

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 schwie-
ligen Ehrenmale des schaffenden
Menschen zeigen.

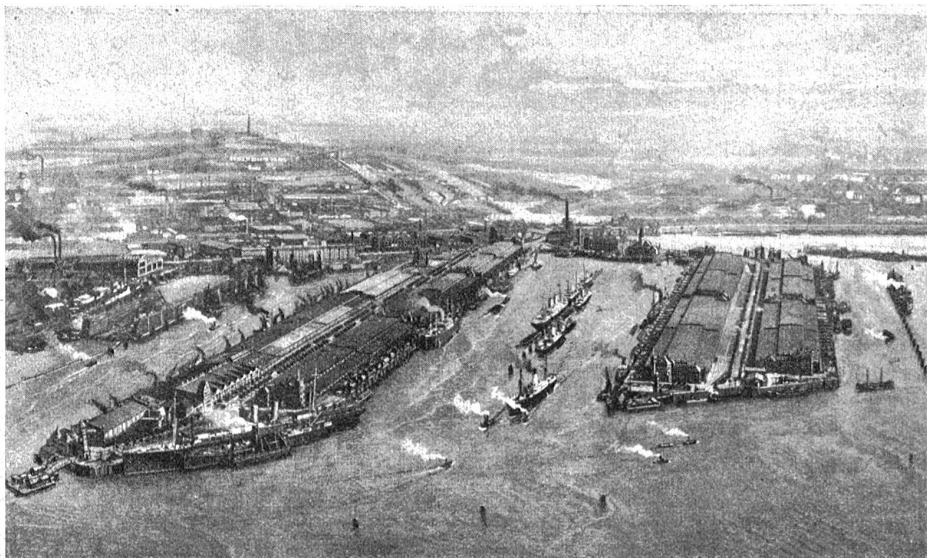
Morgens sind sie ernst, diese
Menschen, ernst, geschäftig, eilig,
genau wie die anderen vielen,
welche in den riesengroßen Bureau-
häusern den „königlichen“ oder
„ehrbaren“ Kaufleuten bei der
Führung ihrer weltverzweigten Ge-
schäfte helfen; aber abends lassen
sie sich Zeit. Sie finden dann Ge-
legenheit, mit den anderen ihres-
gleichen — aber auch mit soge-
nannten Vorgesetzten — allgemein
interessante Gespräche zu führen
und sich in langer und sehr ver-
nünftiger Rede über politische und
menschliche Möglichkeiten auszu-
sprechen. Sie alle sind stolz auf
ihre Stadt.

Soll ich weiter erzählen von den
Schönheiten der Umgebung, von
Stellungen mit Hagenbeds welt-
berühmtem Tierpark, von Ohlsdorf mit seinem Wunder an
Friedhof, von Cuxhaven und wie die lieblichen Nester in
der nähern und weiteren Umgebung der Hansestadt alle
heißen? Nein und tausendmal nein! Jedem Leser geb' ich
den guten Rat, selber mal hinzufiegen und zu genießen.
Die Frage, ob bei der Rückkehr Zug oder Flugzeug zu be-
nutzen 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 Fuhls-
büttel hinaus, wo auf dem Flugplatz eben „mein“ Flugzeug
für den Flug nach der Schweiz hergerichtet wurde. Sorg-
fältig wurde alles geprüft und tapfer drauf los getankt.
Da schoß eine große Untersmaschine aus dem blauen Him-
mel, 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, Oesterreichs, der Freien Stadt Danzig, alle waren
hier vertreten und zeugten von dem Umfang, den der mo-
derne 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
Vögel ankommen und wieder mit neuer Fracht versehen
wegfliegen. Alles so sicher und ruhig und die Menschen,
zuvorkommend aufs Allerbeste, 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 Lächer-
winken — — und unter uns lag Hamburg, noch einmal
werden vom Flugzeug aus die gewaltigen Hafenanlagen be-
trachtet und photographiert, dann liegt Harburg unter uns
und eh' wir uns recht versehen, ziehn wir stolz und sicher
ruhigen Flugs über die Lüneburger Heide, um etwas nach
halb ein Uhr in Hannover zu landen.

Kurz nur ist der Halt und mit dem lebenswürdigen
Piloten Böhner am Steuer geht's abermals in sicherer Fahrt
über das wogende Wäldermeer, das grüne Herz Deutsch-
lands, 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 kühnen Menschenwerk, das
so sicher seine Bahn zog und ungehindert seinen Kurs inne-
hielt. 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 Willkomm
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 Flug-
platz 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 flüht das Auto der Basler Luftfahrts-Gesell-
schaft durch die Straßen und am Bahnhof entledigt es sich
seiner Gäste. Im Abenddämmern 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 er-
zählt, daß man in großer Freude der erlebten Stunden ge-
denkt, hoch zwischen Himmel und Erde: Ja, ja, der Sprung
in die dritte Dimension!

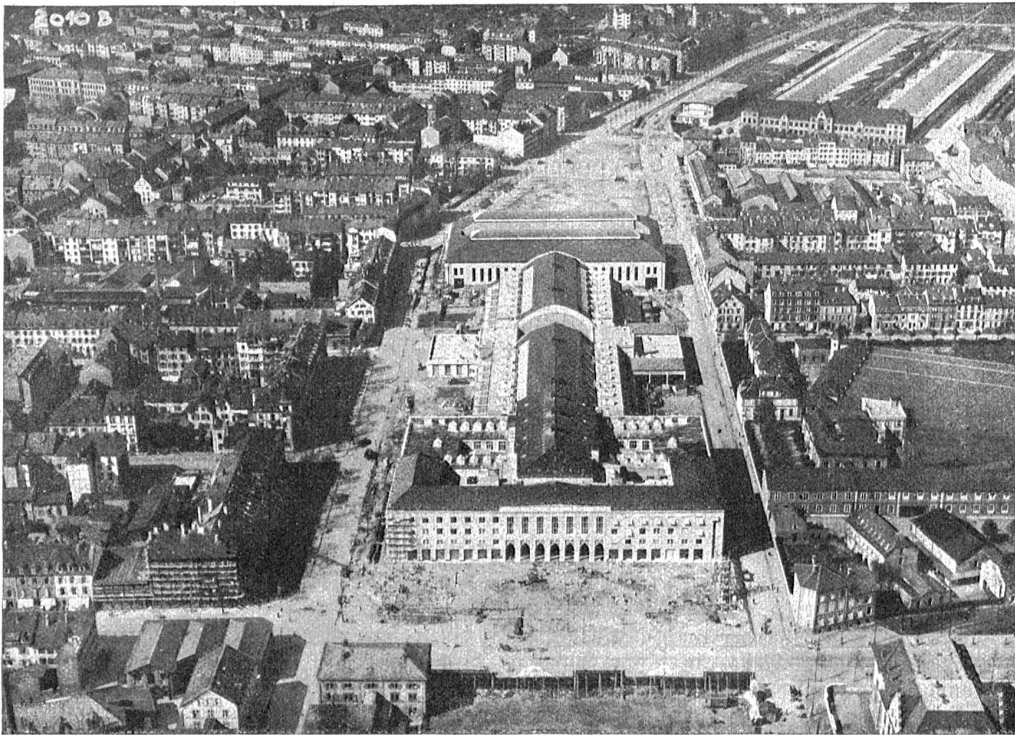
Basler Eindrücke.

Unsere Leser sind in der vorletzten Nummer dieses
Blattes auf die „Internationale Ausstellung für Binnen-
wirtschaft und Wasserkraftnutzung“ aufmerksam gemacht
worden, die während dieser Sommermonate die Rheinstadt
drunten in der Dreiländerecke zur unbestritten interessanten
Schweizerstadt macht.* Es sei uns gestattet, die erwähnte
generelle Führung durch die Ausstellung mit einigen Be-
merkungen allgemeiner Art zu ergänzen.

Die neuen Mustermeßgebäude.

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 ver-
mag, bestrebt, ihre führende Rolle im Schweizer Wirtschafts-
leben 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 einfachem
Billet nach Basel und zurück fahren kann.



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

mitten 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 600plätzig 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 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 belehren, d. h. dem großen Besucher-Publikum eindrucklich 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 Einzländer, der Wissenschaft und Ingenieurkunst zur Geltung und zwar in schon bestehenden

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.

Oberstes methodisches Prinzip der Schau ist die Uebersichtlichkeit 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 Uebersichtlichkeit zu stören. In den Karten, Diagrammen, Reliefs,

Dioramen und Modellen aller Art widerspiegelt sich die ganze Jahrhunderte alte Lehrkunst der Deutschen, die bekanntlich nicht

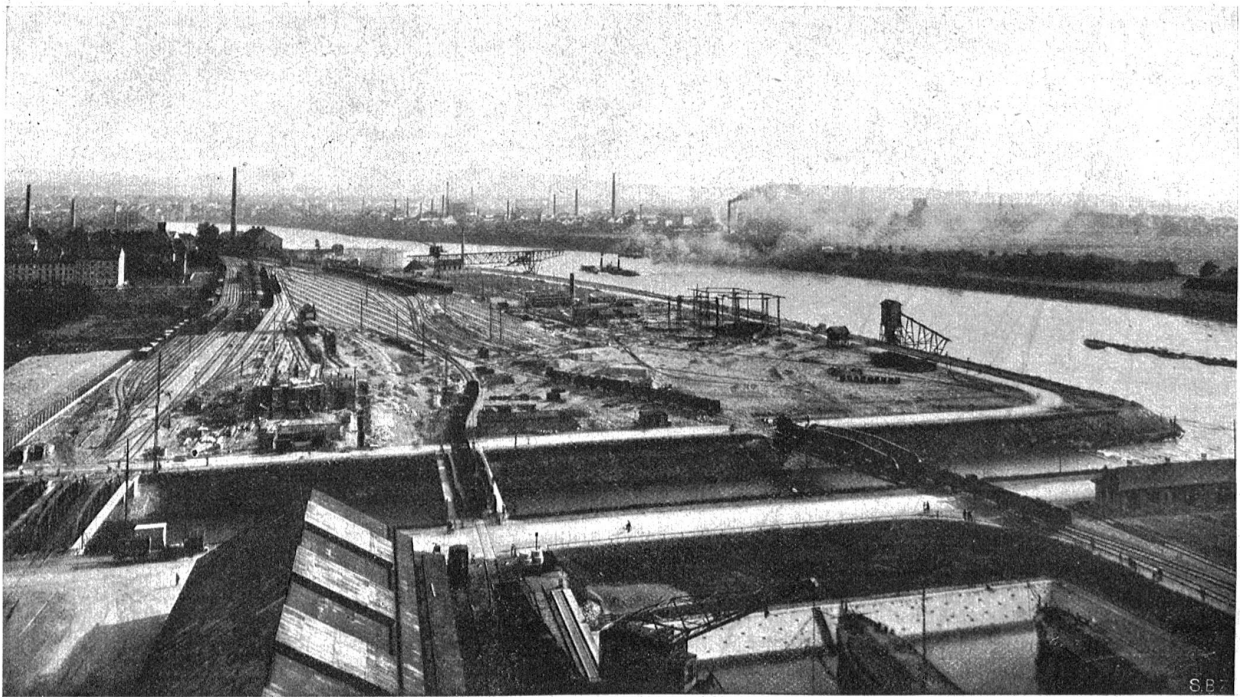
nur das Volk der Dichter und Denker, sondern auch das Volk der Pädagogen sind. Ein Musterbeispiel mündlicher Lehrkunst bot mit seiner Führung durch die deutsche Abteilung der beauftragte Ingenieur vom Göttinger Institut für Strömungsforschung. Schreiber dieser Zeilen war Zeuge davon, wie ein Töchterpensionat, ganz Aug und Ohr, während zwei vollen Stunden dieser berehenden Führung von Karte zu Karte, Diagramm zu Diagramm und bis zum letzten Modell der Hamburger Schiffbauversuchsanstalt folgte, trotz aller Einsprüche der Pensionsmama, die ihre Bubiköpfe in die Kuchlküche 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 Gesamteindrucks. 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 Gesamteindruck 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 Fascistenbündel — über jedem Türrahmen innen- und außenseitig angebracht — als überflüssiges und störendes, weil unschäliches 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 Ueingezeigten 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.



Blick vom Getreidesilo über den nahezu vollendeten Hafenbahnhof Klein-Hüningen.

(Ritische 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 Anlasse vorbehalten sein. Nur einer Tatsache sei hier noch gedacht. Basel hat die Initiative zu der Ausstellung, die in ihrem Hauptteile die Errungenschaften der Binnenschiffahrtsbestrebungen zur Darstellung bringen will, deshalb ergriffen, weil es damit die erste Epoche seiner Entwicklung als schiffahrtstreibende 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 schiffahrtstreibende Nation mitzureden in allen internationalen Angelegenheiten der Binnenschiffahrt. Als vor 20 und mehr Jahren der Basler Ingenieur Rudolf Gelpke seine ersten Auftrufe 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 Schiffbarmachung 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 fernerer Zukunft überlassen bleibt.

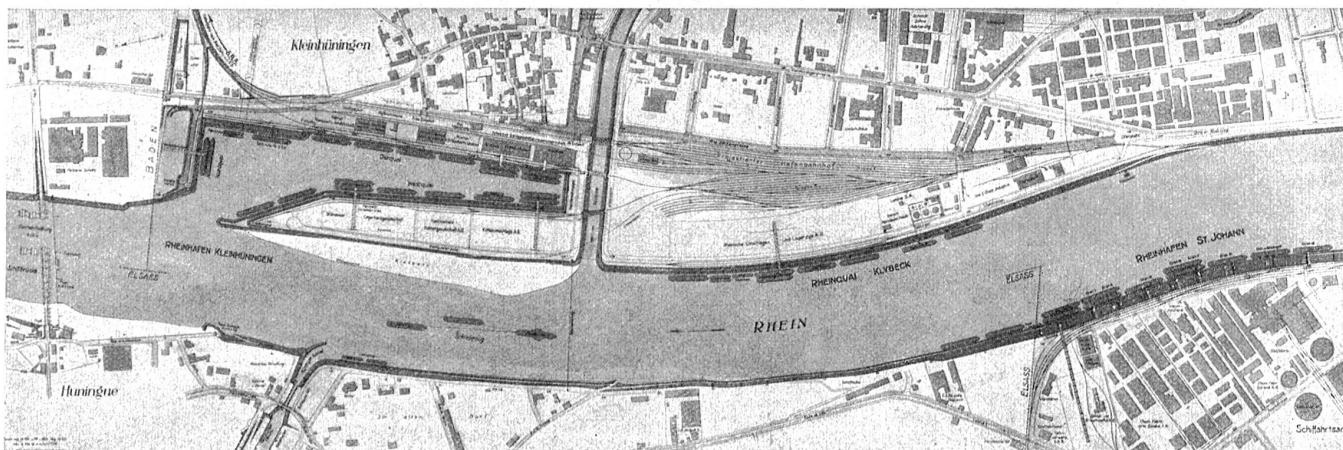
Die Initiative und Führung in dieser Entwicklung zur Flußschiffahrt hat unbestreitbar Basel inne. Der Tatkraft ihrer Ingenieure und Industriellen und Magistraten ist das Erreichte zu danken. Diese Tatsache kommt in der prächtigen Schau des Basler Schiffsamtes beredt zum Ausdruck.

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 Ueberblick über die gesamten Basler Schiffsanlagen 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 ausgebreitet da; Duzende 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 drunten in der Elßfärserebene und hinter dem Steinerloß. Zu unserer Linken sehen wir die Wiese in sauberem Kanalbett dem Vater Rhein zueilen. Sie zerschneidet das Hafensreal in zwei Teile; auf dem westlichen liegt das gemauerte Hafenbecken (siehe Uebersichtsplan S. 520 und Abbildung S. 519), das westwärts direkt an die badische Grenze anstößt; 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 A.-G. und andere sind in der Montage. Die große Kranbrücke (rechts fährt gerade ein Rheindampfer vorbei) bedient den Uferhafen Klybeck (siehe Uebersichtsplan S. 520). Ihm gegenüber liegt der Rheinhafen St. Johann, die erste Hafenanlage Basels, mit ihren acht oder neun Kranen, 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 Rähnen in den Schiffshafen ein. Im ruhigen Hafengewasser angelangt, wendet er sich rasch dem Wendeboden zu und läßt seine Schubbefohlenen weitergleiten. Sie werden an die für ihren Auslad bestimmten Stellen des Hafenuais bugsiert und hier angekettet. Die Matrosen springen ans



Überichtsplan der Basler Rhein-Hafenanlagen in Kleinhüningen, am Klybeck- und am St. Johann-Ufer.

(Klischee Schweiz. Bauzeitg.)

Land, aus dem Kajütenfenster guckt fröhlich grügend der Kopf einer jungen Frau. Die vierzehntägige Fahrt von Rotterdam hinauf nach Basel ist glücklich ohne Unfall zum Abschluß gebracht. Vielsfarbige Aufschriften an der landseitigen Hafenmauer 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 Wasserlein wurden aus versteckten Löchern fortgeschwenmt 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 Wirtschaftshäusern zusammen und hielten Rat.

Federgewandte Bürger schrieben kleine Berichte in die Zeitungen, hielten schwingfestliebendes Publikum warm. Gabenlisten fuhren 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 Böhler wurde aufgetragen, die Sprüche für die Triumphbogen auf große weiße Kartons zu schreiben und, obgleich er vielleicht der einzige festfieberfreie 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 gewachsenen poetisches Kraut waren.

In den letzten Tagen vor dem Feste stiegen der Eifer und die Tätigkeit des emsigen Völkchens aufs höchste. Bis in die Nacht hinein hörte man die Bauleute auf dem Schwingplatz sägen und hämmern. Alle Schulklassen schwärmten 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 geschmückt. Mütter saßen bis um Mitternacht an der Nähmaschine und machten ihren Kindern bunte Kleider zurecht: Kleine Wägen und Sennenmeili, zarte Sommervögel und Schneeförmchen, ein wahres Märchenreich sollte dann am Festtage an den erwartungsvollen Augen der Beschauer vorüberziehen. Die zwanzigjährige Jungmannschaft aber wollte alles andere übertreffen. Vor rotbadigem Eifer und Wetteifer wurde ihr die Wahl schwer und immer schwerer, aber schließlich wußte man doch, daß es da einen Wagen mit Wiedermeiern 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 zusammengeschrumpft, man bangte jetzt nur noch um gutes Wetter. Denn der Sommer war diesmal ein richtiger Sprißsommer, ständig überwölkte sich der Himmel, und nicht selten goß es herab wie mit Rübeln.

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 Dorf wirbelten die Trommeln Tagwache, schmetternd klangen die Töne eines Marsches durch die Frühe, und alles sprang oder froh aus den Federn und stieg so bald wie möglich auf die Straßen und ging nach dem Festplatz.

Um acht Uhr wurden die Kämpen zum ersten Gang aufgerufen. An fünf Orten zugleich ergriffen die Muskelmänner einander am Gurt. Die Kampfrichter saßen hinter den Tischen und je einer hüpfte auf den fünf Schwingplätzen um die hosenlupfenden Paare herum und paßte wie ein Häftlmacher auf, welcher von den beiden Kämpfern zuerst mit der Achsel das Sägemehl berühre.

Zuerst ging's noch ganz gemütlich. Die Mannen 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 kräften und zu feuchten, 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 gedrunghenen Kraft eines Stieres.