

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 19 (1929)
Heft: 31

Artikel: Nun ade, du mein lieb Heimatland!
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-643516>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

„Willst Theater spielen?“ fragten sie wie aus einem Mund. „Ja“, sagte ich ernst. O wie ich mich fühlte. — „Hast bezahlt?“ — „Ja“, sprach ich feierlich. Ich wurde als Genosse aufgenommen. Wie wir der Dinge harren, die da kommen sollten! Vier Helden, blaß, mit zuckenden Lippen, doch feurigen Augen und würdigem Schweigen. Zwischen uns hin und her schritt mein Schak, jeden einzelnen von uns und dann alle insgesamt ermahnend, ihrem Herrn Papa recht folgsam zu sein und zu bedenken, daß sie alles mit ansähe. Hierauf lächelte sie jeden wieder so mäuschenmarzipansüß an, o so mäuschenmarzipansüß!! Wenn nur die drei andern nicht gewesen wären; wie ich die haßte! Ein schlimmer Plan kam mir. Ich wollte ihre Sünden verraten. Dann mußten sie fort, die Unwürdigen, und ich, ich war allein. —

Schon begann ich: „Der Heiri hat die gelben Butterbirnen beim Lehrer...“ Da öffnete sich das Zelt. „Herauskommen.“ Nun war's zu spät. Ich wurde geschüpft und gedrückt und stund plötzlich auf einer offenen Bühne. Rings herum waren Menschenköpfe gruppiert. Köpfe ohne Zahl. Ein Meer von Menschenköpfen. Jetzt galt's!

„So, ihr Kerle, macht, was ich“, schrie ein Hanswurst. Wir schlugen einen Purzelbaum. Heiri fiel um und blutete aus der Nase. Er trat ab. Wir waren nur noch unser drei. Die Menge lachte. Wir aber, wir drei, waren Helden und schwiegen. Wir blickten alle drei auf ein rotes Kleidchen, sahen zwei Augen holdselig lächeln und eine Reihe weißer Zähne blitzen. Das gab Mut. Nun übers hohe Seil.

Der Bajazzo, der Papa der Vielgeliebten, ging voran. Ich folgte. Ha, ich war drüben, drüben, drüben!

Wie ich jubelte. Die beiden andern fielen ins Netz, zappelten und wurden fortgeschickt.

Ich war der Sieger! Nun setzte sich der Bajazzopapa aufs Hintergestell, streckte die beiden Zeigfinger in je ein Nasenloch und hupste über die Bühne. Ich sollte es nachmachen. Probierte. Es ging, aber schwer. Die Menschen lachten. Blöhlisch wieherten sie, wie wenn der Teufel alle Höllengeister losgelassen hätte. Bestürzt schaute ich auf. Mein Vater, der Herr Pfarrer, stund vor der Bühne. Zornig, rot im Gesicht.

„Komm“, rief er. Ich ging, wankte, ging und wußte alles verloren, mein Geld und meinen Schak. Das Ende vom Schnittersonntag war Schelte, kein Abendessen, zu Bett gehen.

Ich weinte, betete, schlief und träumte, Petrus und ein Engel, nein, viele Engel, eine Ewigkeit Engel mit marzipansüßem Lächeln sangen: „Puppchen, du bist mein Augenstern, Puppchen, hab dich zum Fressen gern...“

Hierauf stund ich wieder vor der Leimkub und riß und riß am Schwanz, bis ich plötzlich den Schwanz in den Händen hatte. Aus der Wunde aber quollen Zwanzigrappenflüde, endlos, endlos und drohten mich zu ersäufen, aber eine Stimme rief: „O du lieber Augustin, Augustin, Augustin, o du lieber Augustin, alles ist hin; 's Geld ist weg, 's Mädel ist weg, o du lieber Augustin, alles ist hin.“ —

Auf dem Ozean.

Von Oskar Kollbrunner.

In dunkeln Schwaden stürzt das Meer ums Boot.
Sargschwarz der Himmel. Ausgelöscht die Sterne.
Ein schwüler Julimond nur, sichelt rot
Und melancholisch aus der Schattenferne.

Das aufgeregte Wogenfeld durchpflügt
Des Bootes Kiel, als wären's Ackerbreiten;
Doch schollert keine Erde, zuckt und sprüht
Kein Kieselstein bei dieser Pflugschaar Gleiten.

Nur manchmal wetterleuchtet's überm Meer
Und um das Boot flirrt eine salbe Helle —
Allein der Mond verfladert mehr und mehr,
Bis er verblutet vor des Morgens Schwelle.

*

Das Meer rauscht still und grüner Wellen Schäumen
Sagt mir, daß über allem Leben Schaum.
Das Meer rauscht still und alle Sterne träumen,
Die Nacht glänzt wie ein Silberlichterbaum.

Aus tausend Augen glüht mein Schiff zur Ferne,
In der Pupillen Gelblicht schwärzt die Nacht.
Am Mastbaum hoch glut's aus der Schiffslaterne —
Ein leises Windspiel hat sich aufgemacht.

Gut' Fahrt! Gut' Glück! geht's im Nachwindsingen.
Indes am Strand das letzte Licht verglimmt,
Und unser Schiff, umspielt von Möbenschwingen,
Stets unbeirrt den Weg gen Osten nimmt.

*

Nebel schluckt des Horizontes Kreis,
Neptun wird zum grauen Mimmelkreis.
Alle Ferne ist mir nun verstellt,
Und das Schiffshorn gellt.

In die Nebel frißt ein dumpfer Ton,
Solche Töne bläht kein Postillon
Und von irgendwo es Antwort raucht
Lang und flagelaut.

Agas Quirlen in dem Graugewißt
Hat ein Streifchen Bläue hingewischt.
Sonne, lebst du noch? — Ich lebe, ja,
Noch ein Stündchen Mut, und ich bin da!

*

Und salb und salber wird die Luft und schwer.
Und tief in mottenbleiches Licht getaucht,
Gespenstet rings das unruhschwängere Meer,
Von unserm Schiffes Schloten überrauht.

Die Möbe segt als grauer Schatten hin
Schweinfische springen ängstlich hinterm Bug.
Raubvogelbüßer niedere Wolken zieh'n,
Fast streifen sie die See im jachen Flug.

Und dann auf einmal wird es totenstill.
Und dann durch finsternes Gewölk ein Strahl
Und dann ein Möbenschreien kurz und schrill
Und dann des Donnersturmes Wutchoral.

Nun ade, du mein lieb Heimatland!

Brief eines Schweizers aus den Wäldern Canadas.

Nachstehender Brief wurde uns mit Einverständnis des Verfassers von den bernischen Verwandten, an die er gerichtet war, freundlichst zur Verfügung gestellt. Er ist voll von interessanten Beobachtungen und Erlebnissen und dürfte von unsern Lesern mit lebhafter Anteilnahme gelesen werden. Wir geben ihn im Wortlaut wieder mit einigen notwendigen Kürzungen und stilistischen Umstellungen. Wir machen noch besonders aufmerksam auf die Einladung des Verfassers am Schluß des Briefes, ihnen, die fern von der Heimat und von vertrauten Menschen den schweren Lebenskampf führen müssen, durch ein Brieflein oder Kärtlein oder eine Lektüre eine Freude zu bereiten. Wir lassen den Schlusssatz unberührt, immerhin möchten wir den Heiratslustigen unter unsern Lesern bringen geraten haben, sich die Sache gut zu überlegen. Verantwortung für unerfüllte Hoffnungen vermöchten wir nicht zu tragen. Die Red.

Nazko B. C., 12. August 1928.

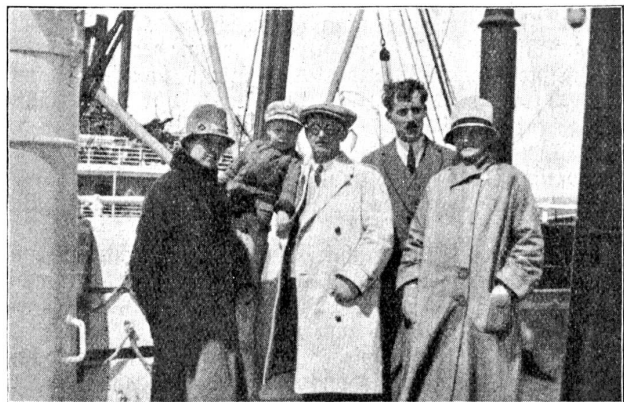
Schon ¼ Jahr ist verstrichen, seit ich aus der Heimat fort, mit noch zwei Reisegenossen in die weite Welt zog. Weit war der Weg und lange hat es gedauert, bis wir am Ziel waren, am Nazko-River, tief in den Wäldern Bri-

tisch Columbias, wo mein Bruder seinen Wigwam aufgeschlagen hat.

Die Reise verlief im großen und ganzen recht gut. Dienstag den 25. April verließen wir die Schweiz und schon am 27. Mai hielten mein Reisegenosse und ich unsern Einzug in der Blochhütte meines Bruders am Nazko, während die andern drei erst am 10. Juni anrückten. Doch ich will der Reihe nach berichten.

Samstag abend ½7 Uhr schifften wir uns auf dem Dampfer „Empress of Scotland“, einem der größten Schiffe der „Canadian Pacific Line“ ein. Das Schiff hat eine Tonnage von 37,700 Tonnen, und wir Landratten rissen unsere Augen weit auf über all das Neuartige, noch nie Gesehene. Für die Seereise hatten wir Touristklasse gelöst und es nicht bereut, waren doch in der 3. Klasse zirka 60 Poladen und andere östliche Völker, während wir in unserer 2. Klasse sehr nette Reisegesellschaft antrafen. In der 1. Klasse fuhren zirka 300, in der 2. 330 und der 3. zirka 70 Passagiere. Die Verpflegung war der unserer erstklass-

figen Hotels der Schweiz ebenbürtig, und wir hatten Einzel- und Zweierkabinen. Die Bedienung war gut und zuvorkommend, bekam doch mein Junge jeden Abend und Morgen prompt sein Gläsli heiße Milch vom Steward ins Bett gebracht. An Unterhaltung gab es bei Tisch Konzert. Abends war im Palmengarten Tanz, zwei Abende Kino-



Auf der Hinfahrt.

vorstellungen, und jeden Mittag lag die Schiffzeitung gedruckt neben dem Teller. — Ich habe vergessen, unsere Reisegesellschaft vorzustellen: Schreiber dieses Berichtes mit seiner Schwester und einem fünfjährigen Jungen, dann ein Fräulein G. aus Basel, und ein Herr S. aus Zürich, die alle fünf zu meinem Bruder nach B. C. gehen wollten. Außer uns waren noch vier Schweizerdamen an Bord: zwei Mädchen aus Rorschach, eine aus Zürich, eine Erziehlerin aus Neuchâtel. Dann traf ich im Oberkellner einen Stadtberner, einen alten Kollegen, mit dem ich vor 20 Jahren auf den Schweiz. Speisewagen fuhr. Natürlich wurde das Wiedersehen abends in der Bar bei Ale (fades englisches Bier) und dafür wohlgeschmeckenderen Brissagots würdig gefeiert.

Die Seereise verlief ganz gut. Doch hatten wir teilweise schlechtes, unsicheres Wetter und tagelang hohen Seegang. Von unserer Gesellschaft wurden die Damen seefrank, während Herr S. und ich verschont blieben, und der Kleine ein einziges Mal beim Frühstück den Teller auf ziemlich unanständige Weise wieder füllte, worüber er so unglücklich war, daß er sich kaum mehr in den Speisesaal getraute. Der stete Aufenthalt auf Deck und das Essen von Äpfeln und trockenen Biscuits sind gute Mittel gegen die Seefrankheit. Die ersten drei Tage waren die Speisesäle fast leer, desto tüchtiger widmeten wir wenigen „Sentredien“ uns der stets reichbesetzten Tafel. Ueberhaupt das Essen, eine der angenehmsten Seiten der Seefahrt, war so reichhaltig, daß es einem leid tat, nur zirka 8 Tage dieses Schlaffenlebens mitmachen zu können. — Von den 2950 Seemeilen (zirka 3500 Kilometer) Cherbourg-Quebec legten wir täglich 300—400 Meilen zurück (zirka 18—19 Knoten per Stunde). Am Mittwoch, 2. Mai, kamen wir in die Gefahrzone der Eisberge, wegen denen das Schiff einen weit südlicheren Kurs als gewöhnlich halten mußte. Da dichter Nebel herrschte, stoppte das Schiff und gab beständig Sirenen-signale. Der Dampfer mußte so fast 1½ Tag liegen bleiben. Am Donnerstag, den 3. Mai, sahen wir in der Entfernung von einigen hundert Meter drei Eisberge vorbeitreiben. Gleichen Tages umschwärmten Scharen von Möven das Schiff, ein Anzeichen von der Nähe des Landes. Jeden Tag wurden die Lage und die zurückgelegte Strecke bekanntgegeben. Am 3. Mai, nachts 10 Uhr, lagen wir 50 Grad westlicher Länge, 45 Grad nördlicher Breite südöstlich von Neufundland. Freitag, den 4. Mai, abends 7 Uhr, war der Leuchtturm von Cap Race zu sehen, und wir fuhren in den Golf von St. Lawrence

ein. Am andern Morgen erblickten wir vereinzelt Land, begegneten einigen Dampfern und überholten einen solchen, der schon am Freitag, 27. April, also einen Tag vor uns, von Cherbourg abgegangen war.

Am Samstag nachts kamen die Zollbeamten am Father Bint aufs Schiff und wurde dort die Post ausgeladen, so-



Transport unseres Gepäcks.

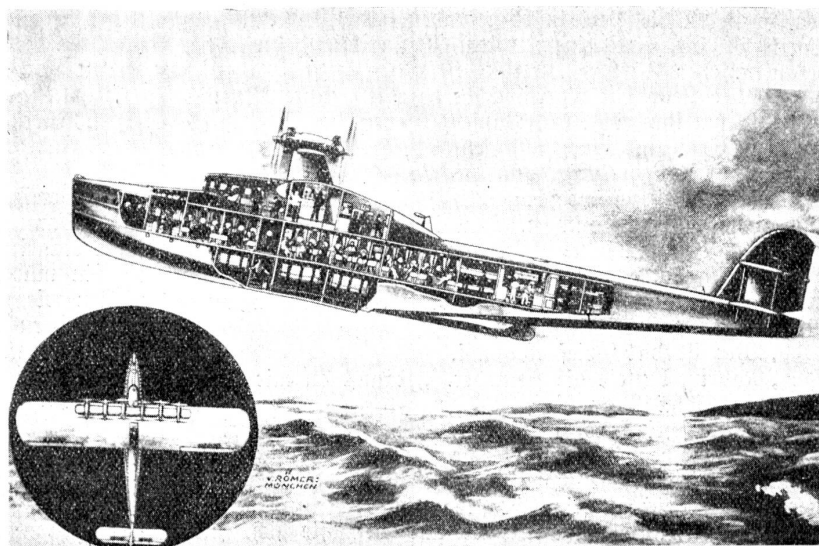
wohl die Postfächer für Canada und Amerika als auch die Briefe, die die Passagiere auf dem Schiff geschrieben hatten. Am Samstag wurde alles große Gepäck aus dem Schiffsrumpf auf die Decks geschafft und zwecks Verzollung alphabetisch aufgestapelt. Das war ein Rennen und Hasten, bis jeder seine Habseligkeiten fand. Sonntag vormittag war Zollabfertigung, die anstandslos verlief. Kein Stück mußte geöffnet werden. Auch die Expedition ins Innere wurde gleich von anwesenden Bahnbeamten besorgt, sodaß man sich bei der Landung nur noch um das Handgepäck zu kümmern hatte. Auch wieder ein Vorteil der zweiten Klasse, während die dritte Klasse diese Formalitäten erst an Land erledigen konnte.

Sonntag nachmittag 5 Uhr 30 legte das Schiff in Quebec an. Nach Einnahme eines solennen Abschieds-loupers betraten wir um 7 Uhr das Land. Es ging alles schön der Reihe nach. Die 1. Klasse-Reisenden konnten sich sofort vom Schiff auf die Bahn begeben. Wir Zweitklässler mußten unter Zurücklassung des Handgepäcks, das vom Steward an Land geschafft wurde, in den großen Empfangshallen Platz nehmen; dann kamen die 3. Klasse-Passagiere. Die Hallen sind mit hohen Drahtgittern abgeteilt, man wähnt sich in Käfigen. Auf allen Seiten sah man in Glaskästen die Erzeugnisse Canadas ausgestellt, sogar Goldklumpen und Halbedelsteine lagen zur Schau. Wohl mancher mochte beim Anblick dieser Herrlichkeiten von zukünftigem Glück und Wohlstand geträumt haben. Nach kurzer Zeit wurden wir durch lange Laufgänge den einzelnen Einwanderungsinstanzen zugeführt. Auf dem Schiff erhielt jeder eine Landungskarte; diese gilt im Lande als Ausweis und wir konnten alle unsere guten Schweizerpapiere zuunterst im Kofferli verstauen, da sie wertlos geworden. Vor den Registrierbeamten, die alle gut deutsch sprechen, mußten wir zuletzt noch Rede und Antwort geben über woher und wohin, und da alles mit dem, was sie zu Protokoll vor sich hatten, stimmte, wurden Landungskarte und Paß gestempelt. Nach knapp 10 Minuten hatten wir die endgültige Erlaubnis zum Eintritt in Canada. Ich muß noch nachholen, daß wir in Paris beim canadischen Kommissär die erste Erlaubnis für die Reise einholen mußten und auch eine ärztliche Untersuchung zu bestehen hatten. Man erzählte uns Schauerdinge ob der Strenge dieser Instanz, doch scheinen dort die Schweizer noch wohlgeachtet; denn wir wurden, als wir unsere Nationalität dem Empfangsbeamten bekannt gaben, sofort dem Kommissär zugeführt, während andere stundenlang auf diesen Moment warteten. Interessant ist die ärztliche Unter-

suchung in Paris und Quebec, der Arzt schaut dir ins Neugelein und drückt dir auf dem Bauch herum, und fertig ist die Sache.

Nun konnte die Reise weitergehen. Beim Verlassen der Wartehallen erwarteten uns verschiedene Missionare, welche uns Traktate und neue Testamente in deutscher Sprache aushändigten. Noch hatten wir unser Handgepäck zu verzollen, was wiederum schnell erledigt war.

Für das große Gepäck — wir hatten 10 große Koffern im Gewichte von 643 Kilogramm — zahlten wir von Basel bis nach Cherbourg 1200 Franken, während wir auf Schiff und canadischen Bahnen keinen Cent zu berappen hatten. Endlich war alles so weit, nur die Abfahrt unseres Zuges ließ auf sich warten; bereits waren mehrere Züge abgefahren, bis wir, die nach Winnipeg, also am weitesten reißten, an die Reihe kamen. Nach endlosem Warten ging es endlich um 1/21 Uhr ab. Nachdem die Reisenden etwas gesondert worden: in Polen, Slowenen und besser Gestrahlte, wurden sie auch gesondert in den Wagen untergebracht. In Canada gibt es nur zwei Wagenklassen. Natürlich fuhren wir nicht erste, doch waren unsere Wagen sehr bequem und vor allem praktisch eingerichtet. Der Wagen faßt 72 Personen, ist mit Leder gepolstert und die Bänke können zu Betten umgewandelt werden. Außerdem ist die Möglichkeit vorhanden, oberhalb den Bänken weitere Schlafgelegenheiten einzurichten. Ferner enthält der Wagen auf jeder Seite einen Toilettenraum mit Wajschschüsseln, Seife, Handtüchern u., sowie auf der einen Seite eine Küche, wo sich der Reisende ganze Mahlzeiten bereiten kann. Diese Möglichkeit war sehr zu begrüßen, dauerte doch die Fahrt 2 Tage und 3 Nächte bis Winnipeg, genau 54 Stunden über Montreal, Smiths Falls, Sudburrn, Port Arthur. (Fortf. folgt.)



Das größte Flugzeug der Welt „Do-X“.

Nach wohlgelungenem Stappellauf stieg am 12. Juli leghin das neue Dornier-Riesenflugzeug zu seinen ersten kurzen Flügen über dem Bodensee auf. Unter dem Donner seiner 12 Motoren raste das Flugzeug mit riesiger Bugwelle über das Wasser und hob sich bereits nach 30 Sekunden in die Luft, um bald darauf wieder glatt auf das Wasser niederzugesinken. Nach wenigen Minuten erfolgte der zweite und dritte Start, die beide ebenfalls gut verliefen.

Das in den Dornier-Werken in Altenrhein erstellte Riesenflugzeug hat eine Gesamtlänge von 40 Metern und eine Flügelspanne von 48 Metern. Die Flügel haben eine Fläche von 490 Quadratmetern. Die 12 Motoren entwickeln insgesamt 6300 Pferdestärken und verleihen dem Flugzeug eine Geschwindigkeit von 240 Kilometer pro Stunde. Im Passagierraum haben 100 Personen Platz, jede darf mit Handgepäck 100 Kilo schwer sein. Den Passagieren steht sogar ein Deck von 80 Fuß Länge zur Verfügung. Der Längsschnitt zeigt drei Decks. Im Unterdeck wird der Betriebsstoff (im Maximum 16,000 Liter Benzin) aufbewahrt, ferner die Fracht und das Gepäck und die Vorräte. Das Mitteldeck mit den Passagierräumen hat Eisenbahncoupe-Breite und ist in Abteile eingeteilt. Das Oberdeck enthält den Pilotenraum und dahinter den Navigationsraum und anschließend den Motorenschaltraum. Ueber dem Oberdeck sind in Gruppen zu je zwei die 12 Motoren angebracht, die durch Gänge zu erreichen sind. Natürlich enthält das Flugzeug auch eine Funkkabine.

Die Besatzung zählt 8 Mann (Kommandant, 2 Piloten, Funker, 4 Mechaniker). Das „Flugschiff“ — so sollte man Do-X eigentlich benennen — wird in der nächsten Zeit noch von sich reden machen

5

Sack London / Südseegegeschichten.

(Copyright by Universitas DVAG, Berlin.)

Aber sie hatte keine Zeit, sich mit dem Hai aufzuhalten. Soviel sie auch schwamm, die Strömung trieb sie doch immer wieder ab. Eine halbe Stunde verging, und der Hai begann dreister zu werden. Als er sah, daß er von ihr nichts Böses zu erwarten hatte, zog er in immer engeren Kreisen näher und blickte sie im Vorbeigleiten unverschämt und verschmüht an. Sie wußte gut, daß er früher oder später genügend Mut aufbringen würde, um auf sie zu stoßen. Da beschloß sie, ihm zuvorzukommen. Es war eine Verzweiflungstat. Sie war eine alte Frau, allein im Meere und schwach von Entbehrungen und Mühsal, und doch mußte sie dem Angriff dieses Tigers der Meere zuvorzukommen und ihn selber angreifen. Auf eine günstige Gelegenheit wartend, schwamm sie weiter. Da schwamm er träge in einer Entfernung von kaum acht Fuß vorbei. Sie tat, als ob sie ihn angreifen wollte, und stürzte sich plötzlich auf ihn. Er schlug wild mit dem Schwanz, während er floh, und seine sandpapierartige Haut traf sie und schmerzte ihr die Haut vom Ellbogen bis zur Schulter ab. In immer weiteren Kreisen schwamm er schleunigst fort und verschwand schließlich.

In der mit Blechstücken bedeckten Höhle lagen Mapuhi und Tefara und zankten sich sehr.

„Hättest du getan, wie ich dir sagte“, beschuldigte Tefara ihn zum tausendsten Male, „die Perle verstedt und niemandem etwas davon gesagt, so hättest du sie noch.“

„Aber Huru-Huru war dabei, als ich die Muschel öffnete — habe ich dir das nicht wieder und wieder und immer wieder gesagt?“

„Und nun bekommen wir kein Haus. Raoul hat mir heute gesagt, wenn du die Perle nicht verkauft hättest, so —“

„Ich hab' sie nicht verkauft. Toriki hat sie mir gestohlen.“

„— wenn du die Perle nicht verkauft hättest, so würde er dir fünftausend französische Dollar gegeben haben, und das sind zehntausend Chile.“

„Er hat mit seiner Mutter gesprochen“, erklärte Mapuhi. „Sie versteht sich auf Perlen.“

„Und nun ist die Perle verloren“, klagte Tefara.

„Dafür bin ich Toriki nichts mehr schuldig. Das macht immerhin zwölfhundert, die ich bekommen habe.“

„Toriki ist tot!“ rief sie. „Man hat nichts von seinem Schoner gehört. Er ist mit der „Morai“ und der „Hira“ verlorengegangen. Bezahlt Toriki dir denn die dreihundert, die er dir als Kredit versprochen hat? Nein, denn Toriki ist tot. Und würdest du Toriki heute die zwölfhundert schul-