Auf vielen Strassen durch Frankreich und Belgien nach Holland

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 7

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-636932

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Auf vielen Strassen durch Frankreich und Belgien nach HOLLAND

Ueber diese Brücke – Hollandsche Diep zwischen Breda und Rotterdam – fährt soeben der Express Basel-Amsterdam

Ich will an diesem Abend Amsterdam erreichen und halte mich nicht auf. Zeitweise bricht die Sonne für einige Minuten durch, beleuchtet das wellige Land und die saubern Gehöfte, die saubern Dörfer. Löwen, mit seinem prachtvollen Rathaus, Malines (Mechelen) sind auf den schönen Strassen sehr schnell erreicht und passiert. Antwerpen, die Königin des belgischen Aussenhandels, wird auf der Durchfahrt ebenfalls nur gestreift, und übrigens wird in Antwerpen gestreikt, und es wird geschossen und geraubt, beim hellen Tageslicht, man verpasst nichts, wenn man sich an die breiten Durchgangsstrassen, die beim Scheldetunnel vorbeiführen, hält. Zur Abwechslung kommt wieder eine schnurgerade Chaussée, von hohen Ulmen umsäumt. An den Bäumen hängen noch die Vormarschwegweiser der alliierten Offensive gegen

Holländischer Militärpolizist an der belgisch-holländischen Grenze, ein Mann, der seine Pflichten sehr genau nimmt

Holland. Fahre vorsichtig, denn man ist so lange tot! Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen und Jeeps: 50 Meilen per Stunde. Pass auf: hier wird anständig gefahren! Militärpolizei kontrolliert dein Tempo! Man wird diesen Krieg einfach nicht los, selbst wenn man ihn los werden will. Die Belgier scheinen sich mit dem Frieden am besten abgefunden zu haben, denn Militär ist selten zu sehen. Die Belgier nehmen es auch an den Grenzen gemütlich und nicht sehr genau, sie haben Vertrauen in die Angaben der Grenzpassierenden, sie wollen keine Briefcaschen und kein Geld sehen. Nach einem halben Kilometer Niemandsland versperrt der Schlagbaum der Holländer die Weiterfahrt. Militärpolizei in weissem Lederzeug und mit strengen Mienen nimmt sich der Ein- und Ausreisenden an, will alle Papiere sehen, will alles Geld sehen, will gar vieles wissen, und

Dieser Mann führt die Autofähre über die Ij zwischen Amsterdam und Zaandam

Da diese Strassenbrücke über den hollandschen Diep noch in Reparatur ist, wird der sehr strenge Verkehr einspurig abwechselnd geführt. Oft muss man eine Viertelstunde warten

Die Amstel gegen Süden. Links das bekannte Theater Carré, dahinter das Amstel Hotel

alles wird irgendwo aufgeschrieben; in dicken Fahndungsbüchern wird nachgeschaut, ob man nicht auf der Liste gesuchter Kriegsverbrecher stehe, und nach einer halben Stunde kann man dann, auf Herz und Nieren geprüft, ins Land der Tulpen einfahren. Ausgezeichnete Strasse, wiederum von hohen Bäumen eingefasst, das kleine Grenzdorf Zundert, und schon ist man draussen auf der herrlichen Autostrasse nach Breda, der Industriestadt zwischen Antwerpen und Rotterdam. Ein junger holländischer Unteroffizier bittet, mitgenommen zu werden, er wolle zu seinem Mädchen nach Den Haag. Nein, der Sold sei nicht gross, anderthalb Gulden pro Tag. Ja, er sei in der Untergrundbewegung tätig gewesen. Das muss er in sehr jungen Jahren gewesen sein, denn er ist erst 18 Jahre alt. Aber die allermeisten Leute sind ja in der Untergrund gewesen, die meisten waren irgendwo und irgendwann im KZ und wer in Indien war, war natürlich in japanischer Gefangenschaft gewesen. Der Bruder meines Unteroffiziers ist verhungert, yes Sir, verhungert. Holland hat die Besetzung erlebt, schlimm war es, aber man will es auch nicht vergessen und man liebt es, davon zu erzählen, wie man deutsche Soldaten in die Kanäle gestossen hat. Man liebt es nicht, darüber zu sprechen, dass man soviele Patrioten als Repressalie erschossen hat. 20 Holländer für jeden Deutschen, der ermordet wurde. Das ist der Krieg, und deswegen spricht man in Holland viel besser chinesisch als deutsch.

Der gerade Weg ist heute in Holland nicht immer der kürzeste: von Breda sollte man eigentlich über Utrecht nach Amsterdam fahren, aber dort sind die Schiffsbrücken wegen des schweren Eisgangs auf den Strömen ausgefahren worden und momentan existiert nur eine einzige Verbindung, über das Hollandsche Diep zwischen Breda und Dordrecht, und diese Brücke, eine der längsten, wenn nicht gar die längste Europas, ist noch in Reparatur, weil sie natürlich gesprengt worden war. So konzentriert sich nun der gesamte Ost-West-Verkehr auf dieser einen Strasse und die Lastwagenkolonnen nehmen kein Ende. Nur wenige belgische oder andere ausländische Wagen sind zu sehen, denn Holland ist ein teures Land geworden und belgische Franken sind in Holland nicht viel wert.

In Dordrecht rauchen die Schlote, in Rotterdam eilen die Menschen, sind die Fenster der Fabriken hell erleuchtet, die Nietbämmer knattern und überall dort, wo Wasser ist, liegen Schiffe, welche gelöscht werden.

In Rotterdam selbst hat die Luftwaffe Westeuropa ein Muster ihrer Zerstörungskraft gegeben, und die leeren Flächen in dieser fleissigen und rauchenden Stadt sprechen Bände. Nach den Bombern kamen die Hunnen selber, nach diesen die Briten und Kanadier und die Holländer waren in allen Fällen recht froh, ihre Besetzer und Befreier wieder gehen zu sehen. Nicht nur die Hunnen, sondern auch die Kanadier sollen sich zeitweise nicht sehr nett aufgeführt haben. Immerhin haben die Holländer den Mädchen, die es mit den Befreiern hielten, die Haare nicht abgeschnitten.

Holland, das im allgemeinen nur bis 12 Meter über Meer und von dem grosse Teile unter dem Meeresspiegel liegen, hat ein dementsprechendes Klima, und ich bekam schon in den ersten Stunden einen Versucher vom holländischen Nebel, der sich blitzschnell über das nasse Land zog. Nur gut, dass die Autobahn von Rotterdam nach Amsterdam ein Fahren auf zwei Bahnen ohne Gegenverkehr gestattet, denn bei diesem Nebel, der eine Sicht von kaum 10 Metern erlaubte, war das Reisen keine reine Freude mehr. Feiner Sprühregen machte die Strasse glatt und glitschig und auf den Brücken, die über die Kanäle führen, kommen diese schönen Strassen zusammen — eine gefährliche Angelegenheit, die jeden Tag Unglücke herbeiführt.

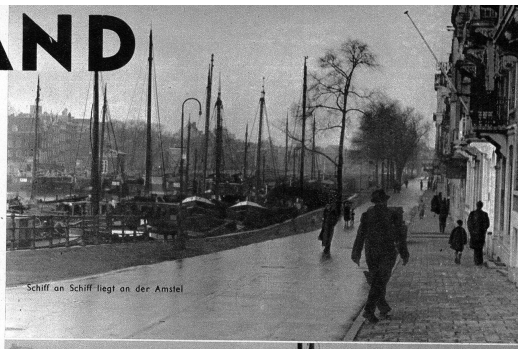
In Reih und Glied präsentiert sich Amsterdam, die Häuser in Uniform und oftmals an Spielzeuge erinnernd und tatsächlich kann man Frauen sehen, die die Hausfassaden mit Schrupper und Wasser bearbeiten, von den Trottoirs nicht zu sprechen. Ein Drehorgelmann dudelt trotz der Dunkelheit noch immer umher und seine Orgel ist so gross wie zwei alte Zürcher-Wellenschränke auf Rädern.

Amsterdam muss ebenfalls Licht sparen und schon um sieben Uhr abends ist diese grosse und von allen andern Städten des Kontinents so verschiedene Stadt ziemlich dunkel. Die fast überall halbkreisförmig verlaufenden Strassenzüge machen die Orientierung nicht leichter. Ein man sich's versieht, ist man schon mitten in der Stadt, Verkehrslichter glimmen grün und rot, Verkehrsinseln ohne Beleuchtung erheischen Vorsicht und ein sehr strenger Fahr- und Fussgängerverkehr beweist, dass Amsterdam nicht schläft. Finstere Kanäle, dunkle Häuser, kahle Bäume. Der Regen fällt über Amsterdam und die Nebel drücken von der Amstel her. Sehr freundliche Verkehrspolizisten warnen Sünder und informieren den Stadtunkundigen in knappen, aber sehr präzisen Winken. Wie gesagt, es ist nicht leicht, sich in Amsterdam zurecht zu finden. Dass ich schliesslich das Amstel-Hotel doch noch finde, verdanke ich tatsächlich weniger meiner eigenen Findigkeit denn der Freundlichkeit von Passanten und der Hermandad!

Der Winter in Holland ist eine miserable Zeit, und wer dort zu photographieren hat, wird schwer enttäuscht. In zehn Tagen schien die Sonne genau eine halbe Stunde, und das war ausgerechnet am Neujahrsmorgen, da normale Leute in den Federn liegen und gute Vorsätze fassen.

Der Fremde hat sich nur mit seinen eigenen, nicht mit den holländischen Problemen herumzuschlagen. Er kennt die Schwierigkeiten der Ernährung nur dann, wenn er sich mit holländischen Familien unterhalten kann, und wie soll er denn wissen, dass es für den Eingeborenen pro Jahr nur einen Anzug und nur ein Paar Schuhe gibt? Dass ein Paket Zigaretten 7 Gulden kostet, wird der Fremde allerdings sehr schnell gewahr, und dass der Gulden wohl noch ein Gulden und doch kein Gulden mehr ist, wird er auch sehr schnell erfahren. Dieser Gulden hat in Holland zum offiziellen Kurs einen Wert von ein Sfr = 60 Cents — ergo kostet ein Paket Zigaretten offiziell fast zehn Franken, ein Mittagessen 18 Franken, ein etwas besonders gutes Essen 30 Franken usw.

Es gibt nur wenige Holländer, die offen vom Verlust ihrer Kolonien sprechen und die sich mit dieser Tatsache abfinden können. Der Reichtum des Ostens ist noch immer



Schiff an Schiff liegt an der Amstel

Von diesen schmalen Häusern aus wurden die Geschicke des holländischen Aussenhandels gelenkt

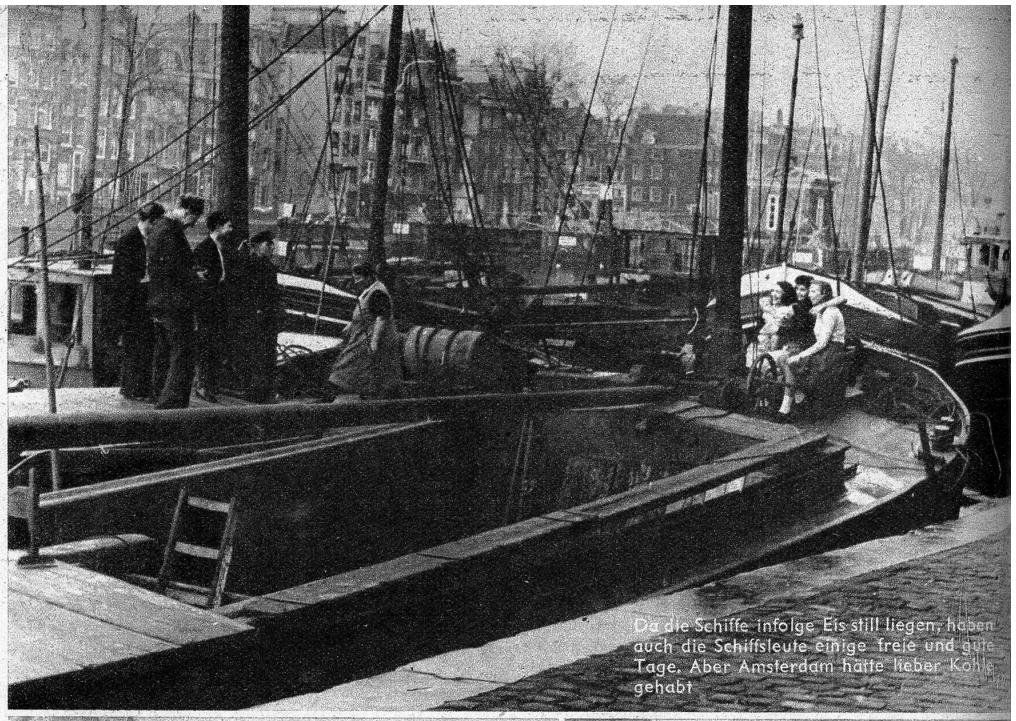
vorhanden — nur kommen die Riesendividenden nicht mehr nach Holland geflossen und die arbeitslosen Einkommen haben sich enorm vermindert, der Grundstock des Wohlstandes ist erschüttert, die Lage in Niederländisch-Indien unsicher, die Preise sind hoch und wie überall in Europa ist der Verdienst zu gering, um die Lebenskosten zu bestreiten. Selbst die Schwarzhändler stöhnen und finden die Geschäfte schlecht und mit zu grossem Risiko verbunden — und das an und für sich ist ein gutes Omen.

Vergleicht man Rom, Paris, Brüssel und Amsterdam in bezug auf Emsigkeit, so wird Paris die emsigste Stadt sein. In bezug auf Luxus und Fülle an Waren trägt Brüssel den Preis davon, während Rom natürlich in Sachen Schwarzhandel und «Organisation» an erster Stelle zu stehen hat, nachdem die Polizei den Schwarzhandel dulden muss, da sonst die Römer hungern müssten. Wenn es aber auf Bodenständigkeit und Anständigkeit, auf Solidarität und Ziele ankommt, so wird man zugeben müssen, dass hier Amsterdam den Lorbeer verdient. In dieser Stadt hat man das feste Gefühl: Hier wird nur planmässig gearbeitet, nach einem System. Die Holländer werden gerne als pedantisch und starrköpfig dargestellt, und sie mögen es auch sein, so, wie sie im Geschäft hart, gerissen und unnachgiebig sind. Diese Eigenschaften kommen ihnen heute nur zugute, und wer sich in andern Ländern vielleicht fürchtet, Geschäfte zu machen, kann sie in Holland ruhig machen, denn eines holländischen Geschäftsmannes Wort ist noch immer eines holländischen Geschäftsmannes Wort. Holland braucht Devisen, muss den Markt im Ausland beliefern können, und deshalb liefert Holland ins Ausland billiger denn zu Hause, deshalb exportiert es Textilien, auch wenn sie in Holland selbst knapp sind.

Es ist nur natürlich, dass das Autofahren in einem topfebenen Lande eine Selbstverständlichkeit ist. Der Automarkt sollte also blühen, sollte man meinen, und er blüht auch, aber auf eine seltsame Weise. Neue Wagen sind zum offiziellen Preise nicht erhältlich, oder nur bevorzugte Leute können sie erhalten, und für den Handel mit gebrauchten Autos bestehen so viele Bestimmungen, dass der Händler nichts mehr verdienen kann, denn diese Preiskontrolle wird sehr rigoros gehandhabt. Also müssen ehrliche Leute einen Weg suchen, um ehrlich etwas zu verdienen, und diesen Weg haben sie natürlich auch gefunden, indem sie Autos aus Belgien und aus Deutschland über die Grenzen geistern lassen. In Deutschland kaufen diese Leute einen Wagen für 2 kg Feuersteine oder für 150 Büchsen Kaffee, und der Kaffee kommt natürlich aus Belgien, wo er nicht rationiert ist. Die Papiere für diese Wagen werden in Paris fachgemäss hergestellt. Die Papiere an und für sich sind natürlich echt, denn sie werden von Offizieren der Besetzungstruppe in Deutschland zu festen Preisen inklusive Stempel und Unterschriften nach Paris geliefert. Es gibt der Wege so viele ...

Bis man all diese Dinge in Erfahrung gebracht hat, ist man in Amsterdam schon ein gutes Stück herumgekommen, denn diese Neuigkeiten werden ja im Amstel-Hotel nicht zum Tee serviert. Das neue Amsterdam, das sich halbkreisförmig um den alten Kern und die Altstadt zieht, dieses neue Amsterdam mit seinen geraden und saubern Strassen, mit den Reihenhäusern, von denen eines dem andern genau gleichsieht, hat mit dem Alt-Amsterdam nichts Gemeinsames. Und dieses alte Amsterdam ist sicher interessanter als das Amsterdam, welches mit Maßstab und Winkel geplant und gebaut worden ist.

Die Gegend zwischen Rembrandts Plein, Dam, Damrak, Schreierstoren, Montelbs Toren umschliesst das alte, düstere Amsterdam, mit seinem ehemaligen Ghetto bei der Joden Bree Straat, mit dem Nieuwen Markt und seinem massiven Turm, mit den kleinen Gassen, mit den kleinen Cafés, in denen nur Malayen, Chinesen, Mischlinge und Schauerleute aller Farben verkehren. Auch wenn man eine von Natur aus tapfere Seele besitzt, ist es ratsamer, nach Einbruch der Nacht nicht allein in dieser Gegend Luft zu schnappen. Die Strassen längs der Kanäle sind so schmal, so glitschig, und man liegt so schnell im Wasser, und niemand wird einmal sagen können, dass es nicht ein Unfall gewesen sei.



Da die Schiffe infolge Eis still liegen, haben auch die Schiffsleute einige freie und gute Tage. Aber Amsterdam hätte lieber Kohle gehabt

Ein Haus muss das andere stützen, in Amsterdams Altstadt

Auf der Strasse werden Heringe verkauft: Man schwenkt den Fisch in einer Sauce herum und führt ihn mit 2 Fingern zum Mund. «E Guete!»

Gestalten, denen man selbst bei Tageslicht nicht gerne begegnet, stehen verloren an den Ecken oder in engen Türeingängen. Aus den Fenstern fliegt Unrat in die Kanäle, Christbäume kommen aus Fenstern des vierten Stockwerkes und leere Flaschen kommen irgendwoher aus der Höhe. Eine gefährliche, aber interessante Gegend.

Im Gegensatz zu dieser Altstadt nehmen sich die Häuser alter Kaufmannsfamilien und Handelshäuser an der Heeren-, Keizers- oder Prinsen-Gracht genau so aus wie ein Patrizier gegenüber dem Vagabunden. Still und vornehm sind diese Häuser, mit hellblinkenden Türgriffen und Klingelzügen, mit saubern und schimmernden Fensterschreiben, mit engen, aber geschäftigen Kontoren. Es braucht nicht viel Phantasie, um sich in diesen Häusern Kaufherren mit Halskrausen vorzustellen, steife, prüde Kaufmannsfrauen. Von hier aus wurde ein grosser Teil des Ostindiengeschäftes gelenkt, hier wurden die Preise bestimmt und hier, in kleinen und niedrigen Kontoren, wurden Millionenabschlüsse gemacht. Alte Bäume stehen an den Grachten, Kähne liegen still an den Mauern, und die Wasser stehen braun und träge, und eine seltsame Atmosphäre von Wohlhabenheit, Handel, Tee, Streusand und Gerissenheit schwebt über diesen Grachten der grossen Geschäfte. Hier sind auch viele grosse Reeder zu Hause, Reeder, deren Ururgrossväter schon Schiffe nach Indien sandten, die den Grundstein zum Familienvermögen in scharfen Geschäften und hartem Handel mit fremden Menschen und fremden Waren legten.

Es gab einmal Zeiten, da Amsterdams Nachtleben wohl nicht so bekannt wie dasjenige der Metropole Paris, aber immerhin bekannt war. Da verbrachten die Leute aus Indien ihre Ferien, gaben Geld aus wie Heu, brachten Betrieb und Leben. Internationale Welt traf sich, und internationale Hochstapler wählten Amsterdam als Standquartier und Operationsbase. Dieses gesellschaftliche Leben ist heute auf ein Nichts zusammengeschrumpft, und man hat ja schliesslich den Krieg noch in den Knochen und andere Sorgen als Nachtleben. Sobald man als Ausländer erkannt ist, wird man diskret gefragt, ob man keine Dollars oder Schweizerfranken zu verkaufen habe — englische Pfunde sind gar nicht gefragt. Die Schnäpse sind gut, aber sie sind sehr, sehr teuer, und die Eleganz ist von gestern. Nur die Polster und Tapeten sind neu und die Leute, die Geld ausgeben, sind in dieser Eigenschaft sichtlich ebenfalls Neulinge, denn sie tun es nicht mit Grazie und Verstand, sondern mit allen Trimmings der Nouveauriches.

Viele Strassen führen nach Holland, auf vielen Strassen rollt man heute durch Europa. Wer es vermag und wer nicht an ein Auto gebunden ist, der lasse sich raten und nehme das Flugzeug. Es ist schneller, billiger und man hat höchstens zwei Pass- und Zollkontrollen.

2500 Kilometer auf diesen Strassen vermögen einen Begriff von den heutigen Zuständen zu geben. Es geht noch drunter und drüber, gewiss, aber im letzten Jahr ist unendlich viel geleistet worden, man arbeitet, und jedermann ist daran interessiert, die Spuren der vieljährigen Hunnenherrschaft verschwinden zu sehen. Bald werden nur noch die Gräber an diese Zeit erinnern, wenigstens für uns wird diese Zeit kommen. Für die Franzosen, Belgier, Holländer und Luxemburger wird diese Zeit nie kommen. Denn es gibt Dinge, die sich nicht vergessen und vergraben lassen. Dies wird eine von Europas Hauptkrankheiten bleiben.