

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 16 (1926)

**Heft:** 33

**Artikel:** Basler Eindrücke

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-643779>

#### 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:** 15.01.2026

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

fassen und deren Hände die schwierigen Ehrenmale des schaffenden Menschen zeigen.

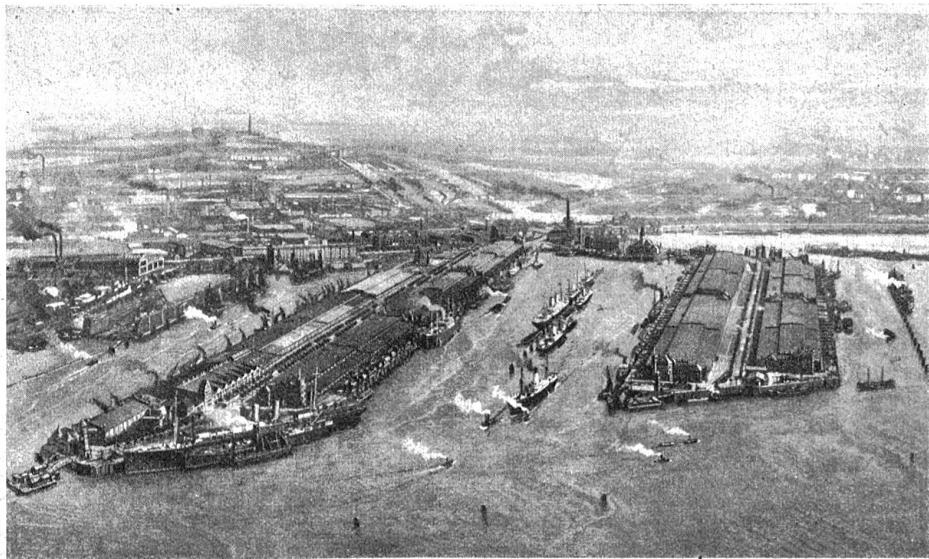
Morgens sind sie ernst, diese Menschen, ernst, geschäftig, eilig, genau wie die anderen vielen, welche in den riesengroßen Bureauhäusern den „königlichen“ oder „ehrbarer“ Kaufleuten bei der Führung ihrer weltverzweigten Geschäfte helfen; aber abends lassen sie sich Zeit. Sie finden dann Gelegenheit, mit den anderen ihresgleichen — aber auch mit sogenannten Vorgesetzten — allgemein interessante Gespräche zu führen und sich in langer und sehr vernünftiger Rede über politische und menschliche Möglichkeiten auszusprechen. Sie alle sind stolz auf ihre Stadt.

Soll ich weiter erzählen von den Schönheiten der Umgebung, von Stellingen mit Hagenbecks weltberühmtem Tierpark, von Ohlsdorf mit seinem Wunder an Friedhof, von Cuxhaven und wie die lieblichen Nester in der näheren und weitern Umgebung der Hansestadt alle heißen? Nein und tausendmal nein! Jedem Leser geb' ich den guten Rat, selber mal hinzufliegen und zu genießen. Die Frage, ob bei der Rückkehr Zug oder Flugzeug zu benutzen sei, war denn auch bald entschieden. Die Antwort fiel auf Flugzeug und so brachte mich denn der flinke Omnibus an einem schönen Morgen wieder nach Fuhlsbüttel hinaus, wo auf dem Flugplatz eben „mein“ Flugzeug für den Flug nach der Schweiz hergerichtet wurde. Sorgfältig wurde alles geprüft und tapfer drauf los getankt. Da schoß eine große Junktorsmaschine aus dem blauen Himmel, brachte Passagiere von Malmö, etwas später kam ein großes holländisches Flugzeug an, das Gäste an Bord hatte, die weiter nach Berlin flogen; — die Farben Dänemarks, Englands, Österreichs, der Freien Stadt Danzig, alle waren hier vertreten und zeugten von dem Umfang, den der moderne Luftverkehr angenommen hatte. Man hat denn auch absolut keine Angst, so eine kleine Luftreise zu unternehmen, wenn man die Sicherheit sieht, mit der hier die modernen Vogel ankommen und wieder mit neuer Fracht versehen wegfliegen. Alles so sicher und ruhig und die Menschen, zuvorkommend aufs Neuerste, was dem Flugzeugpassagier natürlich die Fahrt und die Aufenthalte doppelt angenehm gestaltet.

Kurz vor 12 Uhr stieg ich, nachdem ich von lieben Menschen der Luft-Hansa Abschied genommen hatte, wieder in den großen Fokker ein, der Motor gab Vollgas und schon flog der graue Vogel über dem weiten Feld, machte eine flotte Kurve über dem Flugplatz, noch ein letztes Tücherwinken — und unter uns lag Hamburg, noch einmal werden vom Flugzeug aus die gewaltigen Hafenanlagen betrachtet und photographiert, dann liegt Harburg unter uns und eh' wir uns recht versehen, ziehn wir stolz und sicher rubigen Flugs über die Lüneburger Heide, um etwas nach halb ein Uhr in Hannover zu landen.

Kurz nur ist der Halt und mit dem liebenswürdigen Piloten Böhner am Steuer geht's abermals in sicherer Fahrt über das wogende Wäldemeer, das grüne Herz Deutschlands, und weiter, immer weiter der Heimat zu.

Begünstigt vom schönsten Flugwetter wurde dieses letzte Teilstück zu einem großen Erleben, und stolz und frei fühlte man sich in der Kabine, während unten, tausend Meter unter dem Flugzeug, die Menschen ihrer Arbeit nachgingen oder aber hinauffahren zu dem führnen Menschenwerk, das so sicher seine Bahn zog und ungehindert seinen Kurs innehielt. Wie mancher wird da die Sehnsucht gefühlt haben,



Hamburg. Hafenanlagen der Hapag. (Vom Flugzeug aus aufgenommen.)

mitfliegen zu können, mitzugenießen! Und als dann kurz vor Basel aus der Ferne die Alpen uns ihren Willkommen entboten, war die Freude doppelt groß und am liebsten hätten wir einen hellen Tauchzer ertönen lassen. Schon grüßte uns vom Rhein her das Basler Münster entgegen, während der Fokker noch eine Kurve zum nahen Wald beim Flugplatz machte und der Propeller sein unerschütterliches Lied sang: Luftfahrt tut not! Noch einmal ein kurzes Auffahren, ein Ausrollen, der Motor steht, wir sind in Basel, auf heimischem Boden. Noch einmal beguckt man sich den schönen Vogel, der das Band von den Bergen zum Meer gespannt und uns so tapfer getragen hat, noch einmal wird dem Piloten in die Augen geschaut, ein Verstehen und ein Dank zugleich. Dann fliegt das Auto der Basler Luftfahrts-Gesellschaft durch die Straßen und am Bahnhof entledigt es sich seiner Gäste. Im Abenddämmer sind wir wieder bei den Lieben zu Hause, nachdem wir mittags noch in Hamburg speisten. Wandel der Zeiten. —

Dann leert man die Handtasche und sortiert wieder alles recht hübsch in Sach und Fach. Sich selbst rangiert man auch wieder in das gewohnte Gleis. Nur die erste Zeit leidet man noch darunter, daß man Erlebnisse erzählt, daß man in großer Freude der erlebten Stunden gedacht, hoch zwischen Himmel und Erde: Ja, ja, der Sprung in die dritte Dimension!

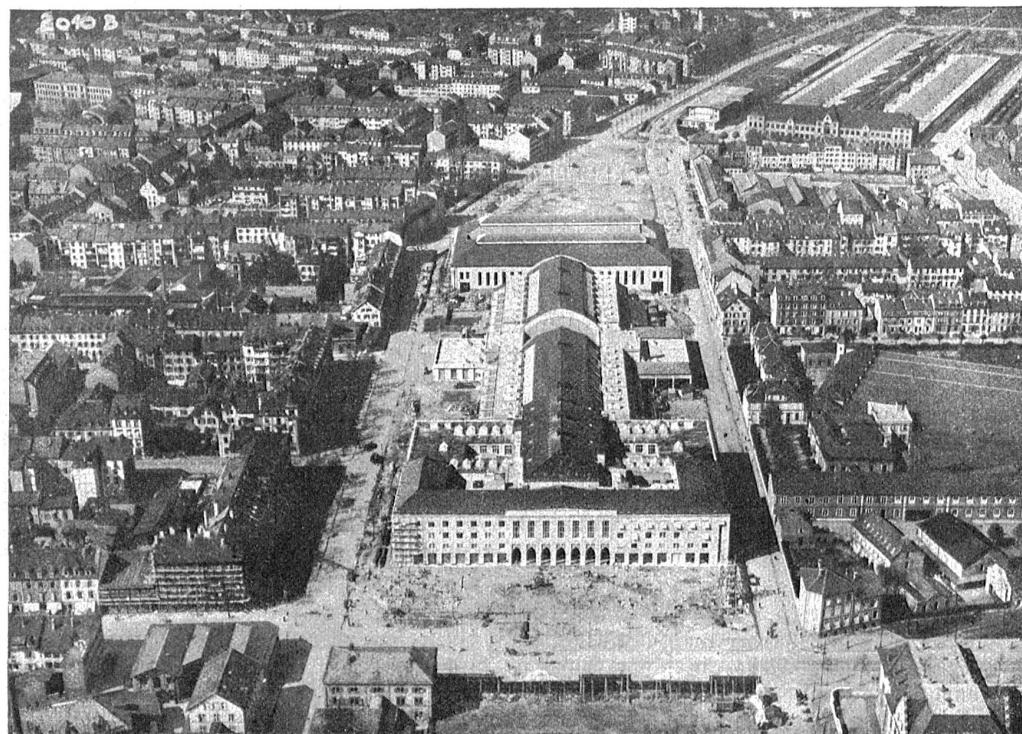
### Basler Eindrücke.

Unsere Leser sind in der vorletzten Nummer dieses Blattes auf die „Internationale Ausstellung für Binnennutzung und Wasserkraftnutzung“ aufmerksam gemacht worden, die während dieser Sommermonate die Rheinstadt drunter in der Dreiländerede zur unbestritten interessanten Schweizerstadt macht.\*). Es sei uns gestattet, die erwähnte generelle Führung durch die Ausstellung mit einigen Bemerkungen allgemeiner Art zu ergänzen.

#### Die neuen Mustermessegebäude.

Die Stadt Basel — man sollte eigentlich vom Kanton Basel sprechen, um ganz genau zu sein — ist mit Energie und mit einem Erfolg, den ihr kein Neid abzustreiten vermag, bestrebt, ihre führende Rolle im Schweizer Wirtschaftsleben zu behaupten und zu vertiefen. Als sie vor zehn Jahren daran ging, die erste Schweizer Mustermesse einzurichten,

\*) Die Ausstellung dauert bis zum 15. September. Die S. B. B. gewährt die Vergünstigung, daß man auf ihren Linien mit einfacher Billet nach Basel und zurück fahren kann.



Siegeraufnahme der neuen Messebauten in Klein-Basel. (Aufnahmen durch den Photobetrieb des Flugplatzes der „Aviatik“ beider Basel.)

mittin in der düstersten Kriegs- und Nachkriegszeit, da konnte man noch nicht ahnen, wie belebend und befruchtend dieses Unternehmen auf Handel und Industrie unseres ganzen Landes einwirken werde. Heute steht die Basler Mustermesse mit ihrem prachtvollen Gebäudekomplex als gesichertes und notwendiges schweizerisches Wirtschaftsinstitut da, das man sich nicht mehr wegdenken möchte. Die neuen Messehallen, erbaut nach dem Entwurf von Architekt Hermann Herter in Zürich, stellen ein geradezu ideales Ausstellungsgebäude dar: zweckdienlich in jeder Hinsicht, übersichtliche Räume mit großen vorzüglich belichteten Wänden, repräsentativ, ja festlich und doch schlicht, nur mit den Elementen der Architektur, mit schönen Verhältnissen, großen Räumen, Linien und Farben wirkend. Bemerkenswert sind die Eingangshalle und die beiden Konferenz- und Versammlungssäle im ersten Stock — der sogenannte Blaue Saal und der größere zirka 600plätzige Rote Saal — die beide dem öffentlichen Leben Basels in hervorragender Weise dienen werden.

#### Gedanken zur Binnenschiffahrts-Ausstellung.

In diesen Räumen also, d. h. in den Erdgeschossen der vier Hallen und im Galeriegeschoss der drei zusammengebauten Hallen, hat die „Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung“ Platz gefunden.\*). Sie ist in ausstellungstechnischer Hinsicht überaus interessant. Wer sie durchwandert, um auf diesem Spezialgebiet Anregungen zu gewinnen, bemerkt sofort die hervorragende Stellung der Deutschen Abteilung. Das ist nicht nur die größte an Ausdehnung, sondern auch die in pädagogischer Hinsicht vollkommenste. Sie ist sichtlich nach einem einheitlichen, methodisch und künstlerisch durchdachten Plane aufgebaut. Sie will in erster Linie lehren, d. h. dem großen Besucher-Publikum eindrücklich vor Augen führen, was deutscher Fleiß und deutsche Intelligenz in der Wasserwirtschaft erreicht haben. Die ganze Ausstellung stellt einen methodischen Lehrgang dar, den man beim Wandern durch die Hallen I, II, III und IV absolviert; in den beiden ersten Hallen kommt mehr die Arbeit der Einzelländer, der Wissenschaft und Ingenieurkunst zur Geltung und zwar in schon bestehenden

nur das Volk der Dichter und Volk der Pädagogen sind. Ein Musterbeispiel mündlicher Lehrkunst bot mit seiner Führung durch die deutsche Abteilung der beauftragte Ingenieur vom Göttinger Institut für Strömungsforschung. Schreiber dieser Zeilen war Zeuge davon, wie ein Töchterpensionat, ganz Auge und Ohr, während zwei vollen Stunden dieser beredten Führung von Karte zu Karte, Diagramm zu Diagramm und bis zum letzten Modell der Hamburger Schiffbauversuchsanstalt folgte, trotz aller Einsprüche der Pensionsmama, die ihre Bubiböpfle in die Küchlistube führen wollte. Der junge Herr Ingenieur und seine Wissenschaft gingen den Schönen über Tee und Kuchen.

Gegenüber der deutschen ist die französische Abteilung untergebracht. Sie ist geradezu das Gegenbeispiel, wie man ausstellungstechnisch nicht vorgehen soll. Wenn bei den Deutschen der kollektivistische Geist dominiert, so hier der individualistische. Sehr zum Schaden des Gesamteindruckes. Denn so löst sich die ganze Schau auf in hundert Einzelgruppen, die jede für sich wirken will und wobei jede der andern Konkurrenz macht. Es genügt dann nicht, in die Mitte des Saales eine Gipsstatue aufzustellen, oder einige Tricoloren an die Wände zu hängen, um den nationalen Zusammenhang herzustellen und einen günstigen Gesamteinindruck zu wecken. Den Mangel an zusammenfassender Energie muß man dem Frankreich dieser Tage zugute halten, das jetzt besseres zu tun hat als an internationalen Ausstellungen zu glänzen.

Sehr gut präsentiert sich die italienische Abteilung; aber auch hier empfinden wir die unzähligen Fasistenbündel — über jedem Türrahmen innen- und außenseitig angebracht — als überflüssiges und störendes, weil unsachliches Dekor.

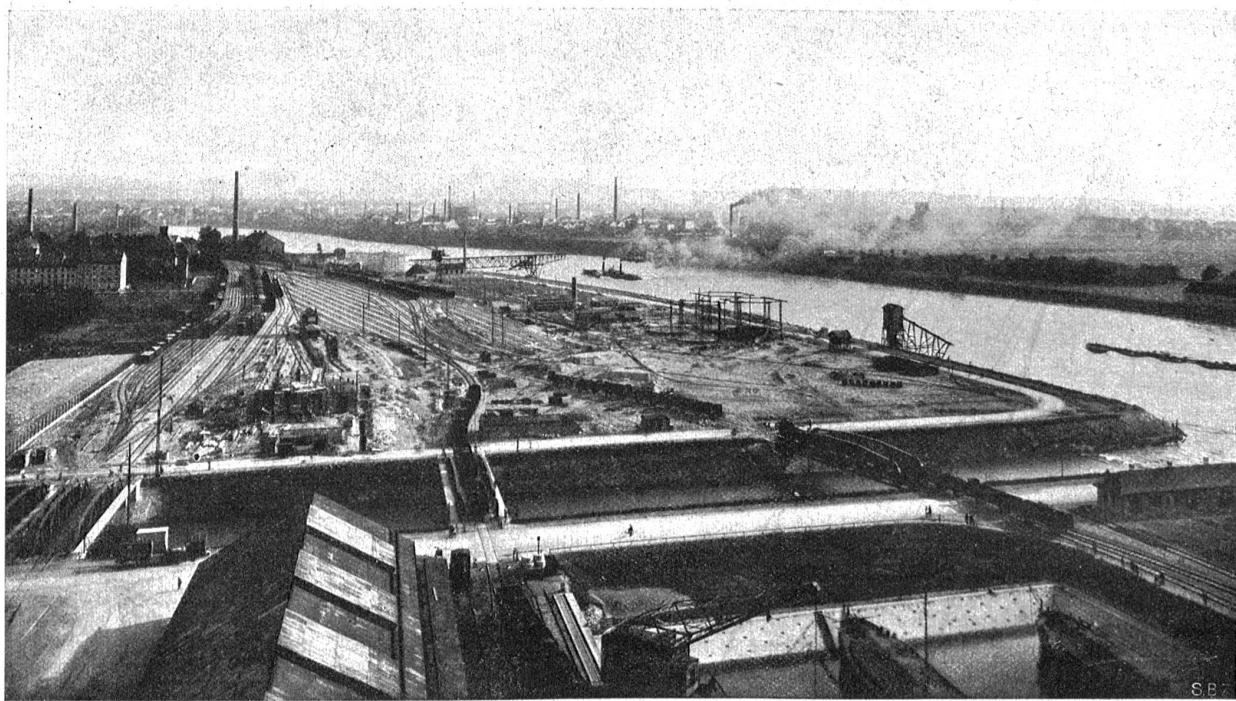
Die schweizerische Schau darf sich neben denen der 14 andern an der Ausstellung beteiligten Nationen durchaus sehen lassen. Als Gastgeberin hatte die Schweiz die selbstverständliche Pflicht, sich anzustrengen und etwas Rechtes zu bieten. Der Eindruck, der die Fülle des Gebotenen auf den Ueingeübten macht, ist ein geradezu überraschender. Die Basler Schau bringt, wie das noch keine Ausstellung in dem Maße getan hat, die Tatsache zum Ausdruck, daß die Schweiz das klassische Land der Wasserwirtschaft und

\*). Man vergleiche die Pläne in Nr. 31.

wie in künftigen Bauten; in den beiden andern Hallen findet sich die Schau der Städte, Hafenverwaltungen, Reedereien und industriellen Firmen in geschlossenen Gruppen vereinigt, oder mit den ausländischen Ausstellern gleicher Fachgebiete gemischt.

Erstes methodisches Prinzip der Schau ist die Übersichtlichkeit und die Anschaulichkeit. Einheitlich sind Farbe und Schrift. Alle deutschen Räume sind mit gelbem Karton ausgeschlagen, auf denen die großen schwarzen Aufschriften sich angenehm und deutlich abheben. Alles dekorative Beiwerk ist weggelassen, um nicht die Übersichtlichkeit zu stören. In den Karten,

Diagrammen, Reliefs, Dioramen und Modellen aller Art widerspiegelt sich die ganze Jahrhunderte alte Lehrkunst der Deutschen, die bekanntlich nicht Denker, sondern auch das



Blick vom Getreidesilo über den nahezu vollendeten Hafenbahnhof Klein Hüningen.

(Öffische Schweiz. Bauzeitg.)

Kraftwerke, aber auch der Ingenieurkunst ist. Das hängt mit unserer Armut an Kohle und unserem Reichtum an fließenden Gewässern mit großen Gefällen zusammen. Beides bedingt unsere Industrie, das eine in negativer, das andere in positiver Weise; bedingt auch die Anstrengungen zur Nutzbarmachung unserer Wasserkräfte.

Wir können hier nicht auf die schweizerische Abteilung selbst eingehen; das mag einem späteren Auslässe vorbehalten sein. Nur einer Tatsache sei hier noch gedacht. Basel hat die Initiative zu der Ausstellung, die in ihrem Hauptteil die Errungenhaften der Binnenschiffahrtsbestrebungen zur Darstellung bringen will, deshalb ergriffen, weil es damit die erste Epoche seiner Entwicklung als schiffahrtreibende Stadt mit einem weithin sichtbaren Gedenkstein abschließen möchte. Die Basler Ausstellung ist aber nicht bloß lokal gemeint, sie ist eine gemeinschweizerische Angelegenheit; sie ist das Bekenntnis der Schweiz zur Binnenschiffahrt. Sie dokumentiert den Willen des Schweizervolkes, als schiffahrtreibende Nation mitzureden in allen internationalen Angelegenheiten der Binnenschiffahrt. Als vor 20 und mehr Jahren der Basler Ingenieur Rudolf Gelpke seine ersten Aufrufe zugunsten der schweizerischen Rheinschiffahrt erließ, erntete er vielfach Spott und Ablehnung. Heute steht er glänzend gerechtfertigt da. Die schweizerische Öffentlichkeit ist seinen Ideen gefolgt. Die Rheinschiffahrt ist Tatsache geworden. Die Projekte zur Schiffsbarmachung der ganzen Strecke von Basel bis in den Bodensee, der Aare bis in den Bielersee, die Kanalverbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee — also die schweizerische Rhein-Rhone-Schiffahrt — sind keine Utopien, sondern ernst zu nehmende Projekte, deren Ausführung freilich einer ferneren Zukunft überlassen bleibt.

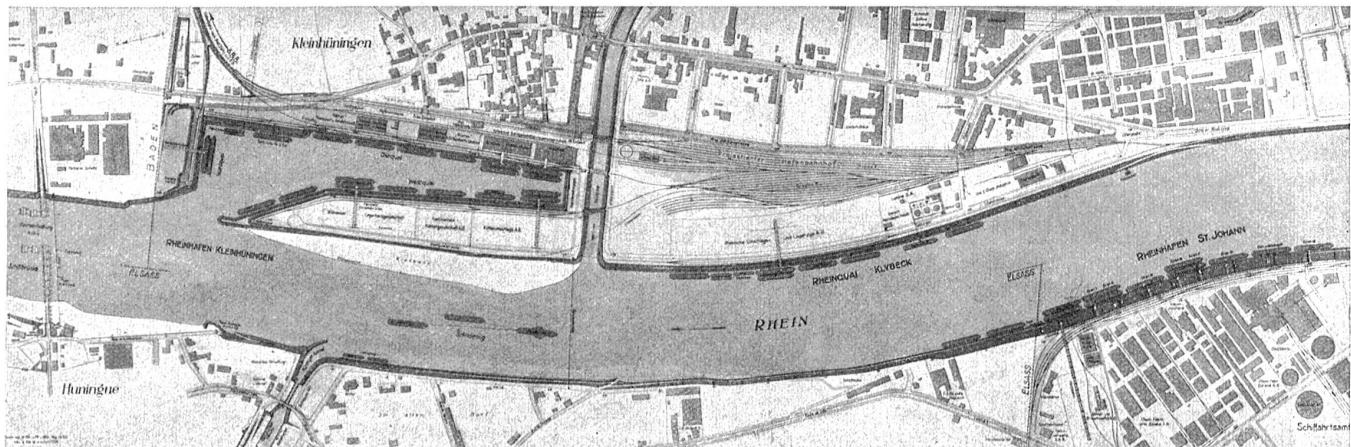
Die Initiative und Führung in dieser Entwicklung zur Flussschiffahrt hat unbefriedigbar Basel inne. Der Tatkraft ihrer Ingenieure und Industriellen und Magistraten ist das Erreichte zu danken. Diese Tatsache kommt in der prächtigen Schau des Basler Schiffahrtsamtes bereit zum Ausdruck.

Wer aber einen unmittelbaren Eindruck von Basel als Rheinschiffahrt treibende Stadt haben will, der begibt sich hin zum neuen Hafen in Klein-Hüningen auf der Klein-Basel-Seite.

### Die Hafenanlagen in Klein-Hüningen.

Die Schleppschiffahrtsgesellschaft sah Massenbesuch voraus und installierte einen eisernen Aufzug auf das 50 Meter hoch über dem Rhein gelegene Dach ihres Getreidesilos. Bis tausend Personen fahren da sonntags hinauf, so versicherte uns der Liftboy. Hier oben genießen wir denn auch einen höchst instruktiven Überblick über die gesamten Basler Schifffahrtsanlagen und einen unterhaltsamen Einblick in das Leben und Treiben des Hafens zu unseren Füßen. Bis zum Jura, zum Schwarzwald, zu den Vogesen schweift unser Blick. Die ganze große Industrie- und Handelsstadt — Basel zählt heute rund 140,000 Einwohner — liegt vor uns ausgebrettet da; Dutzende von Fabrikshöfen zählen wir auf der Klein-Basel, aber auch auf der Groß-Basel Seite. Der Rhein zieht sein breites blau-grünes Band durch die Stadt und verliert sich weit drunter in der Elsasserebene und hinter dem Isteinerkloß. Zu unserer Linken sehen wir die Wiese in sauberem Kanalbett dem Vater Rhein zueilen. Sie zerschneidet das Hafenareal in zwei Teile; auf dem westlichen liegt das gemauerte Hafenbeden (siehe Übersichtsplan S. 520 und Abbildung S. 519), das westwärts direkt an die badische Grenze anstoßt; auf dem östlichen Teile (siehe Abbildung S. 519) dehnt sich das Areal mit dem Hafenbahnhof und den im Bau begriffenen Lagerhäusern und Tanks. Diese Bauten sind weiter fortgeschritten, als unsere Abbildung erkennen lässt. Es stehen schon eine Reihe von Tanks der Shell U.-G. und andere sind in der Montage. Die große Kranbrücke (rechts fährt gerade ein Rheindampfer vorbei) bedient den Uferhafen Klybeck (siehe Übersichtsplan S. 520). Ihm gegenüber liegt der Rheinhafen St. Johann, die erste Hafenanlage Basels, mit ihren acht oder neun Kränen, von denen wir einige in Tätigkeit sehen.

Wir lassen nun unser Auge ruhen auf der Szenerie unmittelbar zu unseren Füßen. Rechts unten öffnet sich eben die Schiffsbrücke bei Hüningen und ein Schleppzug fährt langsam durch. Die Maschine stampft, die Schaufelräder rattern. In sanfter Kurve biegt der Dampfer mit seinen zwei Röhren in den Schiffshafen ein. Im ruhigen Hafewasser angelangt, wendet er sich rasch dem Wendeboden zu und läßt seine Schubbefohlenen weitergleiten. Sie werden an die für ihren Auslad bestimmt Stellen des Hafenquais bugsiert und hier angekettet. Die Matrosen springen ans



Übersichtsplan der Basler Rheinhafenanlagen in Kleinhüningen, am Klybeck- und am St. Johann-Ufer.

(Schlische Schweiz. Bauzeitg.)

Land, aus dem Rajützenfenster gußt fröhlich grüßend der Kopf einer jungen Frau. Die vierzehntägige Fahrt von Rotterdam hinauf nach Basel ist glücklich ohne Unfall zum Abschluß gebracht. Vielfarbige Aufschriften an der landseitigen Hafenseite verkünden das Datum solcher Ankünfte.  
(Schluß folgt.)

## Schwing-Fest oder die Patrioten von Eglach.

Eine Erzählung von Emil Schibli.

In Eglach waren wichtige Dinge im Gang. Jegliches Gezänk und Geschwätz ging nun für einmal unter, alle trüben Wässerlein wurden aus versteckten Löchern fortgeschwemmt oder verdunsteten unter der warmen Sonne der Einhelligkeit. Die Parteien hörten für eine Weile auf, sich zu bekämpfen, jeder einzelne fühlte sich zum Dorfganzen, zur Gemeinschaft gehörend, Kinder, Männer und Frauen, Greise und Greisinnen dachten nur mehr an das eine: an das Schwingfest.

Es handelte sich nicht um ein gewöhnliches, es handelte sich um ein kantonales Schwingfest. Und die Eglacher wollten nun einmal zeigen, was sie vermochten. Komitees wurden gebildet, Präsidenten und Sekretäre gewählt, Sitzungen abgehalten, Briefe geschrieben, Reisen unternommen. Man glaubt gar nicht, was es da alles zu tun gab.

Am Abend, wenn die Männer aus den Fabriken, aus der Werkstatt kamen, wenn die Bauern vom Felde zurück waren, ihr Vieh gefüttert und im Stall gemolken und gemischt hatten, kamen sie im Schulhause oder in den Wirtshäusern zusammen und hielten Rat.

Federgewandte Bürger schrieben kleine Berichte in die Zeitungen, hielten schwingfestliebendes Publikum warm. Gabenlisten führten durch den Kanton und warben mit patriotischem Aufrufe um Unterstützung, wahrlich, bienenemsig tätig war die Gemeinde. Ein Rausch der Begeisterung erfüllte groß und klein.

Dem Lehrer Bößhard wurde aufgetragen, die Sprüche für die Triumphbogen auf große weiße Kartons zu schreiben und, obgleich er vielleicht der einzige festfeierfreie Mann war, gab er sich redliche Mühe, sein Bestes zu leisten und schwitzte manche Stunde über den Sprüchen, welche — das ließ man sich nicht nehmen — alle in Eglach gewachsenes poetisches Kraut waren.

In den letzten Tagen vor dem Feste stiegen der Eifer und die Tätigkeit des emsigen Völkleins aufs höchste. Bis in die Nacht hinein hörte man die Bauleute auf dem Schwingplatz sägen und hämmern. Alle Schulklassen schwärmen des Morgens bei schönem Wetter in den Wald hinaus und brachten in Körben und auf kleinen Wagen Moos, Efeu und Tannenreiser herbei, abends wurde die

grüne Beute von Frauen und Mädchen zu Kränzen und Girlanden gewunden und gebunden und mit Hunderten farbiger Papierblumen fröhlich geschnürt. Mütter saßen bis um Mitternacht an der Nähmaschine und machten ihren Kindern bunte Kleidchen zurecht: Kleine Winzerinnen und Sennennietli, zarte Sommervöglein und Schneeköniginnen, ein wahres Märchenreich sollte dann am Festtage an den erwartungsvollen Augen der Besucher vorüberziehen. Die zwanzigjährige Jungmannschaft aber wollte alles andere überstreichen. Vor rotbadigem Eifer und Wetteifer wurde ihr die Wahl schwer und immer schwerer, aber schließlich wußte man doch, daß es da einen Wagen mit Biedermeiern geben sollte, ein Bergwerk mit grabenden Knappen, eine fahrende Werkstatt und dergleichen erstaunliche Dinge mehr.

Und nun war alles bereit, die ehrenwerten Schwinger und Gäste zu empfangen. Die Sorgen wichen vor den Freuden der fertigen Werke und alle Zweifel waren zu einem einzigen zusammengezrumpft, man bangte jetzt nur noch um gutes Wetter. Denn der Sommer war diesmal ein richtiger Spritsommer, ständig überwölkte sich der Himmel, und nicht selten goß es herab wie mit Kübeln.

Wie würde der Sonntag werden? Auf welchem Fuße stand Petrus mit den Eglachern?

Der Samstagabend machte ein bedenkliches Gesicht. Aber während der Nacht verzog sich die Gefahr, und der Festmorgen kam blau und klar von Osten her, und im Dorfe wirbelten die Trommeln Tagwache, schmetternd klangen die Töne eines Marsches durch die Frühe, und alles sprang oder kroch aus den Federn und stieg so bald wie möglich auf die Straßen und ging nach dem Festplatze.

Um acht Uhr wurden die Rämpen zum ersten Gang aufgerufen. An fünf Orten zugleich ergriffen die Muskelmänner einander am Gurt. Die Kampfrichter saßen hinter den Tischchen und je einer hüpfte auf den fünf Schwingplätzen um die hosenluppenden Paare herum und paßte wie ein Häftlimacher auf, welcher von den beiden Rämpfern zuerst mit der Achsel das Sägemehl berührte.

Zuerst ging's noch ganz gemütlich. Die Männer drehten sich in gebückter Stellung und jeder suchte dem anderen einen günstigen Griff abzulisten: sie probierten aneinander. Aber bald wurden sie warm und handlich, fingen an zu krafieren und zu keuchen, und es gab heiße und nicht ungefährliche Arbeit.

Dort wurde schon einer von zwei Sanitätsleuten, bleich, mit hängenden Gliedern, vom Kampfplatz geführt. Aber man sagte nur so beiläufig: Oha! und kümmerte sich nicht weiter um ihn. Dafür war der Doktor da.

Die Sonne begann ihre sommerliche Kraft auszustrahlen, es wurde heiß. Paare traten ab, neue wurden aufgerufen.

Zwei „Könige“ griffen einander an. Ein baumlanger, in der Brust breiter Kerl der eine, der andere mittelgroß, aber von der gedrungenen Kraft eines Stieres.