

XX. Kapitel.

Nach Nymwegen, Arnheim, Utrecht und Amsterdam.

Nachdem ich die schwarz-weissen Grenzptähle preussischerseits und die rot-weiss-blauen holländischerseits hinter mir hatte, tauchten in der Ferne die weissen Landhäuser der ersten niederländischen Ortschaft auf. Die Grenze hatte ich ohne jegliche Störung passieren können, da für Holland eine Plombe bis heute nicht gelöst zu werden braucht.

Was mir bald nach dem Übertritt auf holländisches Gebiet auffiel, das war die gänzlich veränderte, dem Deutschen sonderbar erscheinende Physiognomie der Strassendecke. An die Stelle der tadellosen macadamisirten Landstrassen Rheinlands treten hier die „Klinkers“; dies sind breite Wege, die mit schmalen Backsteinen gepflastert sind und zu beiden Seiten in der Regel durch ein schmales Bankett eingesäumt werden. Da der alluviale Boden in Holland die Anlage gewöhnlicher Chausséen nicht ermöglicht und Blausteine daselbst nicht gewonnen werden, hat man die grossen Strassen, die von der Wegebau-Verwaltung mit peinlicher Sorgfalt in stand gehalten werden, fast durchweg mit Backsteinen belegt.

Der Radfahrer kommt auf diesen Strassen bei minder stark aufgepumpten Reifen sehr gut vorwärts. Einen nicht zu unterschätzenden Vorteil bieten die-

selben den unserigen gegenüber bei nassem Wetter. Wenn der Niederschlag auch noch so bedeutend war, sind die Klinkers in den nächsten Minuten wieder trocken und ebensogut wie bei schönstem Wetter passierbar. Eine zweite Spezies von Strassen in Holland ist der „Grint“. Diese weisen nur ein ganz schmales Backsteinpflaster in der Mitte auf, damit die Pferde, die ohne dieses den Sand mit den Hufen auf die Dauer aufwühlen würden, stets festen Boden zum Auftreten haben. Der Grint ist für den Radfahrer kaum minder gut fahrbar, als die breiten Klinkers.

Die holländische Zeit differiert mit der deutschen um eine Stunde, Holland hat die Greenwicher oder Westeuropäische Zeit eingeführt, während man in Deutschland nach mitteleuropäischer rechnet.

Nach kurzer, flotter Fahrt kam ich nach Nymwegen, der ersten grösseren Stadt Hollands, die einer der ältesten und schönsten Plätze am Niederrhein ist. Als Noviomagus wurde die Stadt von den Römern gegründet. Sie zählt heute etwa 40 000 Einwohner und rankt sich am linken Ufer der Waal an sieben Hügeln malerisch empor. Zahlreiche schwere Stürme sind im Laufe der Jahrhunderte über Nymwegen hinweggerauscht, und mancher heisse Kampf ist in seiner Umgebung ausgefochten worden.

Die Hauptsehenswürdigkeiten sind das 1554 im Renaissancestile erbaute Rathaus mit schöner Fassade und reichhaltigem Museum, die gotische Stevenskerk, die Stadtwage am Groote Markt und das Belvedere auf der östlichen Höhe des ältesten Stadtteils. Von der Plattform dieses alten, starken Festungsturmes bietet sich eine schöne Aussicht auf das Clevische Land und den Lauf der Flüsse Waal, Maas, Rhein und Yssel.

Bei der Ueberfahrt über die Waal, die mittels einer fliegenden Brücke, dem Gierpont, überschritten wird, gewährt die im Kranze grüner Waldungen amphitheatralisch aufsteigende Stadt mit der über die Waal führenden imposanten Eisenbahnbrücke einen schönen Anblick. Am rechten Ufer der Waal, Nymwegen gegenüber, liegt das Dorf Lent, von wo aus ich die Fahrt auf der schattigen, vielgewundenen Strasse nach Arnheim fortsetzte. Die Entfernung zwischen Nymwegen und Arnheim beträgt 14 km, die ich nach $\frac{3}{4}$ stündiger Fahrt zurückgelegt hatte. Die Südgrenze der Stadt Arnheim bildet der Rhein, hier Neder-Rhyn genannt, der an dieser Stelle kaum noch die Wassermenge, die er bei Schaffhausen in der Schweiz führt, aufzuweisen hat.

Arnheim, die Hauptstadt der Provinz Gelderland, hat 55000 Einwohner und ist, wenn man von dem bei windigem Wetter herrschenden Staube absehen will, eine der schönsten und behaglichsten Plätze Hollands zu nennen. Die Stadt selbst bietet ausser der gotischen Groote Kerk, dem durch gefesselte Teufel und sonstige Fratzen „verzierten“ Stadthause oder Duivelshuis und einigen hübschen Privatbauten nur wenig Interessantes. Mit der Umgebung von Arnheim kann sich dagegen kaum eine andere Stadt Hollands in Bezug auf Lieblichkeit messen.

Am nächsten Tage, bei der Weiterfahrt nach Utrecht, lernte ich die schöne Lage der Stadt erst in vollem Masse kennen und schätzen. Man glaubt gar nicht, dass man sich in Holland befindet, wenn man westlich von Arnheim zwischen bewaldeten Hügeln dahin fährt und sieht, wie auf der Landstrasse Steigungen und Senkungen ununterbrochen wechseln. Fast die ganze 62 km lange Strecke von Arnheim bis Utrecht ist einem einzigen herrlichen Parke zu vergleichen.

Jedes der saubern, freundlichen Landhäuser ist von farbenprächtigen, duftenden Blumenbeeten, hellgrünen Matten und mächtigen Bäumen umschlossen. Die einzelnen Anwesen sind zumeist durch einen breiten, mit klarem Wasser gefüllten Graben von einander getrennt. An nur wenigen Stellen dieser Landstrasse ist man auf einige Minuten den Sonnenstrahlen ausgesetzt. Hier ist das Radfahren eine ungetrübte Freude; die Fahrt auf dieser Strasse bietet wahre Hochgenüsse landschaftlicher Lieblichkeit, die an Reiz denen am Mittelrhein, in den schweizerischen Gebirgsregionen und an den Gestaden des Mittelländischen Meeres in ihrer Eigenart nicht nachstehn. Wie muss man hier den Eisenbahnreisenden bedauern, der von alledem nichts sieht, dem der Anblick dieser herrlichen Entfaltung der Natur vorenthalten, oder nur bei grossem Aufwand an Geld und Zeit zugänglich ist. Durch mehrere freundliche Dörfer ging die Fahrt weiter bis nach Rhenen, einer kleinen saubern Ortschaft mit schöner Kirche am Neder-Rhyn, wo ich gegen Abend ankam und einen Gasthof aufsuchte.

Nachdem ich mir mein vortreffliches Abendessen, welches sogar für Holländer, pardon, für zwei Personen gereicht hätte, nach den Anstrengungen des Tages aufs beste hatte munden lassen, machte ich einen Rundgang durch die stillen Strassen des Dorfes. Als mein Blick über den mondbeglänzten Wasserspiegel des Rheines in die Ferne zu den bewaldeten Hügeln hinüberschweifte, erblickte ich am Horizont eine jäh aufflackernde Glut, die zusehends grösser wurde. Nach kaum einer halben Stunde ward dieselbe durch den Wind zu einem lodernden Feuermeer entfacht, dessen roter Schein sich in weitem Kreise am Abendhimmel widerspiegelte. — Wie

man mir sagte, war in einem ferne gelegenen Dorfe eine Feuersbrunst ausgebrochen, und das entfesselte Element vernichtete dort gierig die Arbeit und die Früchte des Fleisses ganzer Generationen. Wehmütig sah ich das schaurig-schöne Schauspiel vor mir, welches vielleicht so manche kühnen Zukunftsträume ahnungsloser Menschen mit einem Schlage zerstörte. Ich dachte im Angesichte dieser verhängnisvollen Feuerfarbe unwillkürlich an den Brand des Dorfes Grand-Pré, den Longfellow in seiner poesievollen „Evangeline“ so meisterhaft schildert:

„Plötzlich flammte im Süden ein Licht, wie der Mond,
der im Herbste

Blutrot steigt an der Himmelsburg und strecket die Arme
Riesenhaft über Feld und Felsen und Strom und Gebirge,
Häufend in Berg und Thal gigantische Schattengebilde.
Ueber den Dächern des Dorfs ward grösser und stärker
der Schimmer;

Himmel und Meer und die Schiffe erstrahlten in röt-
lichem Glanze.

Säulen sah man glühenden Rauchs und Flammen wie Blitze
Zuckten darein. —

Am nächsten Morgen brach ich zu früher Stunde auf, und in den sonnigen Morgen hinein gings über Doorn, Zeist und de Bilt nach Utrecht, der Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, wo ich nach zweistündiger Fahrt anlangte. Utrecht wurde von den Römern unter dem Namen Trajectum ad Rhenum angelegt und hat in der Weltgeschichte viele Jahrhunderte hindurch eine bedeutende Rolle gespielt. Die Stadt hat 95 000 Einwohner und ziemlich bedeutenden Handel. Der Kromme-Rhyn, ein Abfluss des Neder-Rhyn speist die beiden Kanäle Oude und Nieuwe Gracht mit Wasser und teilt sich dann in zwei Arme, den Oude-Rhyn, der bei Katwyk in die Nordsee fliesst, und die Vecht, die bei

Muiden in die Zuidersee mündet. Von dem Dome, der früher eine der grössten Kirchen Hollands war, steht heute nur noch das Querschiff mit dem Chor und der Turm; das Langhaus wurde im Jahre 1674 durch einen Orkan in Trümmer gelegt und nicht wieder aufgebaut. Das Querschiff mit dem Chor, worin der Gottesdienst abgehalten wird, ist also jetzt durch einen grossen freien Platz vom Turme abgesondert. Letzterer, ein kunstvolles Meisterwerk gotischen Stiles aus dem XIV. Jahrhundert ist 111 m hoch und überragt alle übrigen Gebäude der Stadt. Um einen Ueberblick über Utrecht und seine Umgebung zu gewinnen, bestieg ich den Turm, der gegen ein Eintrittsgeld von 25 Cents zugänglich ist. Wiefast alle holländischen Kirchen, so hat auch dieser Kirchturm ein Glockenspiel, welches 42 Glocken umfasst, von denen die grösste 8000 Kilo wiegt. 320 Stufen führen zur Plattform hinauf; die Aussicht erstreckt sich bei klarem Wetter weit auf das bewaldete Hügelland nach Arnheim einerseits und bis auf Nord- und Zuidersee anderseits hinaus. Utrecht hat eine bedeutende Universität und mehrere reichhaltige Museen. Eine grosse Anzahl altertümlicher Gebäude fesselt jeden Freund mittelalterlicher Architektur.

Gegen Abend setzte ich die Reise fort, und mein treffliches Rad trug mich auf der 39 km langen Strasse durch eine wenig anregende Gegend über Brenkelen, Loenen nach Amsterdam, der grössten Stadt und dem Haupthandelsplatze des Königreichs der Niederlande mit annähernd einer halben Million Einwohner. Etwa 80 000 von den Bewohnern der Stadt sind katholischen und 35 000 mosaischen Glaubens, die übrigen gehören der reformierten Kirche an.

Amsterdam, wegen der zahlreichen Kanäle, die es durchziehn, das „holländische Venedig“ genannt, liegt an der Mündung der Amstel in das Y oder IJ, eine Bucht der Zuidersee. Die Stadt hat einem wechsellvollen, an Kriegen reichen Schicksal im Laufe der Jahrhunderte eiserne Widerstandskraft entgegengesetzt. Nachdem Napoleon I. Holland 1806 „als Schwemmland von französischen Flüssen“ annektiert hatte, war Amsterdam bis 1813 die Residenz des Königs Louis Napoléon. Grossartig hat sich die Stadt nach der Eröffnung des Nordseekanals entwickelt. Dieser Kanal führt von Amsterdam durch Nordholland und mündet bei Helder in die Nordsee; er liegt 2 km nördlich von Amsterdam, 3 m tiefer als der Wasserspiegel der Nordsee, ist 75 km lang, 40 m breit und 5—6 m tief. Der Höhenunterschied wird mittels mächtiger Schleusen unter Nutzbarmachung von Ebbe und Flut des Meeres von den Schiffen überwunden. Die Anlage des Kanals war notwendig geworden, weil die Zuidersee infolge zunehmender Versandung nur noch weniger grossen Schiffen zugänglich ist.

Die Holländer tragen sich heute mit dem Projekte die Zuidersee, wie es auch mit andern Seen in Nordholland geschehen ist, trocken zu legen.

Dies gedenkt man dadurch zu erreichen, dass man in dem nicht tiefen Wasserbecken eine Anzahl widerstandsfähiger, breiter Dämme mit Kanälen errichtet, durch welche die See in mehrere Teile geteilt, beziehungsweise vom Meere abgeschlossen wird. Das Wasser wird dann durch Hunderte auf den Dämmen zu erbauender Windmühlen und anderer Pumpwerke aus den einzelnen Teilen der See gepumpt, in Kanäle geleitet und dem Meere zugeführt. Auf diese Weise würde Holland eine neue Provinz von 300 000 ha Flächen-

raum gewinnen. Die Kosten der Ausführung dieses Projektes sind auf 3230 Millionen Mark berechnet worden. Man hat mit der Trockenlegung oder „Einpolderung“ von Seen in Holland gute Erfahrungen und glänzende Geschäfte gemacht, besonders wenn man die 1608—12 angelegte fruchtbare Polder Beemster und ferner die grossen Poldern Pürmer und Schermer in betracht zieht. Bei anhaltendem Regen sorgen die Pumpen der Windmühlen dafür, dass sich nicht zuviel Wasser in den Poldern ansammelt, und bei grosser Trockenheit lässt man Wasser aus den Kanälen zur Befeuchtung der Weiden in die zahlreichen Wasseradern des genannten Landes fliessen. Die Fruchtbarkeit dieser, weite Landstrecken umfassenden Poldern ist daher ungemein gross. In strategischer Hinsicht sind die grossartigen Anlagen insofern von Bedeutung, als man die innerhalb der Dämme gelegenen Ländereien bis zu einer beliebigen Höhe in kurzer Zeit unter Wasser setzen kann.

Amsterdam ist der Hauptgeldplatz Hollands mit riesigem Schiffsverkehr und einer der bedeutendsten Stapelplätze Europas für Waren aus den ostindischen Kolonien des Königreichs. Teuer ist der Bau solider Häuser in Amsterdam, da der Boden aus Schlamm und Moor besteht und das Fundament der Gebäude auf 10—15 m langen Pfählen, die man tief in die Erde einrammt, errichtet werden muss. Die schöne, 1845 erbaute Börse von Amsterdam ruht beispielsweise auf 3469 dieser mächtigen Pfähle. Interessant ist ein Spaziergang an dem schönen Bahnhof vorbei durch die grossartigen Hafenanlagen und eine Fahrt mit dem Dampfboot über das Y nach dem alten Tolhuis mit seinen hübschen Gartenanlagen. Ferner versäume man nicht die

Besichtigung der grossen Schleusen, besonders derjenigen, welche das Y von der Zuidersee abschliessen. Die Kirchen Amsterdams bieten des Sehenswerten nicht viel. Der königliche Palast, jetzt Rathaus, der auf mehr als 13 000 Pfählen aufgeführt ist und 8 Millionen Gulden gekostet hat, verrät in Bezug auf sein Aeusseres nicht allzu viel Geschmack, das Innere enthält dagegen manches von Interesse.

Umfangreiche Sammlungen enthalten die Museen, besonders das grossartige Rijks- oder Reichs-Museum, in dessen weitläufigen Gemälde-Gallerien die bedeutenden niederländischen Maler Rembrandt, van der Helst u. a., durch zahlreiche herrliche Bildwerke vertreten sind. Amsterdam hat ferner eine Universität, einen reichhaltigen Zoologischen- und einen schönen Botanischen Garten; hübsche Anlagen verleihen der Stadt einen besonderen Reiz. Der Hauptverkehr Amsterdams konzentriert sich auf dem Dam und in den angrenzenden Strassen.

Jeder Fremde, der starke Nerven hat, versäume nicht, einmal durch das Judenviertel zu gehen, in dem meist arme Juden, darunter 3500 portugiesische, wohnen. Der Zufall wollte es, dass ich gerade an einem Samstag, am Ende des „Schabbes“, kurz vor Sonnenuntergang, wenn sich hier Alt und Jung zu neuem Schachersammelt, Gelegenheit fand, diesen Stadtteil zu betreten. Ich habe manches gesehen in der Welt, aber derartigem Schmutz und solchen ekelerregenden Gestalten war ich in meinem Leben noch niemals begegnet. Von schwarzhaarigen, meist schielenden Kindern wimmelte es stellenweise wie in einem Ameisenhaufen. — Der Appetit auf das Beefsteak, welches meiner im Hotel harrte, war mir für heute vergangen. Einmal kann man sich in diese Strassen der Wissenschaft halber hinein-

wagen, aber nach einem zweiten Besuche wird es einen gesitteten Menschen so leicht nicht gelüsten.

Durch die weitgehende Toleranz der Holländer ist Amsterdam für die aus Spanien, Portugal, Polen und andern Ländern vertriebenen Juden ein neues Jerusalem geworden. Auch gegen alle anderen Religionen war die holländische Regierung stets duld- sam, und infolge dessen giebt es heute in Amsterdam nicht weniger als 15–20 verschiedene Kirchen- gemeinden oder Sekten.

Hochinteressant ist eine Fahrt zu Schiff durch das Y bis zu den Schleusen oder ein Spaziergang durch die weitläufigen Hafenanlagen am Schreier- turm vorbei. Von letzterem führen in früheren Jahren alle Schiffe ab, die für ferne Meere bestimmt waren. Hier nahmen die Seeleute Abschied von Weib und Kind, und nach den Klagen, die an dem Turme während des Abschieds fast täglich wiederhallten, wurde er Schreierturm genannt.

Als ich gegen Abend des nächsten Tages einen Spaziergang durch die Stadt machte, sah ich mich längere Zeit von einem fein gekleideten „Herrn“ beobachtet, der mich schliesslich in englischer Sprache anredete. Er schilderte mir die Freuden Amster- dams in den lebhaftesten Farben und gab sich alle Mühe mich zu bewegen, den Abend in seiner „Gesell- schaft“ zu verbringen. Ich liess den zungengewandten Herrn, in dem ich sofort einen Bauernfänger der gefährlichsten Sorte vermutete, ruhig ausreden und sah mir den Menschen dann etwas genauer an. Ich konnte das Lachen wirklich nicht verbeissen, als ich in das hyperkluge Gaunergesicht meines Begleiters blickte. Zwischen den stechenden dunklen Augen wurzelte eine sichelförmige Nase, und weitabstehende, löffelartige Ohren bildeten gleichsam die Henkel des

kürbisartig geformten Kopfes. Die Füße hatten eine Stellung, die es dem Manne nicht ermöglicht hätte, auch nur drei Schritt auf norwegischen Schneeschuhen zurückzulegen, und die Beine waren so sehr nach aussen gebogen, dass man hätte annehmen können, ihr Besitzer sei dem Ahasver seit achtzehnhundert Jahren auf einem brabantischen Gaule gefolgt. Und dieser Vogelscheuche sollte ich mich anvertrauen! Das Geschäft des hoffnungsvollen Jünglings, der Gimpelfang, mochte ja florieren, aber bei mir war er an eine unrichtige Adresse geraten. Mit wenigen Worten wies ich sein Ansinnen zurück und verabschiedete ihn in einer Weise, die ihm imponiert haben dürfte. Der saubere Geselle hatte jedenfalls vermutet, ich hätte mein ganzes Leben hindurch nur mit Buschmännern oder Eskimos verkehrt.

Nach diesem Intermezzo liess ich mir mein Abendessen trefflich munden und ging bald darauf zur Ruhe. Ich träumte von allen möglichen getauften und nicht getauften Gaunern, die es auf mich abgesehen hatten, als ich aber am Morgen erwachte, sah ich, dass es nur Amsterdamer Stechfliegen reinster Rasse gewesen waren, die an mir ein willkommenes Objekt für ihre berüchtigte Thätigkeit gefunden hatten.