Trail mit viel Stachelgebüsch stehe ich im kleine Dorf Quarena. Auf einer Bank sitzen zwei Rentner und betrachten das Geschehen auf der menschenleeren Straße. Von der von mir gesuchten Unterkunft haben sie noch nie etwas gehört. Ich steige wieder auf und bremse nach der nächsten Kurve direkt vor dem riesigen Eingangstor des gesuchten Anwesens. Die beiden Rentner sitzen praktisch auf der anderen Seite an der Hauswand.

Ich werde auf's Herzlichste von der Chefin des Hauses empfangen. Zusammen mit ihrer Mutter managt sie das kleine Bed & Breakfast. Sie spricht auch noch perfekt Deutsch, stellt mir noch ihre Tochter vor und lädt mich auf ein kühles Getränk ein. Zwei Minuten später sitze ich auf der Aussichtsterrasse mit einem frischen Bier und ein paar „kleinen Snacks“, die mir die Mutter serviert. Nach einer halben Stunde bin ich so voll gefressen, dass ich heute nichts mehr brauche. Die riesige Brotzeitplatte, der Kuchen und die abschließende Obstschale haben unter dem T-Shirt eine deutliche Kugel geformt.

Am nächsten Morgen werde ich in der gerade über der Bergkette aufgehenden Sonne wieder von vorne bis hinten verwöhnt. Das Bett mit Frühstück ist hier besser als manche Vollpension. Es ist mir schon fast peinlich, wie ich umsorgt werde.

Heute steht die erste Hälfte der Durchquerung der vor mir liegenden Poebene an. Rein von der Luftlinie sind es von hier bis zum anderen Rand bei Bologna gut 120 Kilometer. Da allerdings jede Menge Ecken und Kanten die Luftlinie verunstalten werden, erwarten mich mindestens zweihundert bergfreie Kilometer. Wenn alles klappt, treffe ich auf halber Strecke auf Elisabeth.

