

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein und die Rheinlande

dargestellt in malerischen Original-Ansichten

Dritte Abtheilung. Zweite Section: Holland

Lange, Ludwig

Darmstadt, 1863

II. Die Haupteigenthümlichkeiten des Landes. Windmühlen. -Polder. -Dämme oder Deiche. -Dünen. -Ueberschwemmungen. -Kanäle, Gräben und Schleusen. -Trekschuiten, Landstraßen und Eisenbahnen.

[urn:nbn:de:bsz:31-54449](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-54449)

die gemessene Lebensweise, besonders die ungemeine Reinlichkeit der Menschen, und die weitläufigere Bauart ihrer Wohnsitze die schädlichen Ausdünstungen der stehenden Gewässer schwächen; so bedienen sich seine Bewohner auch in dem Genuße geistiger Getränke, ihres heimathlichen Jenever sowohl, als der fremden Weine und Brauntweine, eines bewährten Mittels zur Wahrung ihrer Gesundheit, und es stählt sie überdies die Macht der Gewohnheit von Kindheit auf so gegen die schädlichen Einflüsse der Luft, daß sich der Holländer in seinem flachen Wasserlande nicht minder wohl fühlt, als der Schweizer in seinen romantischen Bergen.

II.

Die Haupteigenthümlichkeiten des Landes.

(Windmühlen. Polber. Dämme oder Deiche. Dünen. Ueberschwemmungen. Kanäle, Gräben und Schleusen. Trekschuiten. Landstraßen und Eisenbahnen.)

Wohl kein Staat Europas hat in Bezug auf sein Land und Volk eine solche Menge interessanter Eigenthümlichkeiten aufzuweisen, als Holland. Wir müssen deshalb, um unser allgemeines Bild vollständiger auszumalen, diesen charakteristischen Merkwürdigkeiten noch einige Abschnitte widmen, ehe wir, nach einer kurzen Uebersicht der Geschichte des Landes, seinen einzelnen Städten und Dörfern unseren Blick im Besonderen zuwenden.

Was dem Fremden, wenn er das Rheindelta betritt, zuerst in's Auge fällt, sind die zahlreichen Windmühlen. Wohl schwingen diese „Riesen und Burgen des Don-Quichotte“ schon am deutschen Niederrhein von Bonn und Köln abwärts ihre gigantischen Flügel, und ihr Anblick ist uns daher nicht neu, wenn wir den holländischen Niederrhein begrüßen; ihre Zahl aber mehrt sich hier unten der Art, daß sie unsere Verwunderung um so mehr erregen, als auch ihre Bauart an Umfang und Schönheit gewinnt. So sind allein bei Zaandam (Saardam) etwa 400 Windmühlen thätig; am „Kordenoord“ bei Gouda aber erfreut uns ein Schwesterpaar mit der Einsicht in ihre ausgezeichnete Einrichtung, während uns unsern der

Amstelbrücke im „holländischen Venedig“ eine Keesin von 125 Fuß Höhe mit der Aussicht auf ihre herrliche Umgebung entzückt.

Meist thurmähnlich und größer und stärker erbaut, als in anderen Ländern, bald in bunten Gruppen, bald in langen Reihen aufgepflanzt, erheben sich die holländischen Windmühlen oft als friedliche Stellvertreter oder Gesellschafter der todbringenden Geschütze auf den Wällen und Bastionen der Städte und Festungen, oft als hochragende Wächter und Schanzthürme auf den Dämmen und Deichen der Flecken, Dörfer und Fluren des Landes, in dessen Gemälde sie so wesentlich zur Staffage gehören, daß kaum ein Stadt- oder Landschaftsbild Hollands ohne diese Zuthat denkbar wäre. Der Holländer hat sich eben die Luft nicht minder dienstbar gemacht, als das Wasser, und ihr kräftiges Wehen muß ihm so gut seinen Tribut zollen, wie ihr leiser Hauch.

Wohl trat in der neueren Zeit die Dampfkraft mit ihr in die Schranken, wo es galt, rascher und kräftiger nach dem Ziele zu steuern, wie bei der Auspumpung des Haarlemer Meeres; die Windmühlen räumten jedoch deshalb keineswegs das Feld und leisten dem Lande und seinen Bewohnern nach, wie vor, noch die mannigfaltigsten und wichtigsten Dienste. — Was Alles auf ihnen gemahlen, gestampft, gerieben, geschlagen, geklopft, geformt und geschnitten wird, läßt sich kaum aufzählen; doch mögen die Namen Getreide, Del, Senf, Farben, Sand, Muscheln, Traß, Graupen, Smalte, Hanf, Schnupstabaß, Papier und Holz schon genügen. Bedeutend erscheinen sie besonders als Sägemühlen, wie zu Dordrecht, wo die mächtigen Floßstämme des Rheins für die Schiffswerften geschnitten werden; ganz vorzüglichen Nutzen aber gewähren dem Holländer die Windmühlen, welche unter dem Namen Sonnenmühlen allenthalben zur Trockenlegung und Trockenhaltung des Landes dienen. — „L'admirable invention de certains moulins“ nennen daher die „Délices de la Hollande“ mit Recht die künstliche Erfindung dieser Mühlen, durch welche der Wind als Gegenkraft des Wassers in der Kultur des Landes so große Fortschritte möglich gemacht hat, daß wir nun den Duft blühender Gärten und Fluren athmen, wo Sümpfe und Moräste einst die Luft verpesteten.

Wie zur Entwässerung, benutzt man außerdem die Windmühlen auch zur Bewässerung der Prärien, und nicht minder müssen sie hier und da, wie zu Amsterdam zc. für den Gesundheitszustand der Bewohner thätig sein, indem man mit ihrer Hilfe das Wasser der Kanäle in Bewegung erhält und so vor Fäulniß bewahrt. — Dabei waltet freilich ein Uebelstand, dessen schon die „Délices“ gedenken, zu deren Zeit man sich in Leyden

bereits der Windmühlen zu diesem Zwecke bediente. „Hierdurch, sagt der Verfasser, hat man nun zwar das Geheimniß gefunden, das stehende Wasser fließend zu machen; es kostet aber die Erbauung und Erhaltung solcher Maschinen viel Mühe und Aufwand, während sie bei großer Hitze, wo gewöhnlich völlige Windstille herrscht, gar keinen Erfolg haben.“ — Auch in diesem wichtigen Punkte wird indessen jetzt die allmächtige Dampf- kraft aushelfen, deren Mehrkosten, was man bereits bei der Fortschaffung der Regenwassermassen von den Feldern erprobt hat, durch ihre Vortheile aufgewogen werden, wo es auf rasche und ununterbrochene Arbeit ankommt.

Volkslieder aus dem Bereiche der Windmühlen, wie das deutsche:

„Der Windmüller mahlt, wenn der Wind geht,
Und küßt seinen Schatz, wenn's ihm ansteht ic.“

kennt der Holländer, trotz des Heeres seiner Windmolens, meines Wissens, nicht. Im Uebrigen tragen sie vielfach die Namen hochstrebender Vögel, wie Falk, Adler ic. und lange Inschriften über ihre Erbauung und Schicksale.

Polder heißen die Landstrecken, welche nach vorheriger Umwallung mit Hilfe der so verdienstvollen Windmühlen durch Austrocknung von Binnenseen, Sümpfen und Morästen gewonnen wurden. Zum Schutze gegen die Fluthen rings mit Dämmen umzogen und oft tiefer gelegen, als die nahen Meerarme, Kanäle und Flüsse, entfalten ihre Wiesen und Ackerfelder meist eine ungemeine Leppigkeit und Fruchtbarkeit. War ihre ursprüngliche Anlage schwierig und kostspielig, so ist ihre Instandhaltung desto leichter, da die Windmühlen, namentlich im Frühjahr, das schädliche und überflüssige Wasser entfernen, wohlthätiges aber wieder zuführen, wenn Zeit und Umstände es erfordern. Viele Polder werden nämlich im Winter überschwemmt, erleiden jedoch dadurch, wenn es nicht Meerwasser ist, nicht nur keinen Schaden, sondern gewinnen noch an Fruchtbarkeit.

Als Ackerland taugt natürlich nur ihre bessere Gattung. Sie sind durchgängig in lange Vierecke abgetheilt, welche durch Kanäle oder Gräben getrennt werden. Letztere dienen theils als Wasserableiter, theils als Fahrstraßen, theils aber besonders als Einfriedung für die Heerden der Kühe, Pferde und Schafe, welche im Freien grasen und nur selten auf den Einfall kommen, diese Grenze zu überspringen. Doch sah ich bei Delfshaven eine Art Rozinante, vom fastigeren Grün der nachbarlichen Wiese verlockt, an dem breiten Scheidegraben stehen, die drolligsten Versuche zum

Uebersehen machen, endlich aber, wie „*hic haeret aqua*“ *), umwenden und abgewandten Kopfes auf dem alten Weideplatz mit wahrer Resignation fort grasen.

Von zahlreichen Windmühlen, wie von Ehrenposten, bewacht, von wogenden Saaten und schwellenden Rasen begrünt, von schnurgraden Wegen und Baumreihen durchschnitten, von niedlichen Häusern in schattiger Umgebung belebt und von bunten Gruppen des schönsten Viehes übersäet, gewähren diese ergiebigen Polder einen höchst freundlichen Anblick, über dem man vergißt, daß alle diese ländliche Herrlichkeit oft in dem Bette eines Sees spielt, auf einem Boden, der bisweilen 20—30 Fuß tiefer liegt als der Spiegel des nahen Meeres.

Die Namen der vorzüglichsten Polder sind schon im vorigen Abschnitt vorgekommen. Davon ist der Zyper besonders merkwürdig durch sein hohes Alterthum, der Schermer durch seine terrassenartige Anlage, der Beemster durch seine Vortrefflichkeit, der Diemer durch seine tiefe Lage und der Haarlemmer durch die Großartigkeit seiner Trockenlegung, welche die englischen Sachverständigen für ein Ding der Unmöglichkeit hielten, die holländischen aber nicht bezweifelten und rühmlich ausführten. Der Anna-Paulowna-Polder ward zu Ehren der Königin Wittwe so genannt, deren Namen, laut Inschrift, auch das stattliche Wohnhaus der Unternehmer auf dem alten Damme am Nordkanal trägt.

Viele ältere Anlagen dieser Art erkennt man kaum mehr als Werke der Kunst. Ursprünglich bestand ja ein großer Theil von Holland aus Sümpfen und Morästen, die sich erst durch Austrocknung in festes und fruchtbares Land verwandelten, wie denn, was wir bereits hörten, das ganze Rheindelta durch die Zurückdrängung der Gewässer und die Aufschwemmung von Sand und Erde sein Dasein gewann. — Dagegen ist aber auch gar mancher kleinere und größere Binnensee, wie die Plassen bei Rotterdam, wieder hervorgerufen worden durch den Torfstich, der hier und im Umkreis von Gouda, Leyden und Amsterdam außerordentliche Ausbeute gewährt, jedoch nur, um seine Beenen endlich gleichfalls wieder in Polder verwandelt zu sehn.

Was uns auf den gras- und froischreichen Poldern Hollands noch besonders in die Augen fällt, sind ihre zahllosen — Störche, die wohl die Hälfte des ganzen Heeres dieser langbeinigen Vögel ausmachen, welches der

*) Im deutschen Sprichwort: „Hier stehen die Dachsen am Berge.“ — Wörtlich „Hier hängt das Wasser.“

Süden im Frühling nach dem Norden entsendet. Während kein Thier da unten so erbittert verfolgt wird, als die Spinne, hat der Storch, fast abgöttisch verehrt, wie der Ibis im alten Aegypten, bei den Holländern das friedlichste und behaglichste Dasein. Nicht blos auf Thürmen und Schornsteinen der Städte und Dörfer macht man ihm Wohnplätze zurecht; man pflanzt auch allenthalben auf den Wiesen hohe Stangen mit Radkränzen auf, um ihm den Bau des Nestes recht bequem zu machen, und umschließt dieselben sogar mit hübschen Spalieren, damit sich das weidende Vieh nicht daran reibe und die Ruhe des Lieblingsvogels störe. — Einen Holländer, der sich die Tödtung eines Storches zu Schulden kommen ließe, würde die Verachtung der Nation treffen; ja, Graf Schimmelpenning hat, wie F. Lymburg erzählt, sogar versichert: „Er dürfe Einen seiner Grundleute umbringen und doch sicher sein, in die Kammer gewählt zu werden; würde er aber einen Storch tödten, so wäre seine Wählbarkeit eine Unmöglichkeit; kein Holländer würde ihm das verzeihen können.“ — Der allenthalben so gravitatisch einherschreitende Froschvertilger verdankt indessen diese hohe Verehrung in Holland nicht blos seiner Nützlichkeit, sondern auch dem ruhmreichen Beispiele von Mutterliebe, welches eine Störchin bei der großen Feuersbrunst zu Delft (1536) gab, die sich, unvernünftig ihre Jungen zu retten, lieber als Leichentuch darüber deckte und mit verbrannte, statt die theure Brut zu verlassen und ohne dieselbe den Flammen zu entgehen. — Kein Wunder, wenn ihn das reizende Haag sogar zu seinem Wappenvogel erkor!

Um das den Fluthen des Meeres und der Flüsse so mühsam abgerungene Land zu sichern, ja die Existenz von ganz Holland zu sichern, haben die Bewohner, wo die Natur nicht schon selber durch die Sandberge der Dünen in mütterlicher Weise Vorsorge getragen, den Ausbrüchen der Ströme sowohl, als der Wuth des Oceans mächtige Deiche oder Dämme entgegengesetzt. Aus Steinen, Sand, Erde, Lehm und Holz, besonders Flechtwerk mit großen Kosten ausgeführt, sind dieselben in der Regel hoch und stark genug, um die Wellenschläge der Fluth zu ertragen und Uberschwemmungen zu verhüten. Holland ist so reich an solchen künstlichen Wällen gegen das feindliche Element, daß es nicht seltner das „Land der Dämme,“ als das „Land der Windmühlen“ genannt wird. Zur Befestigung und Zierde zugleich dient ihnen die Bepflanzung mit Gras und Bäumen, die namentlich bei jenen zahlreichen Dämmen förmliche Alleen bilden, welche auch als Straßen und Wege dienen.

Großartig sind diese Bollwerke besonders am Helder in Nordholland und auf der Insel Walcheren in Seeland, wo der Spiegel des Meeres fast allenthalben höher liegt, als das Land. Aus norwegischen Granitblöcken aufgethürmt, hat der zwei Stunden lange riesige Helderdamm am Gipfel, auf dem sich die treffliche Straße nach Willemsoord (Nieuwe Diep) hinzieht, eine Breite von 40 Fuß und eine Höhe von 200 Fuß gegen das Meer, welches stets seine Sohlen bespült, aber selbst bei der größten Fluth nie sein Haupt erreicht. Ungeheure Krippen sind zu seinem Schutze weit in die See angelegt. — Trotz aller Deiche und Wasserbrecher greift indessen das Meer doch hier und da immer wieder in das Land ein, wie namentlich am s. g. Hondsbosche zwischen Kamp und Petten, dem gefährlichsten Punkte der holländischen Küste, wo die Dünen plötzlich für eine halbe Stunde Weges aufhören und, laut der Sage, einst ein Arm des Rheines gemündet haben soll.

Seeland, das Delta der Schelde, wird über 100 Stunden weit durch Dämme geschützt, die besonders bei West-Cappel durch die Großartigkeit ihres Baues Erstaunen gebieten und dennoch durch die Brandung der Meereswogen so leiden, daß ihre Erhaltung alljährlich eine Million verschlingt, ohne vor Durchbrüchen sicher zu sein, wie im Jahre 1808, wo Middelburg, die Hauptstadt der Provinz, sich bis zu den Dächern seiner Häuser unter Wasser gesetzt sah. Nur die Westküsten der Inseln Walcheren und Schouwen erfreuen sich des natürlichen Schutzes einer kleinen Dünenreihe. — Auch die auf eingerammten Pfählen so prachtvoll erbauten Deiche bei Katwyk an der See (Katwijk aan Zee) sind bewunderungswürdig, und die älteren zu Medemblick und Spaarndam, an der IJssel und Maas waren es nach den „Délices“ schon vor 200 Jahren, als 1638 der IJsseldamm bei Utrecht durch den Eisgang brach und ganz Holland überfluthet wurde.

Ueberschwemmungen durch Deichbrüche kamen übrigens früher viel häufiger vor, als jetzt, wo die von dem spanischen Statthalter Robles v. Billy um's Jahr 1570 eingeführte bessere Bauart und Unterhaltung dieser wichtigen Landwehren immer weitere Fortschritte gemacht hat. Zu ihren Fundamenten verwendet man in der neueren Zeit Steine, obgleich dieselben aus Belgien und sogar aus Norwegen bezogen werden müssen, Holzpfähle aber nur noch in Fällen, wo es der Boden durchaus erheischt. Wie der Stadt Amsterdam, die ganz auf solchen eingetriebenen Baumstämmen ruht, so drohte nämlich gegen den Anfang unseres Jahrhunderts auch einem großen Theil der Dämme Hollands, welche Pfähle zur Grundlage hatten,

eine eigenthümliche Gefahr, indem ein Wurm, der vermuthlich von Schiffen aus einem tropischen Lande mitgebracht worden war, das Holz dieser Fundamente hier und da zellenförmig, wie eine Honigscheibe, so durchfressen hatte, daß der völlige Untergang jener Bauwerke schwerlich ausgeblieben wäre, hätte das feindliche Thierchen, wahrscheinlich des nassen und kalten Klimas ungewohnt, nicht bald seinen Tod gefunden.

An allen Deichschauern des Landes sind Beamten vom Rijks waterstaat ansässig, um die Dämme zu überwachen, und an den gefährlichsten Punkten Magazine errichtet, um für Nothfälle Alles bereit zu haben. Steht eine Gefahr bevor, was im Winter nicht selten vorkommt, so hält man Tag und Nacht Umschau, und ein kleines Heer von Arbeitern ist, sobald die Sturmglocke ertönt, augenblicklich zur Hand. Die gewöhnlichste Art, die Deiche in solchen Fällen gegen die Gewalt der empörten Fluth vor einem Durchbruch zu schützen, besteht schon seit Jahrhunderten darin, daß man ihre Außenseite mit Segeltuch, Stroh-, Schilf- oder Binsenmatten bekleidet. Daher erzählen bereits die „*Délices de la Hollande*“ so naïv: „*Et ces voiles fortifient tellement la digue, qu'il est très rare, qu'on la voie rompre. Cependant c'est une chose bien digne de réflexion et d'admiration, que la vie de tant de peuples qui seroient submergez, si les eaux trouvoient un passage, ne soit à couvert que par la force de quelques voiles qu'on tend, et par le soin qu'il faut avoir continuellement à prendre garde, s'il est besoin de les tendre.*“ („Und diese Segeltücher verstärken den Deich dermaßen, daß es selten vorkommt, daß man ihn brechen sieht. Indessen ist es eine der Beachtung und Bewunderung wohl würdige Sache, daß das Leben so vieler Menschen, welche untergehen würden, wenn die Gewässer einen Durchgang fänden, nur durch die Kraft einiger Segeltücher geschützt ist, welche man über den Deich spannt, und durch die Sorge, die man immerwährend haben muß, Acht zu geben, wenn es nöthig ist, sie darüber auszuspannen.“)

Ähnlich aber, wie bei der Belagerung einer Festung, wenn es gilt, dem Feind den Eingang durch eine geschossene Bresche zu wehren, verfährt man, wenn dieser einfache Schutz des Dammes nicht ausreicht. Es wird dann an dem Punkte, wo ein Durchbruch droht, auf der Innenseite noch ein halbmondförmiger Wall aufgeworfen, um der Fluth, die das Außenwerk erstürmt hat, die verheerende Siegesbahn in die Niederungen des Landes streitig zu machen, oder sie ihr vielmehr gänzlich abzuschneiden. — Gehen die Gewässer jedoch so hoch, daß eine Ueberfluthung der Deiche zu befürchten ist, dann werden die Gipfel derselben schleunigst erhöht und da-



durch das größte Unglück abgehalten, welches sich ereignen könnte. Die Dämme sind nämlich verloren, sobald die Wellen sich über ihre Gipfel hinwälzen. — Früher versah das für die öffentliche Wohlfahrt des Landes so wichtige Amt der Ueberwachung des Deichwesens ein Collegium, dessen Vorsteher Dijkgrave (Deichgraf) und dessen Rätthe Heemraden genannt wurden.

Wie gegen die feindliche Fluth, spielten die Dämme aber auch schon oft eine bedeutende Rolle in der Vertheidigung des Landes gegen feindliche Heere. Haben die Schleusen zwischen Kuilenburg und Bienen lediglich die Bestimmung, seine Niederungen der Art unter Wasser zu setzen, daß eine Armee weder zu Fuß, noch weniger aber zu Schiffe fortkommen kann; so wurden nicht selten auch schon Dämme durchstoßen, um den Feind zu vernichten, ganz dem altholländischen Wahlspruch gemäß, der, voll kalter, aber patriotischer Resignation, lautete: „Besser verdorbenes, als verlorenes Land!“ — Die heldenmüthige Vertheidigung der Stadt Leyden gegen die Spanier im Jahre 1574 liefert davon ein glänzendes Beispiel, wenn damals dem verzweifeltsten Mittel, welches Menschenhand im Durchstich der Deiche versucht hatte, auch erst ein plötzlicher Sturmwind von höherer Hand den gewünschten Erfolg gab. — Einen komischen Fall dieser Art später bei Dordrecht.

Gleich wichtige Dienste, wie die Dämme und Deiche, denen viele Orte auf Dijk und Dam ihre Namen entlehnten, leisten dem Lande die Dünen oder Sandhügel, welche dem von Winden und Wogen aufgethürmten Seesande ihre Entstehung verdanken und auf einer Strecke von etwa 25 Meilen zwischen der Insel Walcheren und der Insel Texel in dreifachen Reihen, 50 bis 250 Fuß hoch, der Küste der Nordsee entlang aufragen. Pflanzen, denen die Unwirthlichkeit und doch eigenthümliche Fruchtbarkeit dieser Sandberge zusagt, wie Schilfgras, Binsen, wilber Rosmarin und Heidekraut, aus denen hier und da auch ein Blümchen hervorblüht, grünen auf der äußeren Reihe der Dünen und mildern nicht bloß das Dede, welches der Anblick so zahlloser kahlen Höhen gewährt, sondern binden, alljährlich durch die Ausfaat frischen Samens erneut und vermehrt, mittels ihres Wurzeln- und Blättergeslechtes zugleich den losen Sand, der einst fessellos von den Winden tief in das Land hinein geweht wurde und meilenweit die fruchtbaren Gefilde verdarb.

Aber nicht erst neuerdings hat man es, wie einige Schriftsteller und nach ihnen Bädeler erzählen, der Mühe werth gehalten, die aufliegenden



Sandschichten abzutragen und den guten Boden, der sich, dem Lichte und der Luft ausgesetzt, fruchtbar erwies, bloßzulegen; unsere „Délices“ von 1697, die sich zudem noch als ein „Ouvrage nouveau sur le plan de l'ancien“ anzeigen, wissen Das besser. „On ne sauroit trop admirer l'assiduité des Hollandois qui ne se lassent point d'ôter le sable de la plupart des terres qui sont en ces endroits-là, afin de les pouvoir cultiver.“ („Man kann den Fleiß der Holländer nicht genug bewundern, die nicht müde werden, den Sand von dem größten Theil der Ländereien, welche in diesen Gegenden sind, wegzuschaffen, um sie anbauen zu können.“) — So heißt es dort, wo das interessante Buch von den Sandhügeln (Dunes) zwischen Haag und Leyden spricht.

Weit mehr hat sich die Cultur schon der inneren Dünenreihe, welche die älteste ist, bemächtigt, während die mittleren Dünen, welche die übrigen an Breite und Höhe übertreffen, in der Fruchtbarkeit wieder um viele Jahrhunderte gegen ihre jüngere Schwestern voraus und zu Tannenpflanzungen ꝛc. geeignet sind. Von Jahr zu Jahr wachsend und verwesend bilden die Wurzeln und Blätter jener Gräser nach und nach natürlich einen wirthsameren Boden, der unter Nachhülfe der Menschen dem Pflanzenwuchs immer zugänglicher wird. Und so findet man denn zwischen der inneren und mittleren Dünenreihe bereits ein Garten- und Weideland, in welchem namentlich Kartoffeln trefflich gedeihen. — Bei dem Dorfe Bloemendaal, in der Nähe von Haarlem, wo die Sandberge eine ganze Stunde breit werden, kommen an ihrer Südseite sogar kleine Weinberge fort. — Der höchste Punkt dieser Dünenkette, der Brederoeder Berg oder die blaue Treppe, gewährt, 50 Fuß über das Meer erhaben, einen kostbaren Rundblick und die hohe Kijkduin, welche, nachdem die ausgedehnten Kamper Dünen sich gegen Betten gänzlich verlaufen haben, eine neu beginnende Reihe von Sandbergen beherrscht, rühmt sich nicht vergebens schon in ihrem Namen als „Schaudiüne“. Die Aussicht von dem Leuchtturm, der auf ihrem Gipfel schlank emporsteigt, ist herrlich; trüb freilich die Einsicht in die Kasematten des gleichnamigen Forts, welches diesen Vuurtoren umkränzt und gewöhnlich ein Strafbataillon beherbergt.

Während jetzt aus den Niederungen der Dünenketten Bauernhäuser blicken, ihre Höhen in der Nähe von Städten und Dörfern aber nicht bloß Leuchttürme schmücken, sondern auch andre Gebäude, wie der Pavillon der Königin zu Scheveningen, waren diese einsamen Sandhügel einst nur von See- und Raubvögeln umschwärmt und von



zahllosen Hasen und Kaninchen belebt, die in ihrem Graswuchs nisteten. Von den letzteren will man den Namen der Cannine- oder Kaninefaten, eines batavischen Volksstammes zur Zeit der Römer, herleiten. Läßt sich nun aus Faten schon schwer Phagen machen; so waren diese edlen Bataver als Kaninchenfresser doch immerhin keine Menschenfresser, wie ihre früheren Freunde und späteren Feinde jenseit der Alpen.

Uebrigens scheinen die Kaninchen in den Dünen ehemals noch weit zahlreicher gewesen zu sein, als jetzt. Damals wimmelte es nach den „Délices“ an manchen Orten wahrhaft von diesen Thierchen, an andren sprangen sie unaufhörlich über die Wege und nicht selten durch die Beine der Menschen, welche in den Sandhügeln wandelten. Während nämlich Jedermann am Ufer des Meeres freie Jagd auf die Seevögel hatte, lag ein sehr strenges Verbot darauf, ein Kaninchen zu tödten, und Niemand war sicher, unentdeckt zu bleiben, so einsam auch die Küste der See und das Bereich der Dünen zu sein schien. Nur die Adler erlaubten sich bisweilen die Freiheit, dem leckeren Wilde den Krieg anzukündigen, und die schlauen Bauern thaten es ihnen nach, indem sie ein Mittel erfanden, ohne Entdeckung ein Brätchen zu erbeuten. Sie legten nämlich während des Winters Kraut in ihre Keller, und die Kaninchen, welche, im Freien ohne Nahrung, von dem Geruche angezogen, der Lockspeise durch die Kellerlöcher nachgingen, waren gefangen.

Wie das Meer auf der Seeseite, so brandet an der Landseite der Dünen schon seit Jahrhunderten gleichsam auch der Landverkehr und hat hier Straßen, Kanäle und Eisenbahnen und eine ganze Reihe von Städten (Delft, Haag, Leyden, Haarlem, Alkmaar) und Dörfern in's Dasein gerufen. — Im Uebrigen bietet die Küste des Meeres, entlang der Dünen, dicht an der See, eine unvergleichliche Promenade. Auf der einen Seite erheben sich dann die merkwürdigen Sandhügel, welche das Ufer in langen Reihen bewachen, auf der andren dehnt sich, nahe und fern von Fischern und Schiffen bedeckt, die unendliche Wasserfläche des Oceans aus. Welch ein Anblick, welcher Kontrast! — Der Sand bildet hier einen so festen und ebenen Weg, daß man zu Fuß, zu Roß und zu Wagen rasch und leicht darüber hin geht, reitet und fährt, wie auf der schönsten Landstraße.

Trotz aller natürlichen und künstlichen Schutzwehren, trotz aller Vorsicht und Kraftanstrengung bei drohenden Gefahren, wurde indessen Holland doch nur zu häufig schon von Ueberschwemmungen heimgesucht und wird wohl auch nie ganz von solchen Unglücksfällen verschont bleiben. Im Winter, wo die Süd- und Nordwestwinde die Wogen des Meeres gegen das Land



schleudern und im Frithjahr, wo Schneewasser und Treibeis die Flüsse anschwellen, sind diese Heimsuchungen am Natürlichsten zu befürchten und haben auch durch alle Jahrhunderte meistens in diesen Jahreszeiten stattgefunden.

Die Provinz Friesland allein hatte von 533 bis 1825 etliche 30 Ueberschwemmungen zu erdulden, aus deren Reihe jene von 1237 zwar der Insel Blieland das Dasein gab, die von 1250 aber eine Krankheit hinterließ, welche viele Tausende das Leben kostete, während jene von 1287 mit Aufopferung von 80,000 Menschen aus dem kleinen Melmare die heutige Südersee schuf, und die vom 1. November 1570, welche sogar die Höhen der Wierden überstieg, 100,000 Unglückliche, darunter ein Drittheil Friesländer, in den Wellen begrub. — Wie Stavoren, die blühende Stadt, in Verfall gerieth, seit das Meer die Sandbank des „Frauensandes“ vor ihrem Hafen aufwarf, meldet die bekannte Sage, welche uns Buffo v. Hagen und K. Simrod in der Sprache der Götter erzählen. — In der Provinz Groningen rief die Ueberschwemmung von 1277 den Meerbusen Dollart hervor und verschlang 44 Dörfer, während 1717 ebendasselbst über 1500 Häuser untergingen. — Fruchtbare Gefilde war, wie die Sandbänke von Süd-Beveland, einst auch der Biesbosch bei Dordrecht, der, ein verdronken land, in der Elisabethennacht 1421 mit 72 Dörfern und mehr als 100,000 Menschen in den Wogen versank.

Furchtbar sind auch die Wasserfluthen im Inneren des Landes, wenn das Meer und die Flüsse sich zugleich empören, wie dies noch während des Winters 1808 auf 1809 im Kleinen der Fall war, wo das Rheineis einen der Deiche völlig durchbrach, welche durch die Wellenschläge der hohen Südersee schon mächtig erschüttert worden waren. Kaum erfolgt, erweiterte sich der Dambruch reißend, die Gewässer wälzten sich, wie mit Windeseile, über das Land und rissen fort, was ihnen im Wege stand, Dörfer, Bäume, Menschen und Thiere. — Das Alles war das Werk eines Augenblicks; Jahre bedurfte es, um die angerichteten Verheerungen herzustellen. Die Felder lagen verwüstet unter dem zurückbleibenden Wasser, das trotz aller Mühe lange nicht weichen wollte; gegen 500 Leichen spie der Fluß aus; über 500 Familien sahen sich in's tiefste Elend gestürzt: doch hatten auch 500 Personen, größtentheils Weiber und Kinder, nebst einer bedeutenden Anzahl von Vieh, durch den edlen Muth und die aufopfernde Liebe der Bewohner Arnheim's Rettung gefunden. — Bei demselben Eisgang ist das heldenmüthige Mädchen von Brienon, die gefeierte siebzehnjährige Johanna Sebus, das Opfer ihrer Menschenliebe geworden. — Einer

älteren großen Rheinüberschwemmung im Jahre 1497, durch welche auch Holland hart heimgesucht wurde, gedenkt Reinhold Kerckhörde in seiner „Chronik“ mit folgenden Versen:

„In Holland mogen ghy schaden merken,
Verbronten wol 28 Kerpsels Kerken.
Die Dammen brecken dorre,
Daran was kein Holben vore.“

Verderblich war für das Land in der jüngeren Zeit noch einmal der Winter von 1824, dessen Ueberschwemmungen in Altholland außerordentlichen Schaden verursachten, Amsterdam selbst, das am 4. Februar 1825 zum Theil schon unter Wasser stand, schwebte damals in großer Gefahr und entging derselben, fast nur wie durch ein Wunder, indem sich im Augenblicke der höchsten Noth plötzlich die Wuth der empörten See brach. Bereits nach zwei Jahren sah man jedoch diesmal jede Spur der Zerstörung schon wieder verwischt. — Hatten sich übrigens die Unfälle dieser Art schon seit 1570 sehr vermindert und v. Billy's Verbesserungen des Deichwesens also offenbar gute Früchte getragen; so sind die verheerenden Ueberschwemmungen in unseren Tagen noch seltener geworden, wo der Rijks waterstaat den Dämmen in Bauart, Unterhaltung und Ueberwachung noch in weit höherem Grade jene Sorgfalt widmet, welche sie als die wichtigsten Bollwerke des Landes verdienen.

Nicht allein von wunderbaren Rettungen aber waren die Wasserfluthen begleitet; auch Sagen- und Märchenwunder erscheinen in ihrem Gefolge. „Als der Biesbosch plötzlich über Nacht unterging, erzählte mir ein Schiffersmann, entkam dem Wassertode von seinen 100,000 Bewohnern nur ein einziges Kinderpaar, das nebst einer Katze in seiner Wiege fortschwamm. Das seltsame Fahrzeug blieb unterhalb Dordrecht an einem Damme hängen, wo ein Jagdhund alsbald den Kater todt biß, von dem er glaubte, daß er den Kleinen ein Leid anthun wolle. Der Jäger nahm die Findlinge und ließ sie erziehen; sie wuchsen zu Jünglingen heran; das Dörfchen am Deiche ward zu ihrer Erinnerung Kinderdyk genannt: aber o Grauen! sie hatten schon als Säuglinge mit der Muttermilch den Fluch eingesogen, in Folge dessen der ganze Biesbosch, um seiner Verderbtheit willen, zu Grunde gehen mußte, und als man sie zum zweiten Male an dem Damme hängen sah, baumelten sie durch die Faust des Henkers am Galgen. — Den, der ihnen Wohlthäter, der ihnen Vater gewesen war, hatten sie mit ruchloser Hand im Schlummer der Nacht gemeuchelt!“

Seiter ist dagegen das Märchen von Edam, welches ich nach den „Délices“ möglichst getreu in unserer Sprache wiedergeben will. „Obgleich die Geschichten, die man uns aus der Vergangenheit erzählt, etwas verdächtig sind, glaube ich doch nicht, daß es am unrechten Orte sei, hier einige mitzutheilen, wäre es auch nur, um den Geist jener Zeit kennen zu lernen. Als das Meer eines Tages die Deiche durchbrochen und einen Theil des Landes überschwemmt hatte, was sich damals ziemlich oft ereignete, fanden die Mädchen von Edam, welche eine Barke bestiegen hatten, um nach Purmerend zu fahren und die Kühe zu melken, wie man sagt, eine Nymphe oder ein Meerweib, welches, nachdem sich das Wasser verlaufen hatte, bis zum halben Leibe im Schlamme stecken geblieben war. Sie zogen das Weib heraus, hoben es in ihr Schiff und nahmen es mit nach Edam, wo man es stricken und sich in der Weise der andern Frauen kleiden lehrte. Es konnte jedoch nicht sprechen lernen, noch die Neigung verlieren, die es hegte, wieder zurückzukehren und in seinem alten Elemente zu wohnen. In der Folge wurde das Weib nach Harlem gebracht, wo es noch einige Jahre lebte. Ein Autor behauptet, daß man ihm einige Kenntniß von Gott eingesflößt und es im Vorübergehen an einem Crucifix seine Reverenz gemacht habe. — Aber Holland war es nicht allein, wo man in jenem Jahrhundert Meerwesen fand; man fing einen solchen auch an der Küste von Norwegen, der den Stab, die Mitra und den ganzen übrigen Ornat eines Bischofs trug. Er that, seit er gefangen worden war, nichts als seufzen und starb bald darauf.“ — Bekanntlich verweist man indessen die Meerweibchen nicht ganz in's Reich der Fabeln.

Wie die Dämme und Dünen zur Abwehr der andringenden Wogen, so dienen die Kanäle und Gräben, welche Holland, gleich einem Netze, bedecken, zur Ableitung der eingedrungenen Fluthen und aller überflüssigen Gewässer überhaupt. Mit Schleusen versehen, die ihre Verbindung unter einander und mit dem Meere und den Flüssen nach Bedürfniß herstellen oder abschließen, haben sie aber, als theils künstliche, theils natürliche Wasserstraßen, auch die wichtige Bestimmung, dem Verkehre des Landes zu dienen, welchem sie in dieser Eigenschaft die unschätzbaren Vortheile gewähren. Es gibt in Holland so viele Kanäle, als anderwärts Straßen; selbst die kleinsten Dörfer haben hier zur Verbindung mit der Nachbarschaft ihr Kanalsystem, und jeder Bauer besitzt seine Rachen, mittels deren er seine Fahrten macht. Nicht minder sind allenthalben, statt der Mauern und Zäune, Kanäle und Gräben angelegt, um Gärten und

Landhäuser einzuschließen und, wie wir dies bereits von den Poldern her wissen, zugleich Felder und Wiesen abzutheilen.

Ausgedehnter, als die Gräben, sind die Kanäle von sehr verschiedener Breite und Tiefe und bedürfen bei ihrem gleichmäßigen Wasserstande nur weniger Schleusen, wohl aber mächtiger Schleusenthore, wenn sie in das Meer münden, dessen Fluth oft hoch über ihren Wasserspiegel emporsteigt. Solche finden sich zu Willemsoord (Nieuwe Diep), dem künstlichen Hafen des Helder's am Nordkanal, wo die Fächer der Thore sich beim Andrang der Fluth von selbst schließen und bei der Ebbe wieder öffnen; ebenso zu Katwyk am Kanalausfluß des alten Rheines, der seine Gewässer nur zur Zeit der Ebbe in das Meer senden kann, wo die gewaltigen Ausgangspforten aufgethan sind, durch welche Baumeister Conrads und sein Freund Brünings ihre Namen verewigt haben, und zu Buiksloot, wo den Nordkanal dem „holländischen Venedig“ gegenüber Schleusenthore öffnen und schließen, die in Europa ihres Gleichen suchen. Die Schleusen zu Halfwege (der halbe Weg zwischen Amsterdam und Harlem), welche einen Arm der Südersee, „Het Y“ (das Ei), von dem Haarlemer Meer schieben, sind nun ihrer Bedeutung verlustig geworden, seit ein Polder die Stelle dieses unruhigen Binnengewässers einnimmt, welches, wenige Jahre vor seiner Austrocknung, 1836 noch Amsterdam und Leyden bedroht hatte. Nichts desto weniger aber bleibt Halfwege immer ein wichtiger Punkt als Bollwerk gegen das J.

Gewöhnlich haben die Hauptkanäle eine Breite von 60 und eine Tiefe von 6 Fuß, und diese Verhältnisse erweitern sich nur bei jenen, welche auch große Seeschiffe tragen sollen. Dahin gehört der riesige Nordkanal mit seiner Tiefe von 20 und seiner Breite von 120 Fuß, das Werk des Baumeisters Blanke (1819—1825), ein Hauptwunder des Landes. Der Kanal, welcher den Freihafen (Rijks Entrepôt Dok) zu Amsterdam bildet, ist zwar um 2 Fuß tiefer; an Breite aber kommt ihm in Holland und ganz Europa keiner gleich. Schade, daß er dem Froste nicht widersteht und daher oft große Summen für das Aufsägen seiner Eisdecke verschlingt! — Auch der neue Wilhelmskanal, der bei Herzogenbusch mündet, ist eine stattliche Wasserstraße, die nun, gegenüber von dem Noord-Willemskanaal zwischen Groningen und Assen, als Süd-Wilhelmskanal zu bezeichnen sein wird.

Sonst erscheint bei den Kanälen insbesondere noch der Umstand bemerkenswerth, daß nicht blos ihr Wasserspiegel, sondern selbst ihr Bett häufig viel höher liegt, als das Land, welches sie umgibt. So

der Nordkanal, dessen erhabene Lage besonders im Reiche der nordholländischen Polder in die Augen fällt, und so die Kotte bei Rotterdam, die eigentlich einen Kanalsfluß bildet und mit kaum merklichem Trieb hoch über den nahen Wiesen zwischen ihren Dammufern dahinschleicht. — Die Rolle, welche die Kanäle bei den Frühlingsluftfahrten und den Eisvergnügungen der Holländer spielen, werden wir bei der Schilderung des holländischen Lebens kennen lernen.

Was die Anlagen dieser Wasserstraßen betrifft, so haben die Werke ersten Ranges von ihnen bedeutende Kosten verursacht, wie der öfter genannte Nordkanal 10 bis 12 Millionen; dagegen war die Ausführung der kleineren, namentlich der Gräben oft fast Kinderwerk. Selbst über den Bau der größeren Kanäle zwischen Leyden und Haarlem, Amsterdam und Gouda, der zur Zeit der „Délices“ erst seit Kurzem vollendet worden war, sagt der Verfasser dieses Buches: „C'est un ouvrage qui n'est ni fort pénible, ni d'une fort grande dépence, parce qu'on ne peut creuser la terre jusqu'à trois piés sans trouver l'eau.“ („Es ist dies eine Arbeit, die weder sehr schwierig, noch sehr kostspielig ist, weil man den Boden nicht drei Fuß tief ausgraben kann, ohne Wasser zu finden.“) Und in der That liegt viel Wahres in seiner Behauptung.

Man braucht nicht nach Zwolle an der geldrischen IJssel zu gehen, wo sich jedes Grab sogleich mit Wasser füllt, wenn es gemacht wird; auch an vielen anderen Orten Hollands liegen die Menschen, aus der Welt scheidend, in demselben Elemente begraben, aus welchem sie vom Mutter Schooße in die Welt getreten sind. — Das Land scheint schwimmend auf Wasser und Moor zu ruhen, gleich einer Erddede von größerer oder geringerer Dicke, unter welcher selbst noch Verbindungen mit dem Ocean statt finden, wie an dem Helder Deich, wo das stehende Wasser innerhalb des Dammes mit der Ebbe und Fluth des Meeres steigt und fällt. — Auch hat man bei Bauwerken schon oft die Erfahrung gemacht, daß die einzurammenden Baustämme der Fundamente bis zu einer gewissen Tiefe äußerst langsam zogen, dann aber plötzlich mit einem Fallstoß der Maschine einführen, als ginge es hinab in's offene höllische Reich.

Belebt sind die Kanäle Hollands, deren Zahl neuerdings noch durch einen großen Seekanal (Zeekanaal) von Rotterdam über Schiedam, Delft, Haag, Leyden, Haarlem durch das IJ nach Amsterdam vermehrt werden soll, außer den übrigen größeren und kleineren Rachen und Segelschiffen, insbesondere von den Trekschuiten, jenen originellen Fahrzeugen, die, durch Pferde gezogen und unseren Markt-

schiffen ähnlich, gleichsam das Nationalfahrwerk des Holländers bilden, dessen Heimath deshalb von dem Ausländer gerne auch das „Land der Kanäle und Trekschuiten“ genannt wird. Lang und schlank gebaut und mit einem platten Verdecke versehen, welches sowohl den Ruim, die Vorkajüte, als den Koeck, eine Art Salon, gegen die Witterung schützt und zugleich den einzigen Verbindungsweg zwischen den sonst gänzlich getrennten Räumen des Schiffes abgibt, verrathen diese Fahrzeuge schon durch den Namen Trekschuit, d. h. Ziehschiff, daß sie von Pferden gezogen werden, welche auf den Leinpfaden oder vielmehr Trekwegen gehen, die zu beiden Seiten der Kanäle hinlaufen. An dem Sattel des Pferdelenkers, der Jager (Treiber) heißt, ist das Trekseil festgemacht, mittelst dessen das Fahrzeug fortgezogen oder getrekt wird, wobei man die Gewandtheit bewundern kann, mit welcher die Treiber ausweichen, wenn Schiffe einander begegnen und ihre langen Seile sich kreuzen.

Trotz der Eisenbahnverbindungen und der Dampfschiffahrt, die durch zahlreiche Gesellschaften betrieben wird, spielen die Trekschuiten, so sehr ihr Personenverkehr sich an manchen Orten gemindert hat, doch immer noch eine wichtige Rolle im Waarenverkehr. Ihr Abgang und ihre Ankunft erfolgt regelmäßig, gleich den Postwagen; ihre Fahrt geht gewöhnlich mit der Schnelligkeit eines kurzen Pferdetrabes und ist nicht blos wohlfeil, sondern auf vielen Strecken, wo sie von hübschen Gärten und Landhäusern begleitet wird, auch ungemein anmuthig. So namentlich auf der Becht von Amsterdam nach Utrecht und auf dem Kanal zwischen Delft und Haag, hier durch ein Eldorado von Landhäusern, dort durch ein wahres Paradies von Gärten. — Netter und bequemer sind freilich die neuen eisernen Schuiten, welche den Nordkanal befahren, auf dem man, außer den Dampfbooten, auch noch die Bargaen, Beurtschiffe mit Pferden, zu der interessanten Partie nach dem Helder benutzen kann. — Den Hauptgüterverkehr innerhalb des Landes vermitteln, neben den Flußschiffen und Trekschuiten, die sogenannten Damloopers (Dammäufer), kleine Fahrzeuge, durch welche der Holländer die mannichfaltigsten Waaren auf den Kanälen von Ort zu Ort bringt. — Süßes und salziges Wasser aber führen den Städten und Dörfern nach Bedarf die Wasser-schiffe (Waterschepen) und die Wasserfähne zu, die man Leggers nennt, gleich den großen Tonnen der Seeschiffe, in welchen das frische Wasser für die Mannschaft mitgenommen wird.

Lastwagen, wie wir sie in Deutschland sehen, sind, weil hier alle schwere Güter zu Wasser verjandt werden, in Holland ganz fremd, und

seine Landstraßen haben daher meistens nur leichtere Fuhrwerke zu tragen. Da nun ihre Anlage mit großen Kosten verknüpft ist, so kommt diese Schonung ihnen, wie dem Landeshaushalt, sehr zu gut. Sie müssen nämlich, aus Mangel an andren Steinen, mit kleinen Backsteinen gepflastert werden, die, Klinker genannt, namentlich einen Haupterwerbszweig der Bewohner von Gouda bilden. Die holländischen Landstraßen sind deshalb kostspieliger und lange nicht so dauerhaft, als unsere Chausseen, fahren sich übrigens so glatt und so sanft, daß man weder Stoßen, noch Rütteln verspürt und auch in einem gewöhnlichen Wagen angenehm auf ihrer ebenen und hübsch bepflanzten Bahn dahin rollt. — Nur die hohen Wegegelder hinterlassen einen unangenehmen Nachgeschmack, erklären sich aber aus der theueren Anlage und Unterhaltung der Straßen leicht, wenn man erfährt, daß ihr Bau per Meile etwa 25,000 Gulden verschlingt.

Trotz des zahlreichen Personenverkehrs zu Wasser findet man indessen überall auch Fahrgelegenheiten zu Land, welche sowohl durch Diligencen (Eilwagen), als durch Omnibus und Vigilanten (Droschken) geboten werden. — Kein Wunder daher, wenn Holland bei so vielen Mitteln der Verbindung zwischen Städten und Dörfern mit der Anlage von Eisenbahnen als überflüssig und unnöthig zögerte, bis es, durch den mächtigen Impuls, den diese bedeutsame Erfindung unseres Jahrhunderts ringsumher gab, genöthigt, gleichfalls in die eiserne Spur der Zeit trat und den ersten ijzeren spoorweg anlegte. — Uebrigens wirkte bei jener Verzögerung wohl eben so sehr der altholländische Charakter mit, der immer dem Herkommen der Väter getreu, allen Neuerungen aber stets abhold war. — Die Südholländische Eisenbahn zwischen Amsterdam und Rotterdam (Zuid-Hollandsche Spoorweg) eröffnete den Reigen und ihr folgte die Niederländische Rheinbahn von Amsterdam nach Arnheim (Rhijnspoorweg), womit jetzt auch eine Zweigbahn von jener „Maasstadt“ über Gouda nach Utrecht in unmittelbarer Verbindung steht. — Rechnet man hierzu noch den Spoorweg von Nieuwe Diep nach Amsterdam, der in Aussicht steht, und die Holländisch-Belgische Bahn von Rotterdam über Dordrecht nach Antwerpen mit ihren Seitenbahnen nach Bergen op Zoom und Breda; so darf man schon jetzt behaupten, daß Holland sich in seinen Flüssen und Kanälen, Landstraßen und Schienenwegen eines Verkehrsnetzes erfreut, wie wohl kein anderes Land der Welt.