Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 33 (1929-1930)

Heft: 18

Artikel: Im Flugzeug Basel-Amsterdam

Autor: Zinniter, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-670589

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Untersuchung war noch nicht zu Ende geführt.

Aber das neu entdeckte Verfahren schien gute Aussichten zu haben. Man redete schon von einer neuen Fabrik, die im Entstehen war.

Und Nächte kamen, da Sigmund kein Auge schloß. Einmal hatte er einen schreckhaften Traum. Er schaute eine weite Ebene. Mitten drin stand eine Fabrik, die Werkstätten mit den langen Fensterfluchten, und drei mächtige Schlote ragten in den tiefblauen Himmel. Die Maschinen machten einen gleichmäßig schüttern= den Lärm, und geschäftige Arbeiter schoben kleine Züge von Rollwagen von einer Halle zur andern. Er selber ging mitten unter ihnen und schaute mit Behagen dem Werke zu. Die drei Schlote begannen zu qualmen. Dichte schwarze Rauchfäulen stießen sie aus. Und kein Windlein rührte sich. Die Luft war drückend. Wenn nur ein Wirbel hineingefahren wäre und die Wolfen mitgenommen hätte! Aber sie lager= ten sich dicht über der Fabrik und fingen an, den Himmel zu verdunkeln. Nur noch wie durch einen engen Schleier brach die Sonne durch die sich immer gefahrdrohender zusam= menballenden Schwaden. Bald war sie nicht mehr zu erkennen.

Und die drei Kamine warfen unaufhörlich neuen Rauch heraus. Sigmund rannte in den Feuerraum und rief den Heizern zu: Es ist genug! Aber sie schienen ihn nicht zu hören und schoben Schaufel um Schaufel in die glühens den Schlünde. Und wie er wieder ins Freie trat, bemerkte er, wie ein Aschenregen über die Dächer stäubte. Er deckte sachte den Boden ein, und alles, was im Bereiche der Fabrik lag, erhielt seinen schwarzen und ungemütlichen Beslag. Bald watete Sigmund wie in hohem Wüstensand, nur, daß die Körner wie Kohle waren und Wagen und alles, was herumstand,

mit einer dunkeln Schicht belegten. Das Schnaufen wurde schwer, und Sigmund wurde bang. Es war, als ob auf einmal finstere Nacht hereindräche. Wie in einem Labyrinth war er gesangen. Er hied mit den Armen um sich und suchte sich Luft und Bewegungsfreiheit zu versichaffen. Aber sie waren wie Blei, er konnte sie kaum mehr heben.

Die drei Kamine rauchten noch immer. Der Aschenregen fuhr dichter und schwerer herniesder. Es war nicht mehr leicht, nur einen Fuß zu rühren. Wenn es so weiter ging, wurde die ganze Fabrif unter dem steigenden Kuß begraben. Sie begrub sich selber. Sigmund schrie und versuchte aus der immer bedenklicher werdenden Lage sich zu befreien. Er stöhnte.

"Was ist dir?" "Die Fabrik!"

Gerda schüttelte den aufgeregten Träumer. "Sieht denn gar niemand, wie wir hier unten zu Grunde gehen?"

"Sigmund! Wach auf!"

Jetzt richtete er sich empor und öffnete die Augen.

"Schrecklich!" Er atmete tief und schaute sich um. Er horchte in die Nacht. Irgendwo in der Stadt schling eine Uhr. Es dauerte wohl noch eine gute Weile, dis der Morgen da war. Nun drehte er das Licht an, um ganz zu erwachen. Doch, wie auch die unheimlichen Traumgesichte sich verflüchtigten, sie marterten ihn noch immer. Er kam ins Grübeln und Rechnen und nie an ein Ende.

Che es tagte, erhob er sich. Früher als sonst fuhr er in die Stadt. Er ging in die Fabris und fand alles in Ordnung. Die Arbeit hatte bereits begonnen.

Dann kehrte er um in sein Bureau und versgrub sich in ein Bündel gewichtiger Akten.

(Fortsetzung folgt.)

Im Flugzeug Basel—Amsterdam.

Von Otto Zinnifer.

Da faß ich gestern wieder am Flugplat Sternenfeld; ich saß während Stunden wieder am Tischchen, an dem wir vor drei Wochen vor dem größen Flug ins Blaue und in den europäischen Norden hinaus unsern Kaffee getrunken haben. Ich saß wieder da und geriet beim Kommen und Gehen der Flugzeuge langsam, doch unentrinnbar wieder in den Bann dieser gewaltigen Zauberei, die man Fliegen nennt und die uns in ihrer heutigen Auswirkung noch genau so unbegreiflich vorkommt wie am Tage ihrer ersten Versuche. Es ist nicht nur die Sehnsucht nach der Ferne, nach dem Abenteuer, die uns aufhorchen läßt, wenn ein Motor in den Lüften rauscht; was uns dabei erregt, ist vielmehr das Staunen vor dem menschlichen Geist, der in einer schöpferischen Stunde die Überwinsdung der Schwerkraft erfunden hat. Wie die Lösung dieses Kätsels möglich war, ist selbst noch ein Kätsel geblieben. Ich saß wieder da



Bafel.

und erlebte beim Heulen der Sirene, beim Näherkommen der Flugzeuge, bei ihrer Lansdung, bei ihrem Start und allmählichen Wiesberentschwinden über den abendlich umdämmersten Bergen nochmals die Stappen unseres Fluges.

Wir hatten uns Amsterdam, die jedermann von Jugend auf durch Johann Peter Hebels prächtige Schulbuchgeschichte "Kannitverstan" mit ihrem Hafen, ihren Grachten, Gebäuden und Menschen vertraute Stadt an der Zuider= see zum Ausgangspunkt einer Frieslandfahrt erwählt. Und da bestiegen wir also an einem jener wundervollen Hochsommertage um Mitte Juli, die fast mit Gewalt zum Reisen verlockten, das fürzlich aus der Taufe gehobene ein= motorige Passagierflugzeug "Rigi 158" der Fluggesellschaft "Balair", das gegen zwei Uhr nachmittags mit der Bestimmung Amsterdam startbereit im Flughafen lag. Ein bischen Herzflopfen vielleicht, ein bischen erhöhter Puls= schlag? Nichts davon, kein Gedanke an Gefahr. Man klettert mit jener Selbstverständlichkeit in den Leib dieses Riesenvogels, mit der man im Eisenbahnzug Platz nimmt. Der Motor springt

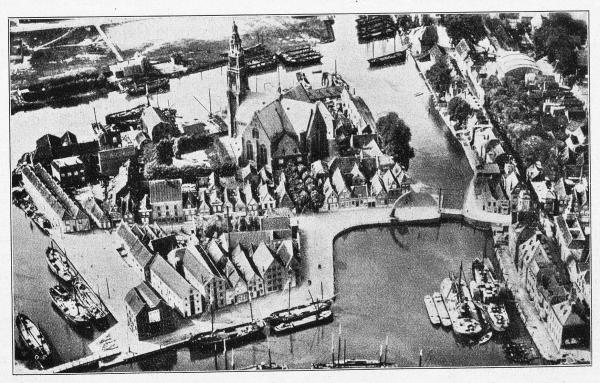
an, mit heulender Gewalt schlägt der metallene Propeller die Luft, die, wild geworden, den Ka= sen peitscht. Die Radkeile werden weggezogen, langsam rollt die Maschine den Flugplat hin= auf, macht Kehrt und rennt mit Vollaas die Strecke zurück, um direkt vor dem Flugbahnhof in die Schwebe zu gehen. Dieses Absetzen von der Erde in die Luft, dieser übergang vom Fahren ins Fliegen vollzieht sich so tastend und unbemerkt, daß man seiner erst mit dem Ent= schwinden des grünen Rasengrundes inne wird. Ein lettes Winken zum Schiebefensterchen hinaus, und schon reißt uns der Motor über den Rhein, über Kleinbasel hinweg. Die Straßen da unten werden zu Gäßchen, die Menschen zu frabbelnden Käfern, die Tramwagen und Autos zu Kinderspielzeugen. Lächerlich, wie geschäftig sich diese kleinen Wesen bewegen. Schienen= stränge glitern in der Sonne und laufen nach allen Richtungen in die Welt hinaus; als ob der Luftweg nicht viel einfacher, nicht viel besser und schöner wäre.

Der Luftweg? Vielleicht bliebe man doch beffer auf der Erde? Mir tropft der Schweiß von der Stirn; nach der ersten Viertelstunde Flug nistet sich ein leises Schwäche= und Schwindel= gefühl im Kopfe ein. Sonderbar, wie dort einer noch den Leitartikel des "Journal de Genève" lesen kann! Ober tut der Kerl nur so? Ich bin die Höhenluft sonst sehr gewöhnt; hier aber, fünfhundert Meter im fackenden Flug= zeug über dem Elfaß, das Trommelfell vom Donnern des Motors zerhämmert, einen fäse= bleichen Reisegenossen und Kollegen als vis-àvis, und in steiler Bahn immer höher ins Blaue emporgeriffen, auf sechshundert, siebenhundert, achthundert und neunhundert Meter — hier schwindet die Gemütlichkeit dahin. Damit hatte es aber auch sein Bewenden, und eigentlich luft= frank wurde niemand. So glitten in rascher Folge und ohne daß wir viel davon merkten, Hüningen, Mülhausen und Kolmar unter dem Flugzeug hinweg.

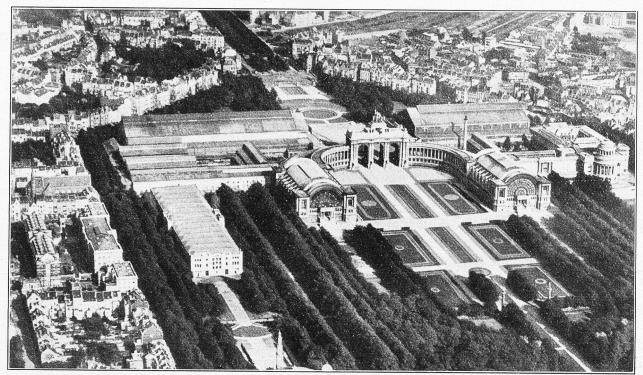
Beim Zusteuern auf die Vogesen stieg der Höhenmesser auf tausendfünshundert Meter, um sich bei dieser Zahl für die nächsten paar Flugstunden zu etablieren. Diese Höhenlage wiese eine viel regelmäßigere Luftdichtigkeit auf, so daß daß "Rigi 158" mehr und mehr in ein ruhiges, stadiles Gleiten überging. Da erst wurde uns das Fliegen zum Genuß. Wenn auch das Flugzeug zuweilen noch um einige Meter durchsackte, so quittierten wir das nun bald mit einem überlegenen Lächeln, mein Gefährte und ich. Wir hatten uns bereits an das

Klopfen bes Motors gewöhnt und den ganzen Menschen wieder zurückgewonnen, indes der Mann mit dem "Journal de Genève" selig eingeschlafen war. Wir waren der Schwere der Erde enthoben, das eigene Körpergewicht schwand dahin, man war nur noch Seele im unendlich flaren Blau und von dem einen großen Wunsch besessen, nie mehr hinabtauchen zu müssen in die Mühen und Sorgen des Alltags. So, mit dem Gefühl, aus Raum und Beit entrückt zu sein, ging uns Wunder über Wunder des Fliegens auf.

Wenn sich mein Reisenotizbuch über die Strecke Basel—Luxemburg ausschweigt, so hat das seinen Grund darin, daß sich vom Flugzeug aus die Kontrolle für den Ungeübten vollständia verwischt. Die Geschwindigkeit entwindet ihm jeden Maßstab. Nur der vorüberhuschende Flugzeugschatten in tausendfünfhundert Meter Tiefe über Berge und Täler, über Bachläufe, Wiesen und Ackerbreiten gibt ihm den vagen Begriff davon, wie rasch das über die Erde hin= geht. Selbst anhand der Karte mit der eingezeichneten Fluglinie bleibt die geographische Orientierung über die Gegend ausgeschlossen. Ist dies übrigens so nötig? Ist es nicht genug, das Wunderwerk von Relief, das da unten in sommerlichem Frieden ausgebreitet liegt, in seinen Hauptzügen und Umrissen in sich hinein= zusaugen?



Maaslouis.



Brüffel.

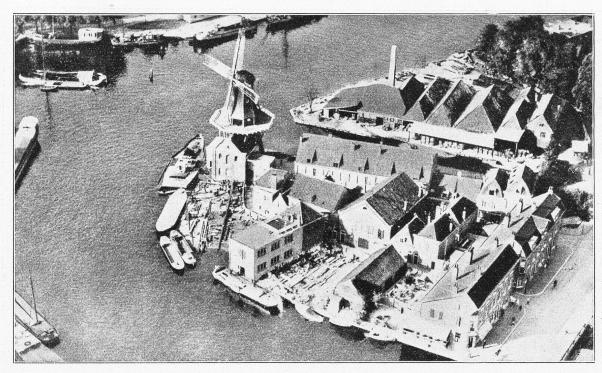
Der Pilot, dieser Luftreiter mit Ablernase und stahlblauen Augen unter der Lederkappe, deutet mit einer Handbewegung nach Osten. Richtig, dort hebt sich hinter den Bergen ein großes schimmerndes Etwas am Horizonte ab: Straßburg. Wir messen: nun sind wir nach der ersten Flugstunde halbwegs zwischen Basel und Luxemburg. Wir sind in tausendfünschundert Meter Höhe; regelmäßig hämmert der Motor; in ruhigem Fluge schweben wir in die Welt hinaus — der schönste Tag meines Lebens.

Daß ein solcher Flug, daß ein solches Erleb= nis uns allen ermöglicht ist, verdanken wir den gewaltigen Errungenschaften der modernen Technik; Errungenschaften, deren ganze Größe sich uns erst auf einer Luftreise einprägt. Welche Achtung nötigt uns die Leistung des Flugzeugmotors ab! Das dröhnende Krafttier, das uns so treulich auf der Luftbahn mit fort= reißt, atmet reinen Geist und Wille des Men= schen, es atmet beide in ungeheurer Multipli= kation. Der Zauberei des Fliegens gehört die Welt und die Zukunft. Das Flugzeug trägt den Weltfrieden auf seinem Rücken. Es, das uns im Ablauf weniger Stunden über Länder dahin= trägt, wird die Grenzmauern niederreißen; es wird die Völker und Nationen einander näher= bringen. Mit ein paar Litern Benzin und Öl wird das Flugzeug mehr für den internationalen Ausgleich tun, als ein ganzes Heer von gut=

besoldeten Ministern mit Konferenzen und Versträgen.

Wir haben während zwei Stunden das nordöstliche Frankreich überflogen; nun geht es be= reits über belgische Lande Brüffel zu. Die Ardennen sind überstiegen. Namur liegt unter uns. Als filbernes Band windet sich die Maas dahin und verliert sich in der Ferne. Wir fol= gen der Eisenbahnlinie Namur=Brüffel, die als schwarzer, schnurgerader Strich die Ebene schnei= det. Weit vorn blitt etwas Weißes auf: das Erkennungssignal des Brüffeler Flugplates. Der Luftreiter mit Adlernase und stahlblauen Augen verringert die Tourenzahl. Der Höhenmesser fällt von tausendfünfhundert Meter rasch auf tausendzweihundert, auf tausend, auf achthundert Meter herab. Gleichzeitig drückt die Luft wie bei einer Schußfahrt im Gebirge aufs Trommelfell. In geringer Höhe überflie= gen wir die roten, gelben und blauen Blumen= felber der Vororte Brüssels. Dann über die Dächer der großen Stadt dahin, in majestä= tischer Schleife um den Flugplatz und in sanf= tem Gleitflug auf die Erde. Das Flugzeug rollt über den Rasen zum Hangar.

Der Verkehr im Brüffeler Flughafen! Das kommt und geht, fliegt an und fliegt ab, das knattert und rattert, als hätte der Herrgott mit seinem Finger in ein großes Wespennest gestochen. Ein englisches Kiesenslugzeug liegt zum



Haarlem.

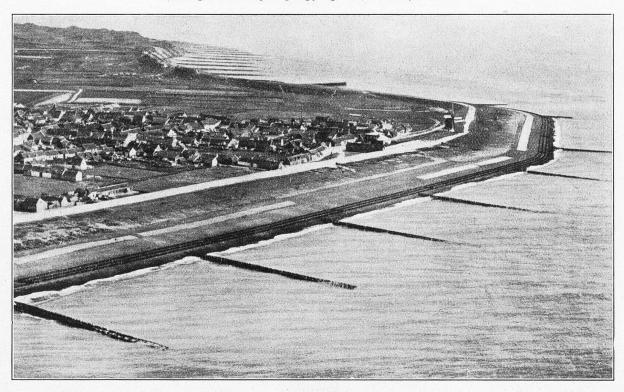
Abflug bereit. Einige zwanzig Passagiere haben in seinem Leibe Platz genommen. Mechanifer haben Leitern angestellt und bringen die Propeller in Schwung. Das An und Ab auf diesem Flugplatz wickelt sich mit jener Selbstverständ= lichkeit ab, wie sie etwa in einem internationa= Ien Bahnhof zu beobachten ist. Der Motor un= feres "Rigi 158" wird, während sich die Passa= giere im Gartenrestaurant eine leibliche Stärfung gestatten, einer Revision unterzogen; Ben= zin und Öl werden nachgefüllt, und schon wird aufs neue zum Einsteigen gerufen. Der Propeller springt an, Staub wirbelt auf, wieder rollt der stolze Vogel etwas unbehilflich zum Hafen hinaus, macht draußen auf dem Plate Rehrt, nimmt Vollgas und schwingt sich wieder in die Lüfte.

Wieder bleibt die Erde zurück; rasch sind wir auf tausendzweihundert Meter. Der Flugzeugschatten huscht über dieses ebene, weit zu überschauende belgische Land, kreuzt Eisenbahnstränge, Straßen und Wasserläuse, setzt über Wiesenslächen, Gärten und Fabriken hinweg. Rechts unten liegt Mecheln, Antwerpen kommt in Sicht. Prächtig nimmt sich aus der Logelschau sein riesiger Festungsgürtel aus. Die Quartiere rücken näher zusammen, und dann geht's direkt über diese Stadt, die still und von der Sonne beglänzt da unten liegt. Nun eine Strecke weit der Eisenbahnlinie Antwerpen—

Rotterdam entlang. Die belgische Grenze ist passiert; wir fliegen über Holland. Links draußen verschlammtes Inselgewirr. Wir freuzen das Maasdelta; ein langgestreckter Kohlenschlepper furcht das Wasser; er scheint mit seiner Last kaum vorwärts zu kommen. Wieder dreht der Pilot die Tourenzahl herab, das Ohrensausen setzt ein, wir gehen in Rotterdam nieder, um nach kurzem Aufenthalt die letzte Etappe zu nehmen. Ich habe einst zu Fuß und mit der Eisenbahn holländisches Gebiet durchstreift. In dieser einen kurzen Flugstunde aber habe ich von diesem Lande mehr gesehen, als damals während zwei Wochen.

Der Abend fällt ein. Das "Rigi 158" gleitet in unendlich ruhigem Fluge seinem heutigen Ziele entgegen. In einsamer Gegend, eine Wegstunde außerhalb Amsterdams, geht das Flugzeug zur Erde. Bald ist die Paßz und Zollschranke passiert; freundliche Beamte bedienen uns, indes der Riesendogel in den Handaus verfrachtet, und in abendlicher Fahrt bringt uns der Wazgen in manchem Zick und Zack auf nicht besonz den int manchem Zick und Zack auf nicht besonz ders guten Straßen — das Clement der Holzländer ist das Wasser — nach Amsterdam. Auf einem der belebtesten Plätze der Stadt steigen wir aus. Nicht verstaubt und müde, wie weizland der gute "Kannitverstan"!

Da sind wir nun und gehen umher. Wir



An der Scheldemundung.

trinken das Leben dieser gesegneten und frohen Stadt an der Zuidersee in uns hinein. Wir schlendern straßauf und straßab, um schließlich in einem dieser lustigen Boulevardcasés Platz zu nehmen und über das Erlebte nachzusinnen. Sechs Stunden sind seit dem Start auf dem Sternenfeld verstrichen. An einem Nachmittag hat uns die Zauberei des Fliegens in eine andere Ecke Europas versetzt. Dieses eine hat uns der Flug Basel—Amsterdam gelehrt: Die Erenzen werden verwischt, die Bölker rücken einanz der näher, unser Erdteil, heute noch in Nationen zerteilt, wird bald der Raum einer einzigen Familie sein.

Inselbewohner.

Am Tage nach unserer Ankunft in Amsterbam statteten wir der Insel Marken einen Besuch ab. Marken ist ein Eiland draußen in der Zuidersee mit etwas mehr als tausend Einwohnern. Die Amsterdamer Schiffahrtsgesellschaften haben frühzeitig dafür gesorgt, die Insel dem Fremdenverkehr zu eröffnen. An schönen Sommertagen fahren oft Hunderte von Touristen hier hinaus, um diesen sonderbarsten Flecken Hollands kennen zu lernen. Und wirklich, niemand hat den kleinen Ausflug zu bereuen, niemand wird ohne tiese Eindrücke nach Amsterdam zurückschren. Die Bewohner von Marken haben ihre Tradition bis auf den heutigen Tag bewahrt; trot des Fremdenverskehrs, trot der relativen Nähe des Festlandes sind sie Inselleute, sind sie das weltabgeschlossenste Volk Europas geblieben. Man schaut und staunt, aber es ist schon so: ein Geißhirt auf der Göscheneralp nimmt sich neben einem Mann von der Insel Marken wie ein Weltsmensch aus.

Die Motorbootfahrt nach den Oranje= sluizen, dem Durchgangstor zur Zuidersee, vermittelte uns so recht ein Bild vom Verkehr im Amsterdamer Hafen; von diesem Verkehr, dem diese Stadt ihren gewaltigen Reichtum verdankt. Amsterdam ist Sitz der großen Reeder des Landes. Das kommt und geht, legt an und geht von Stapel mit einem Fleiß und einer Geschäftigkeit, wie man sie nur im Bienen= staate zu finden wähnt. Es sind nicht weniger als dreitausend große Seeschiffe mit zusammen 15 000 000 Tonnen Inhalt, die jährlich in die= sen Hafen einlaufen. Zwar steht Amsterdam im Durchgangsverkehr hinter Kotterdam und Antwerpen erheblich zurück, aber als Stapel= platz für Kolonialwaren aus den holländischen Rolonien in Ostindien gehört es zu den wichtig= sten Plätzen Europas. Man erinnert sich, daß der gute "Kannitverstan" sich vor Verwunde=



Rotterbam.

rung ob der Zahl der Ballen und Fässer, die beim Löschen eines Schiffes zum Vorschein kamen, an die Stirne schlug. Ich rauche, während ich schreibe, ein Pfeischen bekömmlichen Tabak: er hat seinen Weg über Amsterdam genommen. Was alles wird noch in dieser gesegneten Stadt verladen, was alles mehrt noch den Reichtum des Reeders "Mynheer Pepersforn"? Zucker und Reiskommen aus den ostsindischen Besitzungen daher, Kaffee, Tee, Geswürze, Indigo, Diamanten und hundert ans dere wohlriechende und kostbare Sachen.

In den Oranjesluizen werden die Schiffe auf den Pegelstand der Zuidersee gehoben. Die Holländer sind ein erwerbstüchtiges Volk. Das bewies der Klarinettist, der uns von der Kampe aus einige Nationalhymnen zum besten gab, die den Passagieren den Aufenthalt verkürzen sollten. Als uns aus dem Potpourri auf einmal auch die eigene vaterländische Weise überssiel, da zuckten wir zusammen, mein Freund und ich, wir glaubten uns als Alpensöhne verraten und erkannt. Da aber weder der Klarinettist noch sonst ein Mensch von uns Notiznahm, atmeten wir auf. So ging auch dieser Kelch an uns vorüber. Bevor das Tor nach

ber Zuidersee aufging, setzte der Musikant behend wie eine Katze über irgend einen Verbindungssteg auf unser Boot, um sich von den gerührten Vertretern so vieler Vaterländer schön bezahlt zu machen. Dann gings in angenehmer, ruhiger Fahrt auf die Zuidersee hinaus. Langgestreckte Frachtkähne glitten heime wärts vorüber. Wundersam leuchteten in der Sonne die braunen Segel der Fischerbarken. Drüben an Land drehten sich gelassen die Flügel einer Windmühle.

Unser Boot ließ Marken rechts liegen und drehte zunächst in Bolendam, einem kleinen Festlandsischerborfe, bei. Die Fremdenindustrie hat hier den höchsten Grad ihrer Entwicklung erreicht. Kaum recht an Land gestiegen, wird der Tourist von ganzen Gruppen von trachtensgeschmückten, krämernden Frauen empfangen und solange am Rockschöß festgehalten, dis er sich aus den tausend und abertausend wertslosen Dingen ein kleines Andenken erstanden hat. Es gibt in dieser Hinsicht zwischen Capri und Volendam kaum einen Unterschied. Hier oben im Norden siel uns der gewaltige Kindersreichtum auf, mit dem dieses Fischerdorf "gesegnet" ist. In den hintern Gassen trasen wir



Umfterdam.

Familien, die sich von einem Kindergarten faum unterscheiden. Das Erstaunliche dabei aber ist, daß der Besucher in Volendam kaum eine Dekadenz der Bevölkerung zu konstatieren vermag. Er freut sich im Gegenteil an den frischen, gesunden und ausdrucksvollen Gesichtern der Frauen und Kinder dieser Kindergar= tenfamilien. Etwas anders verhält es sich freilich mit den Männern. Ich kann mich nicht er= innern, einen einzigen Volendamer bei der Ar= beit gesehen zu haben. Vielmehr hockte an diesem warmen Julinachmittag die gesamte Dorf= mannschaft am Strande bei ihren Kischerkästen, sie hockte da, blinzelte in die Sonne und rührte kein Glied. Man hatte den Eindruck, als hockten sie schon seit Jahrhunderten so da. Jawohl, die Fischer von Volendam haben Zeit zu war= ten, bis sich der Fisch in ihre Netze läßt. Mir stieg das Bild von den Zermatter Bergführern auf, die Pfeischen rauchend den lieben Sommer lang auf dem Mäuerchen sitzen und auf gute Kundschaft warten, indes die Frauen schwere Arbeit verrichten.

Von Volendam brachte uns das Boot in einer halben Stunde nach dem Miniaturhafen der Insel Marken, dieser Insel, die zu besuchen

man uns mit so eindringlichen Worten empfohlen hatte. Wir gingen durchs Dorf und sahen uns um. Wir hatten einen andern Erd= teil betreten. Unter den Fenstern und Türen begegnet der Tourist einem Menschengeschlecht, das er nicht mehr erkennt. Wo blieben die hochgewachsenen, fräftigen Fischergestalten, wo blieb die holländische Sauberkeit, Gesundheit und Gemütlichkeit? Was haben die Leute in diesen winkligen Gassen mit ihren Nachbarn auf dem Festland noch gemein? Aus den grobgeschnitz= ten, stumpfen Gesichtern blickten uns so ausdruckslose Augen entgegen, daß uns ein Schauer über den Rücken lief. Wir trachteten eiligst weiterzukommen. Doch überall dasselbe furcht= bare, idiotische Bild, ohne Unterschied bei Mann und Frau und Kind: verkrüppelte, verbogene Gestalten, die sich apathisch in die Ecke drückten. Es schlich ein Mann mit Kinderärmchen vor= über; seine Beine waren beim Fußgelenk dicker als beim Knie. Und das war nur eine der vielen Jammerfiguren. Die Leute von Marken haben allerdings ihre Tradition bewahrt. Sie sind das Volk einer kleinen Insel geblieben. Sie haben sich seit Jahrhunderten vom nahen Festland abgeschlossen und sind dabei moralisch

und physisch zugrunde gegangen. Sie haben ihren Stolz um den Preis der Dekadenz, der Verkommenheit bezahlt. Was erreichten sie das mit? Sie erreichten damit die Herausbildung eines eigenen Sprachidioms und einer besondern Tracht.

Welches ist der tiefere Grund dieser Weltverschlossenheit? Die Religion. Die Volensdamer, die nächsten Nachbarn auf dem Festsland, sind katholisch; die Bewohner von Marsken haben sich zum Protestantismus bekannt. Der Religionsstreit ist hier die Kluft, die zwei Welten trennt. Die Leute von Marken leben so sehr für sich, daß es keinem einfallen würde, eine Volendamerin als Gattin heimzusühren. Und alles andere ist viel zu entsernt. Die Leute von Marken sind der Inzu ah t verfallen, diesem scheußlichen Laster, das an ihrer Lebenssem scheußlichen Laster, das an ihrer Lebenssem

fraft zehrt. Unbedenklich heiratet der Vetter die Base, Blutsverwandtschaft hin, Blutsverwandtschaft hin, Blutsverwandtschaft her. So ist es seit Jahrhunderten, und Jahrhunderte wird es noch so bleiben. Und keine Kegierung, keine Königin sagt ein Wort dazu.

Wir hatten genug von dieser Insel; wir waren froh, wieder fortzukommen. Ein wunders barer Abend lag über der Zuidersee, die trotzihrer Seichtheit viel zu tief ist, als daß sich die Menschen die Hände über die Wasser zu reichen getrauten. Auf der Horizontlinie standen ferne Kirchtürme, standen wieder jene braunen Segel von Fischerbarken. Gelassen drehten sich irgendwo die Flügel einer Windmühle. Der große Abendsriede breitete sich auch auf die Insel Marken.

Meeresstrand.

Ans Saff¹ nun fliegt die Möve, Und Dämmrung bricht herein; Ueber die feuchten Waften² Spiegelt der Abendschein.

Graues Geflügel huschet Neben dem Wasser her; Wie Träume liegen die Inseln Im Nebel auf dem Meer. Ich höre des gährenden Schlammes Geheimnisvollen Ton, Einsames Vogelrusen — So war es immer schon. Noch einmal schauert leise Und schweiget dann der Wind;

Vernehmlich werden die Stimmen,

Die über der Tiefe find.

Theodor Storm.

Bu unfern Bildern.

Die Bilber "In der Sennhütte" und "Sennenknabe" (Seiten 417 und 419) find Reproduktionen von Gemälden des Kunstmalers Robert Wettstein, geboren 1895 in Illnau.
Er besuchte die Kantonsschule in Winterthur,
nußte für einige Zeit, was dem natursiebenden und freiheitsdurstigen Jüngling schwer siel,
als Notariatssehrling Bureaustanb schlucken,
und trat dann in die Kunstgewerbeschule Zürich
ein. Zwei Jahre später bereiste er Italien: Florenz, die Toscana, Benedig, arbeitete hierauf in
Baris, Genf und München und faßte wieder
festen Fuß in Illnau. Seine tief innerliche
Beranlagung heißt ihn, die göttlichen Wunder
der Natur künstlerisch zu gestalten.

In verdankenswerter Weise hat uns die Basler Luftverkehr U.-G. "Balair" in Basel photographische Aufnahmen — aus dem Flugzeug
aufgenommen — der Städte Basel, Brüssel,
Maaslouis, Haarlem, Amsterdam, Rotterdam,
sowie der Scheldemündung zur Illustration
des Artisels "Im Flugzeug Basel-Amsterdam"
zur Verfügung gestellt. Interessant ist es, auf
dem Bilde "Scheldemündung" zu sehen, welch'
riesige Dämme erstellt werden nußten, um das
tieser als das Meer liegende Land mit den
schmucken Städten und Dörfern vor dem Einbruch des Meeres zu schüßen.

¹ haff, durch eine Landzunge begrenzter Meeresteil.

² Watt, Untiefe, seichte Stelle an der Rufte.