


Grenzgänger

Die Ligurische Grenzkammstraße bildet auf 85 Kilometern die Trennlinie zwischen Italien und Frankreich. Wolken und bizarre Felsen geben das Szenario für ein Enduro-Paradies ab 

Grenzgänger

Bergwärts fahren ist das Größte. Das Hinterrad schleudert gut faustgroße Schotterbrocken nach hinten, genau in die Richtung, wo die Alltagssorgen zurückbleiben. Mag's auch noch so abgedroschen klingen: Mit jedem Höhenmeter wächst das Gefühl der Freiheit. Nebenbei bemerkt – das Fahren auf Schotter scheint mir immer noch die reizvollste Art zu sein, ein Motorrad sportlich zu bewegen. Rechts steigt eine überhängende Felswand auf, sie versperrt die Aussicht auf den Himmel. Links fällt der spärliche Hang fast lotrecht ab. Und mittendrin, als winzige Punkte auf dem Felsen, fahren die zwei Enduros. Es macht einfach Spaß, aus dem Morgendunst der Sonne entgegenzuklettern und einen Tag in den Bergen vor sich zu haben. Das Motorrad tänzelt. Den Bock in die Kurven drücken und mit einem kräftigen Dreh am Gasgriff aus derselben wieder herausbeschleunigen, das alles geschieht in einer fließenden Bewegung. Ich könnte losbrüllen vor Freude, genau das ist es, wofür Enduros gemacht sind.

Wenn '92 in Europa die Grenzen fallen, dann wird sich auf der Grenzkammstraße in Ligurien nichts ändern. Schon seit Jahrzehnten kann jedermann über diese Straße die Trennlinie zwischen Italien und Frankreich an zahlreichen Stellen überschreiten, ohne daß irgendein Uniformträger einschreitet.

Es geschah zwischen den beiden Weltkriegen, als italienische Militärs auf die Idee verfielen, dort oben in den unzugänglichen Ligurischen Alpen, wo es nur einsame Almen, Wolken und bizarre Felsen gibt, eine Straße anzulegen. Den Vorstellungen der Vaterlandsverteidiger gemäß hatte sie natürlich nicht Zweck, die Grenze durchlässiger zu machen. Ganz im Gegenteil, sie sollte so befestigt und besser kontrolliert werden können. Mussolini, der italienische Duce, unterstützte das Projekt nach Kräften.

Die Straße, auf der damals schweres Kriegsgerät, Baumaterial für Alpenfestungen und später dann Munition in die Berge geschafft wurde, besitzt heutzutage nur noch Freizeitwert. Dennoch wird die Grenztrasse von den Behörden leidlich in Schuß gehalten. Warum, ist unklar. Vielleicht für die Geländewagen der Grenzpolizei, die dort droben von Zeit zu Zeit auf Kontrollfahrt geht? Oder für Waidmänner, die ihre Jagdreviere bequem erreichen wollen?

Foto: Harald Milla



Die südliche
Auffahrt zum
Colle di Tenda
zählt sage
und schreibe 48
Kehren bis auf
1871 Meter Höhe

Bei Nebel kann es gefährlich werden, also besser zu zweit „naufi“ fahren

Grenzgänger

in seiner „Alpen-Bibel“ lakonisch feststellt, daß an ausgesetzten Stellen Randsteine die einzige moralische Absicherung bilden würden, dann irrt er sich: Weder von moralischer noch sonst irgendeiner Absicherung kann die Rede sein. Ohne Übergang fällt der Hang fast senkrecht neben der Straße ab. Den Blick stur geradeaus gerichtet – dorthin, wo die Maschine aufsteigen soll –, um ja nicht abgelenkt zu werden von einem unkalkulierbaren Schwindelgefühl, hangeln wir uns empor.

Die ersten Ruinen der für die Ewigkeit gebauten Truppenunterkünfte starren aus blinden Fensterhöhlen ins Land. Endlich bleibt Zeit zum Schauen, wie der Nebel im Tal mit der Sonne darüber um die Sicht-Herrschaft kämpft. Bisweilen ist nichts zu sehen, dann wieder bleibt die Sonne klarer Sieger und erlaubt aus 2000 Meter Höhe einen phantastischen Blick über die Pässe Colla di Langan und Colla Melosa. Wir klettern durch die alten Kasematten und versuchen uns vorzustellen, hier monatlang in der Einsamkeit Wache zu schieben.

Das muß jene im „Denzel“ beschriebene Spitzkehre sein, von der aus links die Cime de Marte angefahren werden könnte, wäre der 2136 Meter hohe Aussichtspunkt, von dem aus das Mittelmeer zu sehen sein soll, nicht mittlerweile gesperrt worden. Glücklicherweise besitzt die Kammstraße noch zahlreiche andere Höhepunkte. Die Auffahrt zum Passo di Tanarello zum Beispiel hat es in sich. Erst rutschen die Räder auf dem glitschigen Boden weg, dann suchen sie sich ihren Weg durch sandige Kurven, um schließlich über kindskopfgroße Wackersteine und gewachsene Felsstufen zur Paßhöhe hinaufzueiern – wieder ohne jegliche Absicherung zum Hang hin. „Piste Touristique“ steht auf einem Wegweiser zu lesen – eher

ein Warnschild als ein Hinweis auf eine besonders schöne touristische Route. Diese Variante, die sich wahlweise vom Passo di Collardente rechts ab über den Colla San Bernardo und die Ortschaft Mónesi auch umfahren läßt, taugt nicht für Enduro-Anfänger.

Oben auf dem Tanarello empfängt uns vielstimmiges Schafgeblöke und untermalt eine atemberaubende Aussicht. Nicht verwirren lassen sollte sich der „Grenzgänger“ von der unterschiedlichen Schreibweise einzelner Hinweisschilder. Schließlich sind wir hier in einem Gebiet unterwegs, das einmal zu Frankreich und dann wieder zu Italien gehört. Zumeist geht die Sprachverwirrung aber glimpflich ab. Der Passo di Tanarello etwa heißt auf französisch Pas du Tanarel, und die Ortschaft La Brigue nennt sich auf italienisch Briga.

Drei Spitzkehren hinter dem Tanarello abwärts, dann noch einen teilweise abgerutschten Weg wieder hinauf, und wir befinden uns auf dem höchsten anfahrbaren Punkt der Kammstraße, der gar nicht zu übersehen ist. Nahe dem Gipfel krönt eine mächtige steinerne Christusfigur den Monte Saccarello, den wir uns mit einigen Wanderern teilen müssen, die mit dem Sessellift von Mónesi aus heraufgefahren sind. Fingerdicke Stahlrohre halten das Erlöserdenkmal aufrecht, auf daß es nicht eines Tages vom Wind umgeweht werde.

Bis in den Mai hinein ist das Gebiet um den Monte Saccarello ein Skiparadies, im Sommer kommen Ausflügler zum Aussichtspunkt, entweder per Lift oder per pedes. Sogar ein jugendlicher Rollerfahrer mit seiner Liebsten als Sozia hat sich hierauf verirrt. Nachdem aber bereits eines jener Vespa-Dreiräder mit Ladefläche und winziger Fahrerkabine in höchsten Tönen die Straße von Mónesi heraufgejault ist, wundert uns rein gar nichts mehr.

Neben einem Pärchen mit Schäferhund packen auch wir unseren Proviant aus und machen erst einmal Picknick.

Nachdem die breiten Lenker unserer Enduros den Kampf mit dem Schotter beträchtlich erleichtern, ja ihn erst möglich zu machen scheinen, kommt das Treffen mit einer Gruppe sportlicher Moto-Guzzi- und Ducati-Fahrer einer Begegnung mit Außerirdischen gleich. Entsprechend abgekämpft sehen die Burschen hinter ihren Stummelkern denn auch aus. „Ja mei, freilich tut mir das Kreuz weh“, antwortet der so

Befragte, dessen Guzzi kaum mehr als fünf Zentimeter Federweg bietet. Nein, ein zweites Mal würde er nicht mehr hier entlang fahren. Mit Erleichterung nimmt die Gruppe unseren Hinweis auf den Abzweig nach Mónesi auf, wo der rettende Asphalt wartet.

Wild präsentiert sich die Berglandschaft auf den folgenden 45 Kilometern zum Tenda-Paß. Ohne Abbiegemöglichkeit schlängelt sich die einspurige Piste mal links, mal rechts an schroffen Berghängen hinauf und hinunter.

Die Baumgrenze unter sich lassend, bewegen wir uns jetzt ständig oberhalb der magischen 2000-Meter-Höhenlinie. Die Räder tänzeln über groben Schotter, ständig wechselt das Panorama. Gleich bleiben nur die Farben: das saftige Grün der Almwiesen, das Grau der Felsen, das tiefe Blau des Himmels.

Später dann ziehen die Schatten der Wolken über die Berge, und am Col des Seigneurs verschwinden die Motorräder im Nebel. So bekommen wir auch nichts mit von der mächtigen Felswand des Punta Marguareis, mit 2650 Metern die höchste Erhebung der Ligurischen Alpen. Auch daß wir wieder einmal die Fronten von Italien nach Frankreich gewechselt haben, merken wir erst wieder am Col de la Boaire, wo uns ein Grenzschild darüber aufklärt. Die einzigen Lebewesen in dieser gottverlassenen Gegend sind ein paar Kühe, die sich scheinbar auch der recht trostlosen Umgebung angepaßt haben – im einheitlichen Grau tragen sie ihre Haut zu Markte. Ein Hirtenunterstand ist das einzige Zeichen menschlichen Lebens.

Ein Abstecher zum verfallenden Fort Tabourde, schon nahe am Tenda-Paß, dem Endpunkt der Kammstraße, lohnt sich vor allem bei klarer Sicht. Uns zu Füßen liegt das Tal der Roya, eines windungsreichen Gebirgsbaches, der bei Ventimiglia ins Mittelmeer fließt. Vom Fort aus können wir auch einen Blick auf die 48 Kehren werfen, die uns noch bevorstehen, um vom Tenda-Paß wieder talwärts zu gelangen. Wie ein nie enden wollender Lindwurm windet sich die Straße vom Colle di Tenda den Berghang hinunter. Schon vom Hinschauen wird einem schwindelig. Wenn all die Touristen, die den Berg unterirdisch im Tunnel durchqueren, wüßten, was ihnen da entgeht. Wir genießen Kurve für Kurve und lassen schließlich im Tal der Roya unsere BMWs ausrollen.

So wie wir den Tag in Pigna mit einem Cappuccino begonnen haben, beenden wir ihn mit einem Café au lait in einem Straßencafé in dem idyllischen Örtchen Saorge. Und diesmal stimmt auch das Essen – schließlich sind wir hier in Frankreich, und es ist Zeit fürs Diner. Beim Schmausen ließe sich darüber diskutieren, wann wir auf französischem und wann auf italienischem Boden unterwegs waren. Doch das ist ganz egal, denn die Ligurische Grenzkammstraße ist in Wahrheit grenzenlos, vor allem für Grenzgänger wie uns.

Harald Malta



Schotterpiste

WAS SPASS MACHT, IST NICHT IMMER ERLAUBT

Endurofahren macht erst richtig Spaß, wenn der Untergrund zum Motorrad paßt – Schotter und Sand sollten es sein, auf Asphalt kann auch gern mal verzichtet werden. Nun ist nicht alles, was Spaß macht, auch erlaubt oder wird uneingeschränkt geduldet. In Deutschland, Österreich und in der Schweiz sind die meisten Schotterpisten für den öffentlichen Verkehr gesperrt, nur noch in Italien, Frankreich und Jugoslawien sind alte Militär- und Paßstraßen, die der Teemaschine noch nicht zum Opfer gefallen sind, fast ungehindert zu befahren. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, sollte der Tourer daran denken, bei einer Fahrt über Schotterpisten sein Fahrverhalten den landschaftlichen Erfordernissen anzupassen: Schotterpisten in den Alpen sind keine Rennstrecken und auch keine Trainingsbahnen für Moto-Crosser. Endurofahren macht auch dann noch Spaß, wenn der Gasgriff nur halb aufgedreht wird. Daher sollten Belästigungen und Schädigungen der Natur auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Andernfalls könnte es auch auf der **Ligurischen Kammstraße** so kommen wie zum Beispiel am französischen **Chaberton**, der mittlerweile für Motorradfahrer gesperrt ist, oder am **Tremalzo**, wo Bestrebungen der italienischen Behörden in eine ähnliche Richtung zielen. Über die zeitliche **Befahrbarkeit** der Ligurischen Kammstraße läßt sich keine genaue Auskunft geben, das hängt zu sehr von den Wettergegebenheiten ab. Eine offizielle Wintersperre gibt es nicht, allerdings ist die Kammstraße normalerweise erst ab Mitte Juni schneefrei. Wegen stets möglicher **Wetterumschwünge** in den Bergen sollte man eine Tour nur in Begleitung unternehmen.

Alpi Maritim

VORMITTAGS IN DIE BERGE, NACHMITTAGS ANS MEER

Nicht einmal 30 Fahrminuten liegen Mittelmeer und Seealpen voneinander entfernt, also das rechte Revier, um Endurofahren mit Badeurlaub zu verknüpfen. „**Albium intemellium**“ nannte sich einst das an der Nerviamündung gelegene **Ventimiglia**. Etwas weiter westlich lag die römische Siedlung „**Albintimillium**“. Aus beidem wurde im Laufe der Jahrtausende Ventimiglia, Ausgangsort für Ausflüge ins Roya-Tal (auf italienisch Roia). Aus römischer Zeit stammt das Amphitheater, während aus der mittelalterlichen Glanzzeit Ventimiglias der Dom und die Kirche San Michele

REISE-TIPS LIGURIEN

ALLES AUF EINEN BLICK

Für die **Anreise** in das Gebiet der Ligurischen Kammstraße sollte sich der Tourer ruhig Zeit lassen, zu viele sehenswerte Landschaften, die sich ebenso für einen Urlaub empfehlen, liegen am Wegesrand. Der schnellste Weg, etwa von München aus, führt über den Brenner via Mailand bis an die italienische Riviera. Über San Remo und Ventimiglia erreicht man so dann über die Nationalstraße 204 das Tal der Roya. Aus dem westdeutschen Raum bietet sich die Anfahrt über Frankreich – Mulhouse, Lyon, Marseille, Nizza – an. In Italien wie in Frankreich sind **Autobahn-Benutzungsgebühren** zu zahlen, die für die Strecken Brenner-San Remo und Mulhouse-Nizza jeweils zwischen 40 und 60 Mark ausmachen. Wer die Ligurische Grenzkammstraße befahren möchte, sollte sich bewußt machen, daß er die Grenzen zweier Länder streift, nämlich die von Frankreich und Italien. Entsprechend muß sich der Tourer vorbereiten. Für beide Länder genügt für die **Einreise** der Personalausweis oder Reisepaß. Unbedingt mitnehmen sollte man die **grüne Versicherungskarte**. Auf jeden Fall gehören zwei Währungen in die Geldbörse. Trotz der Nähe des einen Landes zum anderen wird nicht immer die jeweils fremde **Währung** akzeptiert. 1000 italienische Lire (L) entsprechen derzeit etwa 1,35 Mark, 100 französische Franc (FF) momentan circa 29,60 Mark. Wer die Küste landeinwärts verläßt, wird feststellen, daß die Menschen in den Bergen den Wert des Bargeldes noch richtig zu schätzen wissen. Schecks und Kreditkarten sind dort verpönt. Wer also vor Ort Geld wechseln will, sollte dies in den Ferienorten an der Küste tun. Die **Öffnungszeiten** der **Banken** liegen in der Regel von 8.30 bis 13.30 und von 15.00 bis 18.00 Uhr. An den Wochenenden bleiben die Schalter geschlossen. Wichtige Unterschiede zwischen beiden Ländern

gibt es in der **Benzinversorgung**. Während die Preise für den Liter Sprit in Frankreich bei 1,50 bis 1,60 Mark liegen, muß der Motorradfahrer in Italien dafür bis zu 2,00 Mark bezahlen – vorausgesetzt, er hat sich vorher nicht mit **Benzin-Gutscheinen** eingedeckt. In Italien verbilligt sich der Sprit damit um 30 Pfennig pro Liter. Allerdings werden die Coupons nur im „**Paket**“ mit Gutscheinen für die Autobahngebühren angeboten. Löhnen werden sich diese Pakete auch nur für Tourer, die längere Zeit in Italien verweilen wollen. Welcher Motorradfahrer kann schon zum Beispiel das Paket „**Italien Nord**“ für 230 Mark ausschöpfen? Freilich können die nicht benötigten Gutscheine zurückgegeben werden, wofür aber eine Gebühr fällig ist. Gutscheine werden von den ADAC-Geschäftsstellen, an der Grenze und vom italienischen Fremdenverkehrsamt ENIT ausgegeben.

Folgende **Verkehrsregeln** gilt es in Italien und Frankreich zu beachten: In Italien herrscht auf Autobahnen Tempolimit 130 km/h, auf Landstraßen 100 km/h und innerorts 50 km/h. In Frankreich lauten die betreffenden Grenzwerte 130 km/h auf Autobahnen, 90 km/h auf Landstraßen, 60 km/h innerorts. Wer seinen Führerschein noch nicht länger als ein Jahr besitzt, darf in Frankreich höchstens 90 km/h fahren. Motorräder unterhalb von 150 cm³ Hubraum sind von italienischen Autobahnen verbannt.

Wichtig ist korrektes Verhalten bei **Unfällen**: Unterschreiben Sie niemals ein Papier, dessen Inhalt Sie nicht verstehen. Das gilt ganz besonders für das in Frankreich von der Polizei üblicherweise verwendete Unfallprotokoll – das „**Constant amiable**“. Und sollten Sie in den abgelegenen Regionen der Alpi Maritim auf **Pannenhilfe** angewiesen sein, dann können Ihnen vielleicht die folgenden Werkstätten helfen: Garage des Nations in Tende (Total-Tankstelle), Tel. (930) 46591, oder Agri Moto, 72 av. Georges Bidault, ebenfalls in Tende, Tel. (930) 47443.

Zeugnis von einstiger Macht und Pracht der Stadt ablegen. Aufgrund ihrer Bedeutung als wichtiger Handelsplatz stritten sich Genueser, Grimaldis, Savoyer und Napoleon um die Herrschaft an der französisch-italienischen Grenze. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand die letzte Gebietsverteilung im Jahre '47 statt, als das Land und die Städte um Tenda (auf französisch Tende) sowie Briga (Breil-sur-Roya) an Frankreich fielen. Von den ständigen Auseinandersetzungen in dieser Region zeugt nicht nur die Errichtung der Ligurischen Kammstraße als Kontroll- und Befestigungsweg, sondern das beweisen darüber hinaus die Höhlen und Unterstände am Felskap von Ventimiglia, die – zu einem kleinen Museum umgebaut – täglich außer montags besichtigt



werden können. Auf seinem Weg zur Grenzkammstraße nach Pigna kommt der Tourer durch das Dorf **Dolceacqua**. Die steinerne Bogenbrücke über die **Nervia**, die die beiden mittelalterlichen Ortsteile miteinander verbindet, dürfte zu den meistfotografierten Motiven in den Seealpen gehören. Oberhalb der Brücke, am Hang, steht die Ruine der Doria-Burg, deren Grundmauern bis ins 13. Jahrhundert zurückdatieren. Bekannt ist der Ort für sein Olivenöl, und auf dem Marktplatz steht sogar ein Denkmal zu Ehren der Ölmühle.

Vom **Monte Saccarello** aus, dem höchsten anfahrbaren Aussichtspunkt auf der Grenzkammstraße, lohnt sich auch ein Abstecher über **Mónesi**, den Wintersportort, nach **Triora**. Dieses typische ligurische Bergdorf diente einstmals den Genuesern als Grenzort gegenüber dem mächtigen Ventimiglia. Kein Wunder also, daß Triora heute als Attraktion fünf mittelalterliche Burgen vorzuweisen hat. Sehenswert sind auch die zahlreichen Kirchen, zehn an der Zahl. Und das bei gerade mal 500 Einwohnern. Nach dem Abstieg vom **Col de Tende** hinunter ins Roya-Tal ist Tende der erste größere Ort, in dem es sich anzuhalten lohnt. Typisch sind die dunklen Schieferhäuser, deren Entstehung bis ins 15. Jahrhundert zurückreicht. Seit 1947 gehört der Ort zu Frankreich, während er selbst zur Zeit der Annexion durch die französische Grafschaft Nizza im Jahre

REISE-BAROMETER

Planungsaufwand: **hoch**

1 2 3 4 5 6

Kosten: **hoch**

1 2 3 4 5 6

Erholungswert: **mäßig**

1 2 3 4 5 6

Schwierigkeitsgrad: **sehr hoch**

1 2 3 4 5 6

Die Bewertung bezieht sich auf die Route des Autors und nicht allgemein auf das betreffende Reise-Gebiet

1860 weiterhin unter italienischer Flagge stand. Südlich von Tende, in **Saint Dalmas**, zweigt eines der unheimlichsten Täler zum 2872 Meter hohen **Mont Bégo** ab, der während der Bronzezeit Naturgottheiten geweiht gewesen sein soll. So erklären sich auch Wissenschaftler die über 100000 Eingravierungen auf den Felswänden im „**Tal der Wunder**“. Zur Besichtigung der Malereien kann sich der Tourist einen Führer mieten und entweder in einem zweitägigen Fußmarsch oder mit geländegängigen Fahrzeugen dorthin gelangen. Die Adresse:

Bureau des Guides Haut Roya, 51 rue Cotta, F-06430 Tende, Tel. (0033) 930 46872. Noch etwas weiter südlich im Tal steht – am Berhang der **Gorges de Saorge** liegend – die alte Festung, die der Schlucht den Namen gab: **Saorge**. Der steinalte Ort vermittelt den Eindruck, als sei hier die Zeit stehengeblieben. Enge, dunkle Gassen führen den Fremden durch dicht an dicht gebaute Wohnhäuser, und das Franziskanerkloster aus dem 17. Jahrhundert erinnert an Umberto Eccos mittelalterlichen Krimi-Roman „Im Namen der Rose“.

Essen & Schlafen

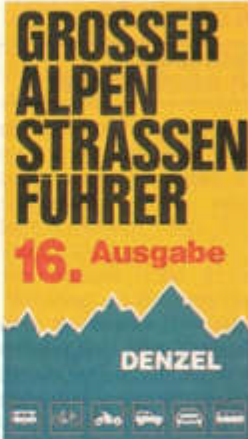
LIGURISCHE KÜCHE UND EINFACHE GASTHÖFE

Während an der Küste in den Nobel-Orten San Remo und Nizza die Palette von der Fast-Food-Bude bis zum Haute-Cuisine-Restaurant reicht, bietet die Region der **Alpi Maritim** dem Gast vornehmlich eine zwar einfache, aber sehr schmackhafte Küche. Den Reiz der Landschaft haben mittlerweile aber auch einige vornehmere Restaurants erkannt und sich vom Meer in die Berge zurückgezogen. Sicherlich nicht zu den preiswertesten Gaststätten, dafür aber zu den besten gehört das „**Gianni**“ in Dolceacqua. Ligurische Küche, Gemüseorten, italienische Teigwaren und Lammgerichte stehen auf der Speisekarte ganz oben. Eine gute Adresse für Tourer mit kleinerem Geldbeutel ist zum Beispiel das Hotel und Ristorante „**Terme**“ in Pigna, wo auch für italienische Verhältnisse recht preisgünstig übernachtet werden kann. Ein Doppelzimmer mit Dusche, kostet 34000 Lire, das sind umgerechnet etwa 46 Mark. Auf französischer Seite sei das „**Hotel du Centre**“ in Tende erwähnt, wo der Tourer sein Motorrad in der Privatgarage des Hotelbesitzers kostenlos abstellen kann. Hier kostet das Einzelzimmer mit Dusche inklusive Frühstück 152 Franc (50 Mark), das Doppelzimmer 170 Franc (ca. 57 Mark). Wer hingegen an der Küste ein preiswertes Zimmer sucht – hier finden sich im übrigen auch zahllose Campingplätze –, wendet sich am besten in Ventimiglia an die **Azienda Turismo**, Via Cavour 61, I-18039 Ventimiglia IM.

Reiselektüre

DAS NIEMANDS-LAND IM BUCHHANDEL

Spezielle Literatur über die Ligurische Kammstraße ist so selten zu bekommen wie Wasser in der Wüste. Hier ist der Enduro-begeisterte Tourer daher einzig auf den „**Großen Alpenstraßen-Führer**“



aus dem Denzel-Verlag angewiesen. Dieser 48 Mark teure Strecken-Katalog widmet sich in seinen Beschreibungen recht ausführlich der Region Ligurien, speziell der Kammstraße. Die „**Bibel**“ der Alpenfahrer gehört in jedes Bücherregal. Ansonsten scheint die beschriebene Region unter der Rubrik Niemandland im Buchhandel geführt zu werden. Über Ligurien gibt es zwar einige Reiseführer, das Grenzgebiet zwischen Italien und Frankreich wird darin aber nur beiläufig erwähnt. In diese Sparte fällt der „**Reiseführer durch Ligurien**“ für 27,80 Mark aus dem Sapeg-Verlag, der sich vornehmlich mit kulturellen Sehenswürdigkeiten Liguriens befaßt. Zumindest einen kleinen Einblick in unser Zielgebiet geben die beiden HB-Bildatlanten „**Côte d'Azur**“ und „**Italienische Riviera**“ für jeweils 11,50 Mark, die sich immerhin mit einigen Ortschaften westlich und östlich der Kammstraße beschäftigen und passende Bilder dazu liefern. An Straßenkarten empfehlen sich von Michelin die Nr. 195 „**Côte d'Azur**“ und aus dem Verlag Kümmertly+Frey „**Liguria**“ vom Touring Club Italiano. Wer über einzelne Ortschaften im ligurischen Grenzgebiet Informations- sowie Kartenmaterial wünscht, der wende sich an das **Staatliche Italienische Fremdenverkehrsamt ENIT**, Kaiserstr. 65, 6000 Frankfurt, Telefon (069) 237430. Je genauer die Anfrage, desto gründlicher wird auch die Information ausfallen, die der Tourer von ENIT zu erwarten hat.

