Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 18 (1928)

Heft: 48

Artikel: Amundsens Nordpolfahrt mit der "Norge"

Autor: Zulliger, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-648369

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 31.07.2025

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

Amundsens Nordpolfahrt mit der „Norge".

Seitdem der kühne Polarforscher Roland Amundsen sein Leben aufs Spiel gesetzt hat, um zusammen mit Guilbaud an der Rettungsaktion der verunglückten Nobile-Unternehmung teilzunehmen und dabei selber verschollen

Die Begrüßung Amundsens in Bergen.

blieb, lesen wir das Buch „Der erste Flug über das Polarmeer"*) mit erneutem Interesse.

Und dann sehen wir mit einem kleinen Schauer über dem Rücken, daß es anno 1926 nur einem günstigen Zufall zu verdanken war, daß die Norge-Expedition nicht vom gleichen Schicksal getroffen worden ist wie die Fahrt Nobiles. Wir erhalten einen Begriff von den ungeheuren Schwierigkeiten, die eine Polfahrt mit sich bringt und sind geneigt, nicht zu hart über die italienischen Polfahrer zu urteilen, denen das Glück und der Zufall weniger günstig waren. —

Amundsen war zu der Einsicht gekommen, daß sich ein Flugzeug weniger eigne, um den Pol zu erreichen und Forschungen anzustellen, als ein halbstarres Luftschiff. Er trug den Plan in sich, den Pol mit einem solchen Fahrzeuge aufzufinden und suchte in Amerika das Interesse dafür zu wecken. Aber seine zahlreichen Vorträge brachten zu wenig ein, als daß er seiner Absicht wesentlich näher kam, und er war für sich trotzig überzeugt, daß er, „falls kein unvorhergesehener Glücksfall eintreten würde, erst in seinem hundertzehnten Lebensjahre startklar sein würde."

Denn aus einer 30jährigen Erfahrung wußte er, welche Summen eine Polarfahrt verschlang. Er versuchte außer den Amerikanern den Luftfahrklub seines Vaterlandes Norwegen zu interessieren. Aber der Flug wurde erst möglich, als der Amerikaner Ellsworth sich verpflichtete, 100,000 Dollars zur Verfügung zu stellen. Später gab er nochmals so viel, und wir dürfen diese Finanzierung nicht gering einschätzen. Hierauf machte Amundsen die Bekanntschaft mit Nobile. „Bei einer Zusammenkunft in Oslo wurde Oberst Nobile als Kommandant der (inzwischen gekauften und umgetauften) „Norge" verpflichtet. Es wäre kaum möglich gewesen, eine bessere Wahl zu treffen. Durch sie wurde der Mann, der „N. 1." erbaut und lange Zeit geführt hatte, einer der Unsern. Er mußte sein Luftschiff besser kennen als irgend ein anderer, und für eine Forschungsreise, wie wir sie unternehmen wollten, waren diese Kenntnisse von unschätzbarem Werte", sagt Amundsen nach geglückter Fahrt.

Nachdem das Luftschiff in Rom gekauft, mit der Norwegischen Flagge versehen und mit einer auserlesenen Begleitmannschaft versehen worden war, und nachdem die beiden Polarschiffe „Knut Skaaluren" und die „Heimdal" zur Verfügung standen, fuhr Amundsen nach der berühmt gewordenen Kingsbay auf Spitzbergen. In der Nähe der „Stadt" Svalbard hatte man eine Luftschiffhalle und einen hohen Eisenmast errichtet, wo, je nach der Witterung, die „Norge" landen konnte. Amundsen wollte dort mit Ellsworth zusammen auf die Ankunft des Luftschiffes warten. Unterdessen war Nobile in Rom aufgeflogen. Seine Reise ging zunächst über Bordaux und Oslo nach Petersburg.

Bis dort war die Fahrt gewissermaßen sicher. Die Strecke aber von Petersburg nach Svalbard war ein Probestück, und es gab Kenner, die behaupteten, wenn die „Norge" dieses Stück ihrer Reise ohne Schaden und Zwischenfälle bewältigen könne, dann sei die Polfahrt gesichert. Selbst Amundsen erwartete die Ankunft auf Spitzbergen mit bangem Herzen — aber die „Norge" kam, sicher geführt von ihrem Lenker, und sie landete glatt und ohne Schwierigkeiten. Man wollte günstiges Flugwetter abwarten und zeigte keinen Neid, als der Flieger Byrd mit seinem Fokker-Eindecker vor der „Norge" wegflog und ihr die Ehre vorwegnahm, als erstes Flugvehikel den Nordpol überflogen zu haben. Herzlich war der Empfang Birds durch Amundsen, als der Amerikaner glücklich landete: der Norweger betrachtete Birds geglücktes Unternehmen als ein gutes Vorzeichen für seinen eigenen Flug. —

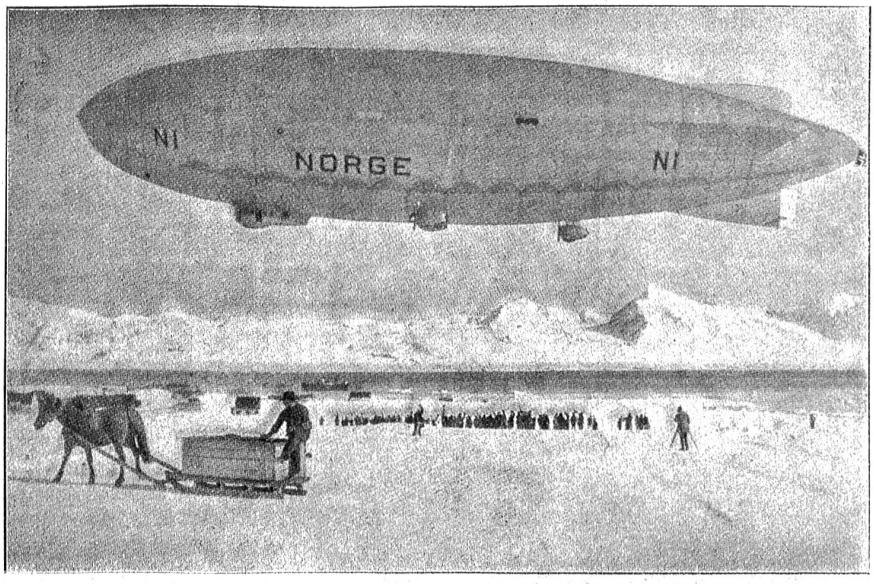
Nachdem alles nochmals gründlich nachgesehen worden war, erscholl am 11. Mai 1926 morgens 9.55 das Kommando „Loslassen!" unter günstigsten Verhältnissen. Es war klarblauer Himmel und eine Kälte von —4½ Graden, und es ging kein Wind. Birds Maschine begleitete den Anflug der „Norge" ein Stück weit. Hören wir, was Amundsen und Ellsworth sagen:

„Wie bereits erwähnt, war es in der Gondel sehr eng. Um Gewicht zu sparen, war die ursprüngliche Gondel so gründlich verkleinert worden, daß es außerordentlich schwer war, für die 10 Mann, die darin untergebracht werden mußten, Raum zu schaffen. Die fremde Presse hat in ihrem Bestreben, sensationelle Einzelheiten über den Flug der „Norge" zu berichten, geschrieben, daß Unstimmigkeiten und Streitigkeit an Bord geherrscht hatten, und daß die Beziehungen denen zwischen zwei bewaffneten Lagern geglichen hätten. Demgegenüber genügt es festzustellen, daß nicht genug Raum vorhanden war, um Streit aufkommen zu lassen. Um Ausbrüche von Heftigkeit zu ermöglichen, muß ein gewisser Ellbogenraum vorhanden sein, den es hier nicht gab. Der Flug konnte nur unter den freundschaftlichsten Beziehungen aller Teilnehmer durchgeführt werden, und wir können den phantasiereichen Herren der ausländischen Presse die Versicherung geben, daß es nie einen friedlicheren und ruhigeren Aufenthaltsort als die Gondel der „Norge" während ihres Fluges gegeben hat. Es soll hier mit Nachdruck festgestellt

*) Mit 80 Bildern und einer geogr. Karte, verfaßt von den Teilnehmern der Norge-Expedition, verlegt bei Grethlein & Co. Leipzig-Zürich.

werden, daß wir während des ganzen Fluges niemals ein ärgerliches Wort gehört, nie einen unfreundlichen Blick gesehen haben. Wie hätte auch jemand dafür Zeit finden können?! Dieses sollte genügen, um die übelwollenden Erfindungen hierüber aus der Welt zu schaffen. Man muß sich nur einen Augenblick die Lage in der Gondel während des ganzen Fluges vergegenwärtigen.

Vorn in der Gondel sitzt Horgen auf der Bovrillkiste. Unausgesetzt ist er vollauf damit beschäftigt, die Seitenbewegungen der „Norge" zu kontrollieren. Nicht eine Sekunde lang darf er das Steuerruder unbeachtet lassen. Horgen ist also ganz harmlos. Ihm zunächst erblicken wir Wisting am Hauptruder. Wie Horgen, ist selbstverständlich auch er durch seine friedliche Tätigkeit in Anspruch genommen. Auf einem der beiden Aluminiumwasserkessel sitzt Amundsen in der Kommando-Kabine. Er ist meistens gründlich damit beschäftigt, aus dem Fenster zu sehen und die Eisverhältnisse zu studieren, die sich ununterbrochen ändern. Oft schweift sein Blick in die undurchdringliche Ferne, und er sinnt wohl: Was wird das nächste sein, das wir sehen? — Alles in der Umgebung ist unbekannt, und jeden Augenblick kann sich etwas völlig Ueberraschendes zeigen. Vielleicht sogar — Land in Sicht! — Man kann sich nicht vorstellen, daß er in blutdürstige Stimmung kommen könnte.



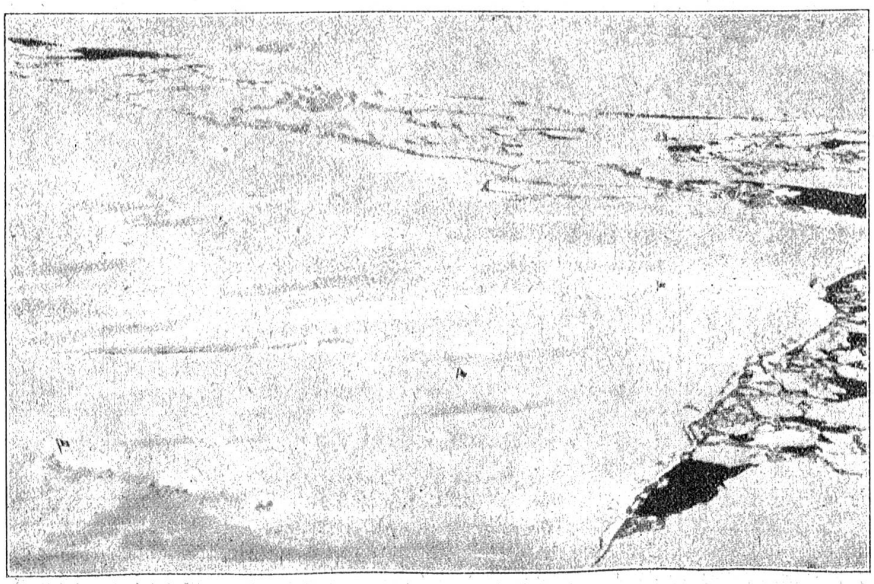
Die „Norge" steuert aus dem Sjord heraus.

Nobile ist der 4. Mann in der Kommando-Kabine. Er bewegt sich lächelnd und ruhig. Seine Bewegungen aber beschränken sich hauptsächlich auf seine Fersen, denn für anderes ist kein Platz. So ist denn in diesem Teil des Luftschiffes vollkommener Friede. Im Kartenraum daneben herrscht unbeschreiblicher Eifer. Der Nächste im Kommando (Malmgren) macht fortwährend astronomische und Beobachtungen der Abtrift und der Geschwindigkeit. Unausgesetzt trägt er Aenderungen in der Position des Luftschiffes auf der Karte ein. Diese ununterbrochene Tätigkeit läßt ihm keine Zeit, zu schlafen, zu essen oder zu trinken, am allerwenigsten aber zum streiten.

Ellsworth hält sich ruhig und still in seiner Nähe, immer bereit, den Chronometer abzulesen, wenn Riiser Larsen die Breite beobachtet. Mit größter Schwierigkeit bewegt sich Malmgren um die verschiedenen meteorologischen Instrumente herum. Auch hier ist Ellsworth stets hilfsbereit. Es ist schwer, ohne Hilfe mit allem fertig zu werden.

Ramm kritzelt ununterbrochen und sendet unaufhörlich Telegramme in die Welt hinaus. Gott weiß, worüber er schreibt, aber sicher nicht über „Kriegsausbruch auf der Norge". Kapitän Gottwaldt und Storm-Johnsen arbeiten in der kleinen Radio-Kabine. Fahren sie sich gegenseitig in die Haare? Wenn dem so ist, dann tun sie es in feierlicher Wortlosigkeit, denn wir hören nichts. Die Motore donnern und rasseln, und so ist es nicht sehr wahrscheinlich, daß die Mechaniker ihre Arbeit verrichten und sich zu gleicher Zeit mit Faustschlägen traktieren. Nein, nein, mein Lieber, Ihr „bewaffnetes Lager" war von Anfang an eine Ente, ein heller Unsinn."

An Bord der „Norge" hat jedermann das Gefühl vollster Sicherheit. Das Eis schien eine kompakte Masse zu sein, nicht durch Risse zerstückelt, aber buckelig. Das veranlaßte Amundsen zu dem Ausspruch: „Niemand fliege im Aeroplan über diese Eisfelder, bevor die Flugzeuge so vervollkommnet sind, daß man ganz sicher sein kann, daß unter keinen Umständen eine Notlandung erfolgen muß — trotz Byrd!"

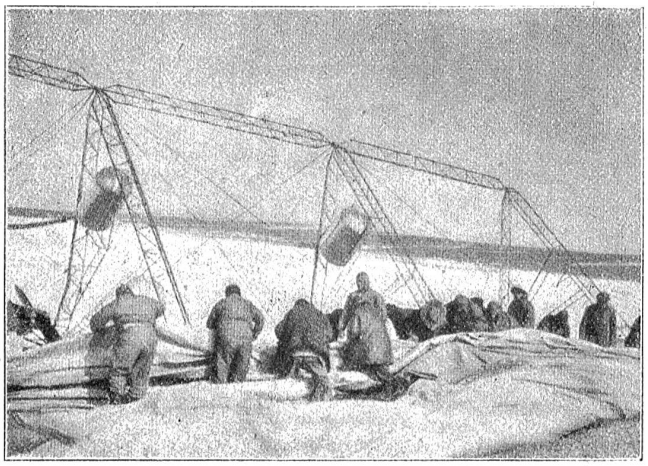

Der Nordpol mit den drei Flaggen.

Erst als man sich dem Pole nähert, wird die Navigation schwieriger, und das mit einem jeden Augenblick. Ellworth feiert gerade seinen 46. Geburtstag mit einem stillen Händedruck. Amundsen gibt auch seinem getreuen Wisting einen solchen: er ist mit ihm einst als erster am Südpole gestanden (14. Dezember 1911).

Der Nordpol liegt im vereisten Meere. Man läßt nacheinander die norwegische, die der Vereinigten Staaten und die italienische Flagge hinunter, es war am 12. Mai um 1.25 Uhr (Greenwich Zeit). Das Eis am Pole war gesprungen, verschieden von dem Eise, das man bisher überflogen hatte, und es zeigten sich Risse, Schollen und Schründe.

Später, als man den 86. Grad erreicht hatte, wurde es wieder fester. Lange Zeit machte man keine Beobachtungen von Tieren. Es traten nun dichte Nebel auf, und die eigentlichen Schwierigkeiten begannen. Die Beobachtungen mußten aufhören und Amundsen hält

es für möglich, daß er flache Inseln überflogen hat. Hie und da war der Nebel zerrissen, doch nie sah man größere Flächen von Land. Die feuchten Nebel verdichteten sich an Ballonhalle und Propellern zu Eis. Im Wirbel der Schrauben flogen beträchtliche Eisklumpen an die Ballonhülle und



Die „Norge" wird zusammengepackt.

zerrissen und durchlöcherten sie. Unausgesetzt und unter Lebensgefahr mußte geflickt werden. Malmgren gab Anweisungen, um Luftschichten zu finden, wo die Eisbildung weniger gefährlich war. Da versagte auf einmal die Radioverbindung, weil durch das Eis die Antennen beschädigt oder abgerissen wurden. Die Navigation gestaltete sich äußerst schwierig.

Da sah man plötzlich Land. Amundsen erriet, daß er sich unweit des Kap Barrow befinde, und seine Vermutung erwies sich als richtig, denn bald sah man Wainwright, wo der Forscher schon gewesen war: er erkannte jedes einzelne Haus. Unten versammelten sich die Einwohner, als das Surren der Motoren vernehmbar wurde. Sie riefen und jauchzten.

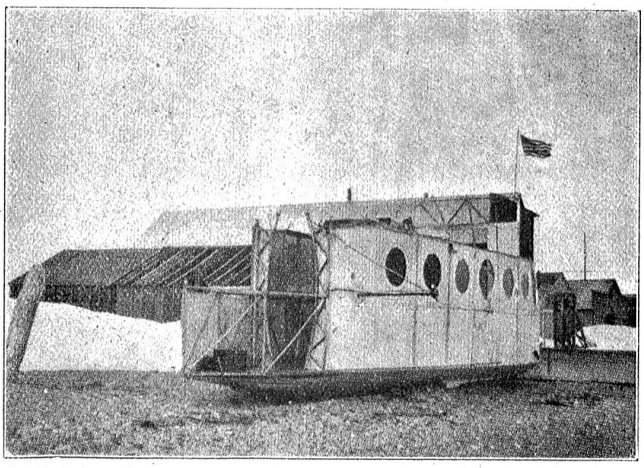
Oben im Luftschiff jedoch dachte niemand ans Landen. Man wollte dem nördlichen Alaska entlang fahren und die Pelzjäger- und Goldsucherstadt Nome aufsuchen, wo die „Norge" erwartet wurde.

Es sollte aber anders kommen. Nachdem die Beringstraße und der Kotzebuesund passiert waren, erhob sich ein beträchtlicher Sturmwind. Am 14. Mai morgens um 7 Uhr sah man eine kleine Niederlassung — es war nicht Nome. Aber es zeigte sich ein Platz, der zur Landung günstig schien. Außerhalb der Ortschaft war das Eis glatt und flach. Man hatte nur noch für einige wenige Flugstunden Benzin, und der heftige Wind schien nicht abnehmen zu wollen. Man war gegen siebzig Stunden in der Luft — die meisten Teilnehmer hatten während dieser Zeit gar nichts geschlafen und nur wenig gegessen und getrunken. Einige litten unter Halluzinationen. Nach einigem Hin- und Herfliegen über der Ortschaft entschloß man sich zur Landung. Sie wurde dadurch begünstigt und gelang glatt, daß sich der Wind im entscheidenden Momente legte.

„Die Landung war eine Tat, an die wir uns stets erinnern werden. Sie wurde glänzend ausgeführt. Hut ab vor dem Kapitän (Nobile) des Schiffes, für die ruhige, besonnene Art, in der er sie ausführte. Hätten die Verhältnisse bei der Landung ebenso gelegen wie zur Zeit unserer Ankunft, so hätte das Ergebnis selbst bei der geschicktesten Führung zweifelhaft werden können. Aber das Merkwürdige geschah. Man kann es ohne weiteres ein Wunder nennen! Es muß doch eine Vorsehung geben, die alles lenkt! Während wir anhielten, um langsam niederzusteigen, kam noch ein starker Windstoß vom Lande. Plötzlich aber wurde es, ohne vorheriges Anzeichen, vollkommen windstill und blieb so bis zu dem Augenblick unserer Landung. Als wir uns dem Eise näherten, kamen Leute vom Dorf herbeigelaufen. Ein Versuch, das Luftschiff zu verankern, schlug fehl. Das Eis war zu glatt, und der ausgeworfene Anker bekam keinen Halt. Es war aber auch nicht mehr notwendig. Ruhig und sanft sanken wir auf das Eis, kamen näher und näher, bis wir es schließlich berührten. Die Gondel war mit einem enormen Luftpuffer an der Bodenseite versehen, der den Stoß auffing. Hätte der Anschlag dieses Luftpuffers auf dem Eise uns nicht einige Meter in die Luft springen lassen, wir würden die Landung kaum bemerkt haben, so fein und glatt wurde sie ausgeführt. Die Eisfläche, auf der wir landeten, lag unmittelbar außerhalb des Dorfes. Seine ganze Bevölkerung war jetzt um uns versammelt, und fast alle halfen das Ankerseil halten. Die Tür der Gondel wurde geöffnet, und einer nach dem andern sprangen wir auf das Eis hinunter. Es war eine sonderbare Sorte Menschen, die wir hier antrafen. Sie zeigten nicht die geringste Aufregung oder Verwirrung. Ruhig und gemessen hießen sie uns willkommen. Es war, als wären sie gewöhnt, jeden Tag Luftschiffe zu empfangen. Schließlich wurde unsere Neugierde befriedigt: Wo in aller Welt sind wir? — In Teller, war die Antwort. Wir waren ungefähr 90 Kilometer in der Luftlinie von dem Landungsplatz, den wir ursprünglich in Aussicht genommen hatten, angekommen. Der erste Flug von Kontinent zu Kontinent über den Nordpol war zur Tatsache geworden, und niemand war dabei zu Schaden gekommen!"

Von Teller, wo die „Norge" abmontiert wurde, fuhren die kühnen Polarleute nach Nome — aber diese Stadt enttäuschte sie: man empfing sie kalt und wenig gastfreundlich. Das kühle Verhalten der Bevölkerung Alaskas änderte sich erst in Seattle, und je weiter man nach dem Süden kam, desto begeisterter zeigten sich die Leute. Die Fahrt durch die Vereinigten Staaten und die Rückreise nach Oslo gestalteten sich zu einem Triumphzug.

Riiser-Larsen erzählt über die Ankunft in Oslo: „Es war ein schöner, leuchtender Julitag, als wir nach Oslo heimkamen. Amundsen stand da, um die Willkommensreden zu beantworten, Unter seinem Arm hielt er die Flagge, die während des ganzen Fluges von unserem Luftschiffe geweht hatte. Der König und die Königin hatten ihm diese Flagge anvertraut, und sie sollte an diesem Tage zurückgegeben werden. Amundsen sagte: „So viele haben mich



Die zurückgelassene Gondel als letztes Ueberbleibsel der „Norge".

gefragt, was es denn ist, das mich immer wieder auf diese gefahrvollen Reisen hinausgetrieben hat!" Er nahm die Flagge, entfaltete sie und hielt sie hoch: „Hier ist es, das ist es, was mich immer wieder hinausgetrieben hat!"

Es war also damals, wie vorher, als Amundsen den Südpol, die Nordwestpassage, die Nordostpassage, Spitzbergen aufsuchte, sein Patriotismus, der ihn zu seinen Taten trieb.

Dann kam die Rettungsaktion für Nobile, die ihm nicht gelang. Wir müssen daran denken, daß er heute irgendwo in der Eiswüste verschollen und vielleicht nicht mehr am Leben ist. Und wir fragen uns, ob das nicht größeres Heldentum bedeutet, wenn er sein Leben dafür einsetzte, um seinen einstigen Kameraden zu retten, als wenn er auf einer seiner Entdeckerfahrten in der Arktis umgekommen wäre!

Seine Landsleute haben die Hoffnung, daß er eines Tages wieder auftauche, noch nicht aufgegeben. Wir wollen mit ihnen hoffen — obschon uns ein leises Gefühl sagt, die Hoffnung könnte umsonst sein, und das Polareis, das er so oft besiegt hat, wolle ihn dieses Mal behalten. Sein tragisches Verschwinden zeigt uns eindringlich, daß auch bei unserer ausgebildeten Technik und der besten Führung eine Polarfahrt kein Kinderspiel ist, und daß wir, die wir auf dem sicheren Lande sitzen, uns keine geringschätzigen Urteile über Männer erlauben sollten, welche mit bestem Willen und unter Zuhilfenahme aller ihrer Kräfte und ihrer Erfahrung etwas wagten, über dessen Schwierigkeiten wir uns ja kaum einen Begriff machen können. Hans Zulliger.

(Die Reproduktion der Bilder wurde uns von der Verlagsfirma Grethlein, Zürich gütigst erlaubt.)

Zürich-Tokio in 15 Tagen.

(Eine Herbstfahrt durch Soviet-Rußland.)

Von Prof. J. A. Degen, Otaru.

Streng genommen ist das immer noch eine, nicht einmal sehr schöne Illusion. Die Verbindung jedoch besteht: Man verläßt Zürich Samstag nachmittag und ist am übernächsten Sonntag vormittag in der japanischen Hauptstadt. Dabei sind längere Aufenthalte: 10 Stunden in Berlin, 2 Stunden je in Warschau, Stolpze, Manchuli und Harbin und sieben Stunden in Moskau eingeschlossen. Wohl alle Reisenden finden aber, sei es wegen Visa-Schwierigkeiten oder zurückgebliebenem registrierten Gepäck oder aus anderen Gründen, fast stets einen Vorwand, sich an den größeren Stationen von den Strapazen etwas „auszuruhen". In unserem Falle gab es nicht weniger als vier solcher Unterbrechungen. Die erste in Berlin, wo die verschiedenen Visas einzuholen waren. Das ist theoretisch einfach: Man setzt sich gleich nach Ankunft 9.15 a. m. in einen Taxi und fährt bis Mittag die in Frage kommenden Konsulate ab. Die Schwierigkeiten zeigten sich aber gleich bei der ersten Station. Die Hälfte der auf der Mitropaliste angegebenen Konsulatsadressen stimmte nicht. Aus fiskalischen Gründen sind die meisten Diplomaten in bescheidenere Domizile umgezogen. Bloß unsere lieben Landsleute fanden wir immer noch im soliden, alten Marmorpalast an der Fürst Bismark Straße. Im polnischen Konsulat wäre es beinahe zu einem „dead lock" gekommen. Nachdem wir mit Hilfe eines klingenden Händedrucks durch die seit Stunden wartende Menge bis zum Konsul vorgedrungen waren, wurde uns bekannt gegeben, daß das polnische Visum erst nach Einholung des russischen erteilt werden könne und, hätten wir uns gegenüber diesem blöden Bureaukratismus nicht energisch auf die Hinterbeine gestellt, so hätte bombensicher der Russe nachher das Gegenteil behauptet, seinen Paßvermerk wiederum von der vorherigen Einlösung der asiatischen Visa abhängig gemacht und wir hätten die Prozedur wieder von vorne beginnen können. Unter diesen Umständen war es uns schließlich eine große Erleichterung, auf dem chinesischen und dem japanischen Konsulat zu vernehmen, daß für Schweizer in diesen Ländern kein Transitvermerk mehr nötig sei.

Die Erledigung der russischen Formalitäten überließen wir dem offiziellen Vertreter der Mitropa. Derselbe machte zwar, als wir ihm unsere Schweizerpässe vorlegten, ein etwas pessimistisches Gesicht, erklärte aber immerhin, die U. S. S. R. Behörden hätten ihm noch nie ein Transitvisum abgeschlagen. Tatsächlich erhielten wir dann nach vier Tagen peinlichen Zuwartens unsere Pässe wieder zurück mit dem ungemein plastischen Siegel der russischen vereinigten Arbeiter- und Bauernrepubliken.

Die Finanzierung der Reise brachte uns einige eigentümliche Ueberraschungen. Die Fahrt Zürich-Tokio kostet inklusive Schlafwagen, Akkomodation und Schnellzugszuschläge II. Klasse auf nicht russischem und I. Klasse auf russischem Gebiet ziemlich genau 1000 Goldmark. Davon entfällt etwa die Hälfte auf die außerrussischen Strecken Zürich-Berlin-Stolpze und Manchuli-Harbin-Fusan-Tokio. Man bezahlt also außerhalb Rußlands für zirka 5000 Kilometer II. Klasse ebenso viel als für 7500 Kilometer I. Klasse auf russischem Boden. Der Kilometer käme demnach auf 10 resp. 6⅔ Pfg. zu stehen. In Wirklichkeit sind die Verhältnisse noch erstaunlicher. Wenn man nämlich das Billet für die russische Strecke an der polnisch-russischen Grenze löst, so bezahlt man dafür 221 Rubel, die man zur Zeit unserer Abreise von Berlin für weniger als 400 Mark kaufen konnte. Der Preis des in Berlin erstandenen Fahrscheines war daher, wohl infolge der Kommission und obskurer Geldwechselmanöver um 100 Mark höher als der in Wirklichkeit der russischen Staatsbahn zukommende Betrag. Zieht man diese Tatsache in Betracht, so kostet die Reise auf russischem Gebiet nur wenig mehr als 5 Pfg. I. Klasse pro Kilometer. Da in bezug auf Komfort und Fahrgeschwindigkeit kein großer Unterschied besteht, so ergeben sich aus Vorstehendem folgende Schlüsse:

1. Man reist zurzeit, wenigstens was große Strecken anbelangt, in Rußland halb so billig wie im übrigen Europa und Asien.

2. Wäre die Reise in Rußland ebenso teuer, so würde das Billet Zürich-Tokio (weitere Geldwechselmanöver vorausgesetzt) wahrscheinlich zirka 500 Mark mehr, also 1500 Mark kosten (etwa 200 Mark mehr als die Schiffsreise II. Klasse Marseille-Yokohama) und der transsibirische Expreß könnte mit den Schiffahrtsgesellschaften nicht mehr konkurrieren. Diese heute bereits bestehende Konkurrenz wird sich aber erst dann deutlich bemerkbar machen, wenn die russische Regierung die schon mehrmals vorgeschlagenen Retourbillette zur Ausgabe bringt.

Ein wichtiges Problem der transsibirischen Reise ist die Gepäckfrage. Da uns die Verhältnisse in Rußland bekannt waren, beschlossen wir, unsere sämtlichen Bagage im Coupé unterzubringen, um so mehr als eine Belästigung anderer Passagiere nicht in Frage kam. Natürlich mußte vor der Abreise in Berlin der Wagon-Lits-boy erst mit klingender Münze beschwichtigt werden. Sozusagen jedem Passagier machte er dieselbe Szene und zwar in einer Weise, die die wahren Beweggründe sofort durchblicken ließ. So ließen wir denn die Prozedur ruhig über uns ergehen, waren aber trotzdem froh, als der Zug sich in Bewegung setzte, ohne daß die angedrohten Komplikationen eingetreten wären.

Der durchgehende Wagen Paris-Stolpze war nur mäßig besetzt. Ende August ist es wohl den meisten noch zu heiß für eine lange Eisenbahnrutscherei. So setzte sich denn die ganze Reisegesellschaft zusammen aus einigen japanischen Diplomaten und Studierenden, deutschen Peking-Kaufleuten, einem von der russischen Regierung in den Kaukasus erbetenen Berliner Professor der Geologie und aus uns, den einzigen Schweizern im Zuge.

Die Zollabfertigung an der russisch-polnischen Grenze verlief prompt und summarisch. Wir nahmen die nur kurz unterbrochene Nachtruhe wieder auf und erwachten erst, als der Zug in die polnische Hauptstadt einlief. Wenn man von Berlin kommt, so macht einem Warschau einen heruntergekommenen Eindruck. Die scheinbar ewig in Reparatur befindlichen Boulevards mit den Kleinkrämerbuden zu beiden