

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: 19.02.2026

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 Fensterflüchten, und drei mächtige Schloste ragten in den tiefblauen Himmel. Die Maschinen machten einen gleichmäßig schüttenden 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 Schloste begannen zu qualmen. Dichte schwarze Rauchsäulen stießen sie aus. Und kein Windlein rührte sich. Die Luft war drückend. Wenn nur ein Wirbel hineingefahren wäre und die Wolken mitgenommen hätte! Aber sie lagen 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 zusammenballenden 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 glühenden 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 Be- lag. Bald watete Sigmund wie in hohem Wüstensand, nur, daß die Körner wie Kohle waren und Wagen und alles, was herumstand,

mit einer dunklen Schicht belegten. Das Schnau- fen wurde schwer, und Sigmund wurde bang. Es war, als ob auf einmal finstere Nacht her- einbräche. Wie in einem Labyrinth war er ge- fangen. Er hieb mit den Armen um sich und suchte sich Luft und Bewegungsfreiheit zu ver- schaffen. Aber sie waren wie Blei, er konnte sie kaum mehr heben.

Die drei Kamine rauchten noch immer. Der Aschenregen fuhr dichter und schwerer hernie- der. Es war nicht mehr leicht, nur einen Fuß zu röhren. Wenn es so weiter ging, würde die ganze Fabrik unter dem steigenden Ruß 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 schlug eine Uhr. Es dauerte wohl noch eine gute Weile, bis 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.

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

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

(Fortsetzung folgt.)

Im Flugzeug Basel—Amsterdam.

Von Otto Zinniker.

Da saß ich gestern wieder am Flugplatz Sternenfeld; ich saß während Stunden wieder am Tischchen, an dem wir vor drei Wochen vor dem großen Flug ins Blaue und in den europäischen Norden hinaus unsren Kaffee getrunken haben. Ich saß wieder da und geriet beim Kommen und Gehen der Flugzeuge langsam, doch unentrinnbar wieder in den Bann dieser gewaltigen Bauhöfe, die man Fliegen nennt und die uns in ihrer heutigen Auswirkung noch ge-

nau 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 Überwin- dung der Schwerkraft erfunden hat. Wie die Lösung dieses Rätsels möglich war, ist selbst noch ein Rätsel geblieben. Ich saß wieder da



Basel.

und erlebte beim Heulen der Sirene, beim Näherkommen der Flugzeuge, bei ihrer Landung, bei ihrem Start und allmählichen Wiederentwinden über den abendlich umdämmerten Bergen nochmals die Etappen unseres Fluges.

Wir hatten uns Amsterdam, die jedermann von Jugend auf durch Johann Peter Hebel's prächtige Schulbuchgeschichte „Kaninitverstan“ mit ihrem Hafen, ihren Grachten, Gebäuden und Menschen vertraute Stadt an der Zuidersee 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 einmotorige Passagierflugzeug „Rigi 158“ der Fluggesellschaft „Balair“, das gegen zwei Uhr nachmittags mit der Bestimmung Amsterdam startbereit im Flughafen lag. Ein bisschen Herzschlag? Nichts davon, kein Gedanke an Gefahr. Man klettert mit jener Selbstverständlichkeit in den Leib dieses Riesenbogens, mit der man im Eisenbahnzug Platz nimmt. Der Motor springt

an, mit heulender Gewalt schlägt der metallene Propeller die Luft, die, wild geworden, den Rasen peitscht. Die Radkeile werden weggezogen, langsam rollt die Maschine den Flugplatz hinauf, macht kehrt und rennt mit Vollgas die Strecke zurück, um direkt vor dem Flugbahnhof in die Schwebé zu gehen. Dieses Absezen von der Erde in die Luft, dieser Übergang vom Fahren ins Fliegen vollzieht sich so tastend und unbemerkt, daß man seiner erst mit dem Entschwinden des grünen Rasengrundes inne wird. Ein letztes 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 krabbelnden Käfern, die Tramwagen und Autos zu Kinderspielzeugen. Lächerlich, wie geschäftig sich diese kleinen Wesen bewegen. Schienenstränge glitzern 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.

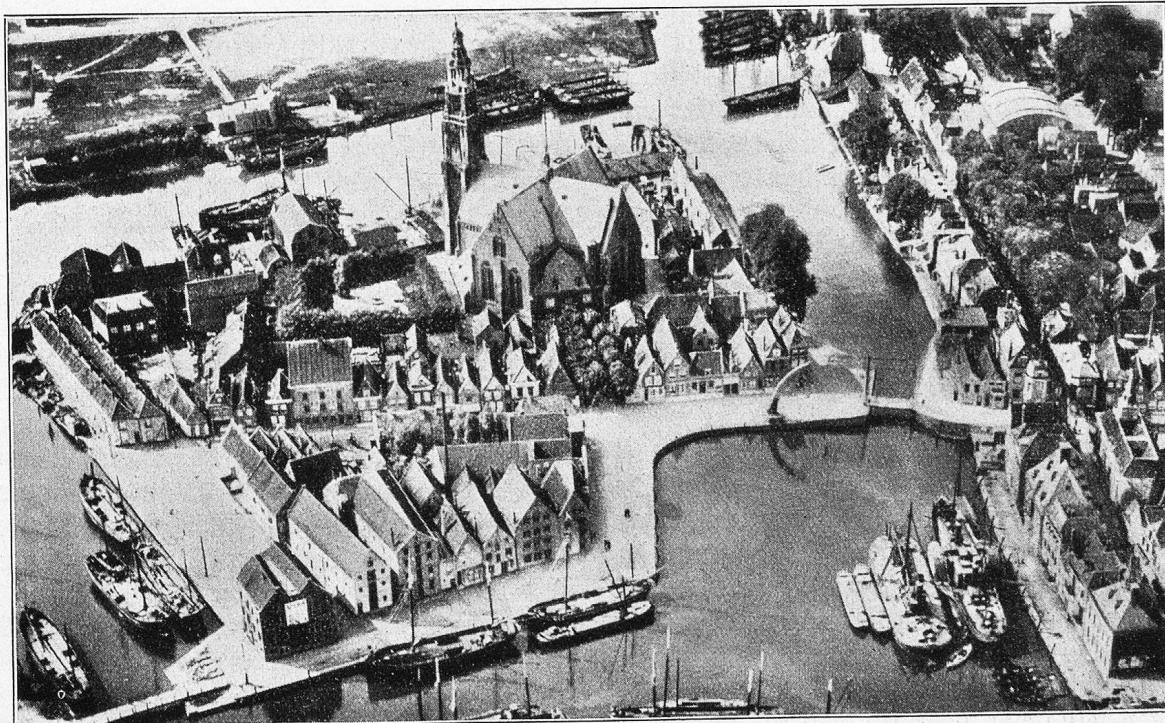
Der Luftweg? Vielleicht bliebe man doch besser auf der Erde? Mir tropft der Schweiß von der Stirn; nach der ersten Viertelstunde Flug

nistet sich ein leises Schwäche- und Schwindelgefühl im Kopfe ein. Sonderbar, wie dort einer noch den Leitartikel des „Journal de Genève“ lesen kann! Oder tut der Kerl nur so? Ich bin die Höhenluft sonst sehr gewöhnt; hier aber, fünfhundert Meter im sackenden Flugzeug über dem Elsaß, das Trommelfell vom Donnern des Motors zerhämmt, einen fäsebleichen Reisegenossen und Kollegen als vis-à-vis, und in steiler Bahn immer höher ins Blaue emporgerissen, auf sechshundert, siebenhundert, achthundert und neunhundert Meter — hier schwindet die Gemütlichkeit dahin. Damit hatte es aber auch sein Bewenden, und eigentlich luftfrank wurde niemand. So glitten in rascher Folge und ohne daß wir viel davon merkten, Hüningen, Müllhausen und Kölmar unter dem Flugzeug hinweg.

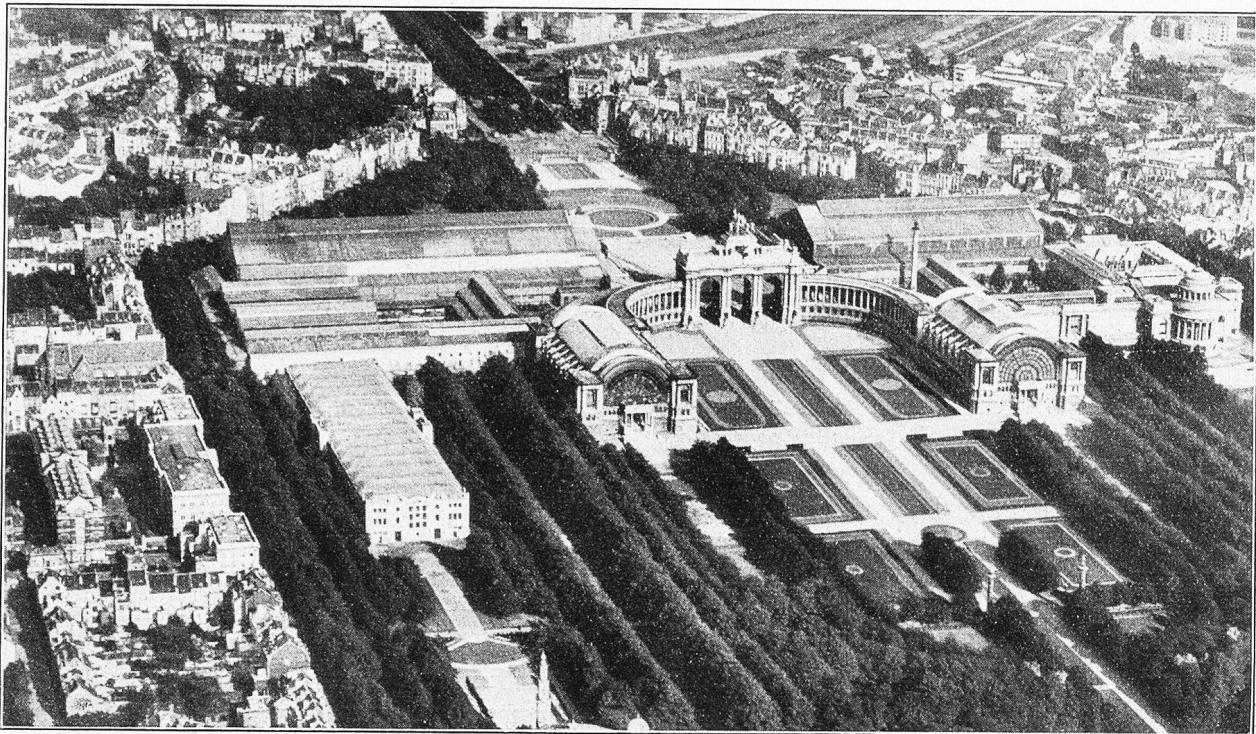
Beim Besteuern auf die Vogesen stieg der Höhenmesser auf tausendfünfhundert Meter, um sich bei dieser Zahl für die nächsten paar Flugstunden zu etablieren. Diese Höhenlage wies eine viel regelmäßigere Luftdichtigkeit auf, so daß das „Rigi 158“ mehr und mehr in ein ruhiges, stabiles Gleiten überging. 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 des 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 klaren 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 Zeit 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 vollständig 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 hingehst. 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 ausgebretet liegt, in seinen Hauptzügen und Umrissen in sich hineinzusaugen?



Maassluis.



Brüssel.

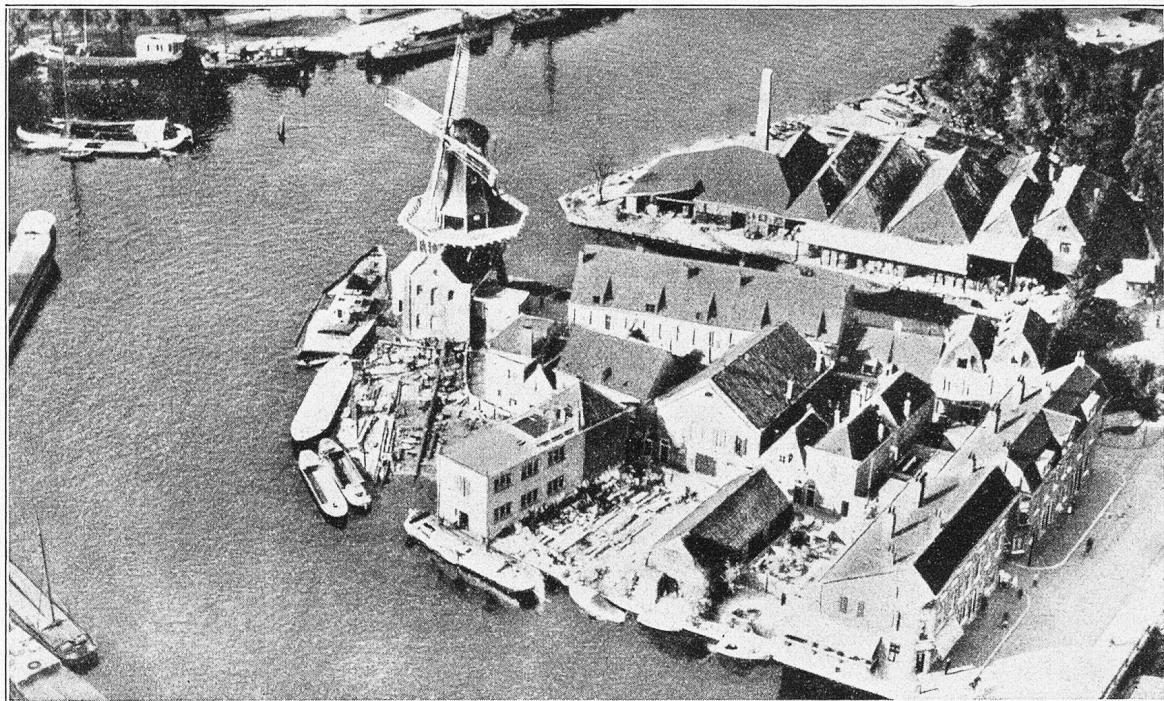
Der Pilot, dieser Lufstreiter mit Adlernase und stahlblauen Augen unter der Lederkappe, deutet mit einer Handbewegung nach Osten. Richtig, dort hebt sich hinter den Bergen ein großes schimmerndes Etwas am Horizonte ab: Straßburg. Wir messen: nun sind wir nach der ersten Flugstunde halbwegs zwischen Basel und Luxemburg. Wir sind in tausendfünfhundert 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 Erlebnis uns allen ermöglicht ist, verdanken wir den gewaltigen Errungenschaften der modernen Technik; Errungenschaften, deren ganze Größe sich uns erst auf einer Lufstreise einprägt. Welche Achtung nötigt uns die Leistung des Flugzeugmotors ab! Das dröhrende Krafttier, das uns so treulich auf der Luftbahn mit fortreißt, atmet reinen Geist und Wille des Menschen, es atmet beide in ungeheurer Multiplikation. Der Bauberei 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 dahinträgt, wird die Grenzmauern niederreißen; es wird die Völker und Nationen einander näherbringen. 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 Verträgen.

Wir haben während zwei Stunden das nordöstliche Frankreich überflogen; nun geht es bereits über belgische Lande Brüssel zu. Die Ardennen sind überstiegen. Namur liegt unter uns. Als silbernes Band windet sich die Maas dahin und verliert sich in der Ferne. Wir folgen der Eisenbahnlinie Namur-Brüssel, die als schwarzer, schnurgerader Strich die Ebene schneidet. Weit vorn blitzt etwas Weißes auf: das Erkennungssignal des Brüsseler Flugplatzes. Der Lufstreiter 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 überfliegen wir die roten, gelben und blauen Blumenfelder der Vororte Brüssels. Dann über die Dächer der großen Stadt dahin, in majestätischer Schleife um den Flugplatz und in sanftem Gleitflug auf die Erde. Das Flugzeug rollt über den Rasen zum Hangar.

Der Verkehr im Brüsseler 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 Riesenflugzeug liegt zum



Haarlem.

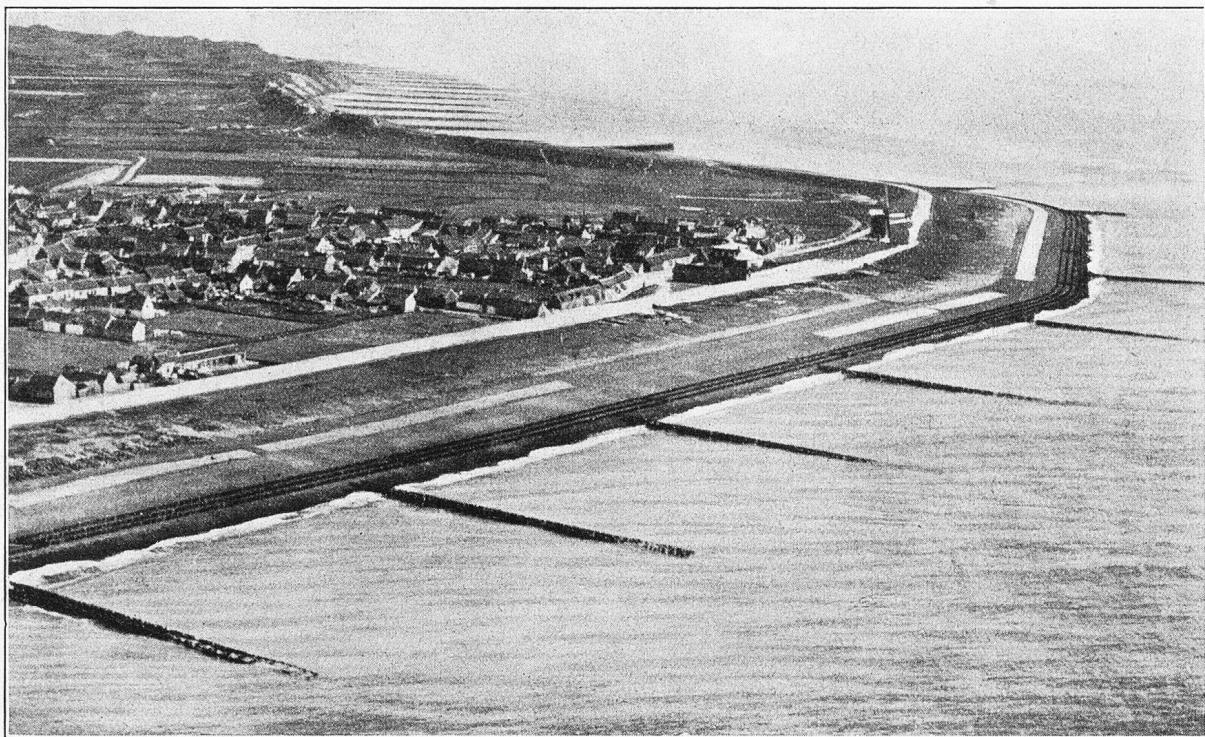
Abflug bereit. Einige zwanzig Passagiere haben in seinem Leibe Platz genommen. Mechaniker haben Leitern angestellt und bringen die Propeller in Schwung. Das An und Ab auf diesem Flugplatzwickelt sich mit jener Selbstverständlichkeit ab, wie sie etwa in einem internationalen Bahnhof zu beobachten ist. Der Motor unseres „Rigi 158“ wird, während sich die Passagiere im Gartenrestaurant eine leibliche Stärkung gestatten, einer Revision unterzogen; Benzin und Öl werden nachgefüllt, und schon wird aufs neue zum Einstiegen gerufen. Der Propeller springt an, Staub wirbelt auf, wieder rollt der stolze Vogel etwas unbehilflich zum Hafen hinaus, macht draußen auf dem Platz kehrt, nimmt Vollgas und schwingt sich wieder in die Lüfte.

Wieder bleibt die Erde zurück; rasch sind wir auf tausend zweihundert Meter. Der Flugzeugschatten huscht über dieses ebene, weit zu überschauende belgische Land, kreuzt Eisenbahnstränge, Straßen und Wasserläufe, setzt über Wiesenflächen, Gärten und Fabriken hinweg. Rechts unten liegt Mecheln, Antwerpen kommt in Sicht. Prächtig nimmt sich aus der Vogelperspektive 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 Eisenbahlinie Antwerpen—

Rotterdam entlang. Die belgische Grenze ist passiert; wir fliegen über Holland. Links draußen verschlammtes Inselgewirr. Wir kreuzen 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 zweier 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 Pass- und Zollschranke passiert; freundliche Beamte bedienen uns, indes der Riesenvogel in den Hangar gezogen wird. Wir werden in den Autobus verfrachtet, und in abendlicher Fahrt bringt uns der Wagen in manchem Zick und Zack auf nicht besonders guten Straßen — das Element der Holländer ist das Wasser — nach Amsterdam. Auf einem der belebtesten Plätze der Stadt steigen wir aus. Nicht verstaubt und müde, wie weitland der gute „Kannitverstan“!

Da sind wir nun und gehen umher. Wir



An der Scheldemündung.

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 Boulevardcafés 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 Grenzen werden verwischt, die Völker rücken einander näher, unser Erdteil, heute noch in Nationen zerteilt, wird bald der Raum einer einzigen Familie sein.

*

Inselbewohner.

Am Tage nach unserer Ankunft in Amsterdam 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 sonderbaren Flecken Hollands kennen zu lernen. Und wirklich, niemand hat den kleinen Ausflug zu bereuen, niemand wird ohne tiefe Eindrücke

nach Amsterdam zurückkehren. Die Bewohner von *Marken* haben ihre Tradition bis auf den heutigen Tag bewahrt; trotz des Fremdenverkehrs, trotz der relativen Nähe des Festlandes sind sie Inselleute, sind sie das westabgeschlossenste 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 Weltmensch aus.

Die Motorbootfahrt nach den *Oranjesluizen*, 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 Reederei des Landes. Das kommt und geht, legt an und geht von Stapel mit einem Fleiß und einer Geschäftigkeit, wie man sie nur im Bienenstaate zu finden wähnt. Es sind nicht weniger als dreitausend große Seeschiffe mit zusammen 15 000 000 Tonnen Inhalt, die jährlich in diesen Hafen einlaufen. Zwar steht Amsterdam im Durchgangsverkehr hinter Rotterdam und Antwerpen erheblich zurück, aber als Stapelplatz für Kolonialwaren aus den holländischen Kolonien in Ostindien gehört es zu den wichtigsten Plätzen Europas. Man erinnert sich, daß der gute „Kannitverstan“ sich vor Verwunde-



Rotterdam.

rung ob der Zahl der Ballen und Fässer, die beim Löschchen eines Schiffes zum Vorschein kamen, an die Stirne schlug. Ich rauche, während ich schreibe, ein Pfeifchen bekommlichen 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 Peperkorn“? Zucker und Reis kommen aus den ostindischen Besitzungen daher, Kaffee, Tee, Gewürze, Indigo, Diamanten und hundert andere 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 Rampe 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 überfiel, da zückten 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 Notiz nahm, atmeten wir auf. So ging auch dieser Kelch an uns vorüber. Bevor das Tor nach

der 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 Frachtfähne glitten heimwärts vorüber. Wundersam leuchteten in der Sonne die brauen Segel der Fischerbarken. Drüben an Land drehten sich gelassen die Flügel einer Windmühle.

Unser Boot ließ Marken rechts liegen und drehte zunächst in Voleindam, einem kleinen Festlandfischerdorfe, bei. Die Fremdenindustrie hat hier den höchsten Grad ihrer Entwicklung erreicht. Raum recht an Land gestiegen, wird der Tourist von ganzen Gruppen von trachtengeschmückten, krämernden Frauen empfangen und solange am Rockshof festgehalten, bis er sich aus den tausend und abertausend wertlosen Dingen ein kleines Andenken erstanden hat. Es gibt in dieser Hinsicht zwischen Capri und Voleindam kaum einen Unterschied. Hier oben im Norden fiel uns der gewaltige Kinderreichtum auf, mit dem dieses Fischerdorf „gesegnet“ ist. In den hinteren Gassen trafen wir



Amsterdam.

Familien, die sich von einem Kindergarten kaum unterscheiden. Das Erstaunliche dabei aber ist, daß der Besucher in Volendam kaum eine Defidenz der Bevölkerung zu konstatieren vermag. Er freut sich im Gegenteil an den frischen, gesunden und ausdrucksvollen Gesichtern der Frauen und Kinder dieser Kindergartenfamilien. Etwas anders verhält es sich freilich mit den Männern. Ich kann mich nicht erinnern, einen einzigen Volendamer bei der Arbeit gesehen zu haben. Vielmehr hockte an diesem warmen Julinachmittag die gesamte Dorfmannschaft am Strand bei ihren Fischerkästen, 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 warten, bis sich der Fisch in ihre Netze läßt. Mir stieg das Bild von den Zermatter Bergführern auf, die Pfeifchen 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 Erdteil betreten. Unter den Fenstern und Türen begegnet der Tourist einem Menschengegeschlecht, das er nicht mehr erkennt. Wo blieben die hochgewachsene, kräftigen Fischergestalten, wo blieb die holländische Sauberkeit, Gesundheit und Gemütlichkeit? Was haben die Leute in diesen winfligen Gassen mit ihren Nachbarn auf dem Festland noch gemein? Aus den grobgeschnittenen, stumpfen Gesichtern blickten uns so ausdruckslose Augen entgegen, daß uns ein Schauer über den Rücken lief. Wir trachteten eiligt weiterzukommen. Doch überall dasselbe furchtbare, 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 vorüber; seine Beine waren beim Fußgelenk dicker als beim Kind. Und das war nur eine der vielen Hammerfiguren. 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 damit? Sie erreichten damit die Herausbildung eines eigenen Sprachidioms und einer besondern Tracht.

Welches ist der tiefere Grund dieser Weltverschlossenheit? Die Religion. Die Volendamer, die nächsten Nachbarn auf dem Festland, sind katholisch; die Bewohner von Marken 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 heimzuführen. Und alles andere ist viel zu entfernt. Die Leute von Marken sind der Inzucht verfallen, diesem schrecklichen Laster, das an ihrer Lebens-

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

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

Meeresstrand.

Ans Haff¹ nun fliegt die Möve,
Und Dämmerung bricht herein;
Ueber die feuchten Wästen²
Spiegelt der Abendschein.

Graues Gefügel huschet
Neben dem Wasser her;
Wie Träume liegen die Inseln
Im Nebel auf dem Meer.

Ich höre des gährenden Schlammes
Geheimnisvollen Ton,
Einsames Vogelrufen —
So war es immer schon.

Noch einmal schauert leise
Und schweigt dann der Wind;
Vernehmlich werden die Stimmen,
Die über der Tiefe sind.

Theodor Storm.

¹ Haff, durch eine Landzunge begrenzter Meeresteil.

² Watt, Untiefe, feichte Stelle an der Küste.

Zu unsfern Bildern.

Die Bilder „In der Sennhütte“ und „Sennenknahe“ (Seiten 417 und 419) sind Reproduktionen von Gemälden des Kunstmalers Robert Wettstein, geboren 1895 in Illnau. Er besuchte die Kantonschule in Winterthur, mußte für einige Zeit, was dem naturliebenden und freiheitsdurftigen Jüngling schwer fiel, als Notariatslehrling Bureaustaub schlucken, und trat dann in die Kunstgewerbeschule Zürich ein. Zwei Jahre später bereiste er Italien: Florenz, die Toscana, Venetien, arbeitete hierauf in Paris, Genf und München und fasste wieder festen Fuß in Illnau. Seine tief innerliche Veranlagung heißt ihn, die göttlichen Wunder der Natur künstlerisch zu gestalten.

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

*