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: 01.12.2025

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

Amundsens Nordpolfahrt mit der "Norge".

Seitdem der fühne Bolarforscher Roland Amund fen sein Leben aufs Spiel gesetzt hat, um zusammen mit Guilbaud an der Rettungsaktion der verunglüdten Nobile-Unternehmung teilzunehmen und dabei selber verschollen



Die Begrugung Amundfens in Bergen.

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

Und dann sehen wir mit einem kleinen Schauer über dem Rücken, daß es anno 1926 nur einem günstigen Jufall 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 aufzusinden 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 unvorherzgeschener Glücksfall eintreten würde, erst in seinem hundertzehnten Lebensjahre startstar sein würde."

Denn aus einer Bojährigen Erfahrung wußte er, welche Summen eine Bolarfahrt verschlang. Er versuchte außer

den Amerikanern den Luftfahrklub seines Baterlandes Norwegen zu interessieren. Aber der Flug wurde erst möglich, als der Amerikaner Ells worth sich verpslichtete, 100,000 Dollars zur Berfügung 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 Zusammenkunst in Oslo wurde Oberst Nobile als Kommandant der (inzwischen gekauften und umgetausten) "Norge" verpslichtet. 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 seine Korschungsreise, 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 Bolarschiffe "Rnut Skauluren" und die "Heim al" zur Berfügung standen, fuhr Amundsen nach der berühmt gewordenen Kingsbay auf Spizbergen. In der Nähe der "Stadt" Svalbard hatte man eine Luftschiffballe 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 aufgeslogen. Seine Reise ging zunächst über Bordaux und Oslo nach Petersburg.

Bis dort war die Fahrt gewissernaßen sicher. Die Strecke aber von Betersburg nach Svalbard war ein Brobestück, und es gab Kenner, die behaupteten, wenn die "Korge" diese Stück ihrer Reise ohne Schaden und Zwischenfälle bewältigen könne, dann sei die Bolfahrt gesichert. Selbst Amundsen erwartete die Ankunft auf Spisbergen 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" wegslog 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 Borzeichen für seinen eigenen Flug.

Nachdem alles nochmals gründlich nachgesehen worden war, erscholl am 11. Mai 1926 morgens 9.55 das Kommando "Loslassen!" unter günstigsten Berhältnissen. Es war klarblauer Himmel und eine Kälte von —4½ Graden, und es ging kein Wind. Virds 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 auftommen zu lassen. Um Ausbrüche von Seftigfeit ju ermöglichen, muß ein gewiffer 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 Serren der ausländischen Presse die Bersicherung 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 Bilbern und einer geogr. Karte, berfast von den Teilsnehmern der Norge-Expedition, verlegt bei Grethlein & Co. Leipzig- gurich.

werden, daß wir während des gangen Fluges niemals ein ärgerliches Wort ge= hört, nie einen unfreundlichen Blid gesehen haben. Wie hätte auch jemand da= für Zeit finden können?! Dieses sollte genügen, um die übelwollenden Erfindun= gen hierüber aus der Welt zu schaffen. Man muß sich nur einen Augenblick die Lage in der Gondel während des ganzen

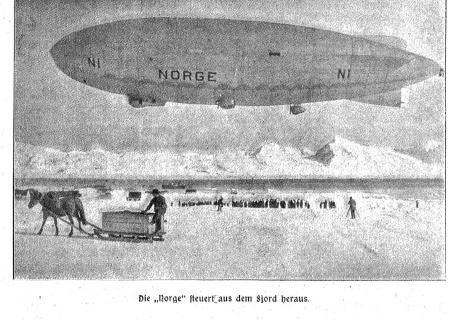
Fluges vergegenwärtigen.

Born in der Gondel fitt Sorgen auf der Boprillfiste. Unausgesett ist er vollauf damit beschäftigt, die Seitensbewegungen der "Norge" zu kontrolslieren. Nicht eine Sekunde lang darf er das Steuerruder unbeachtet lassen. Hor= gen ist also ganz harmlos. Ihm zunächst erbliden wir Wisting am Sauptruder. Wie Sorgen, ist selbstverständlich auch er durch seine friedliche Tätigkeit in Unfpruch genommen. Auf einem ber beiben Aluminiumwassertefel sitt Amundsen in der Rommando-Rabine. Er ist mei= ftens gründlich damit beschäftigt, aus bem Fenfter gu feben und die Gisverhältniffe

zu studieren, die sich ununterbrochen andern. Oft schweift sein Blid 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 tommen tonnte.

Nobile ist der 4. Mann in der Rommando-Rabine. Er bewegt sich lächelnd und ruhig. Seine Bewegungen aber beschränken sich hauptsächlich auf seine Fersen, denn für ans deres ist kein Blatz. So ist denn in diesem Teil des Luftschiffes vollkommener Friede. Im Kartenraum daneben herrscht unbeschreiblicher Eiser. Der Nächste im Rommando (Malmgren) macht fortwährend astronomische und Besobachtungen der Abtrift und der Geschwindigkeit. Unaus gesetzt 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 aller-wenigsten 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.

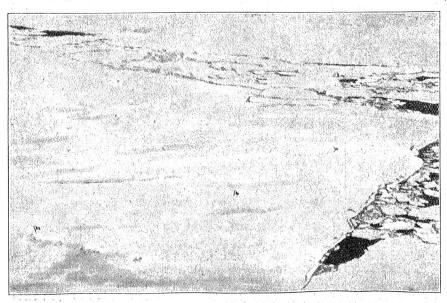
Ramm frigelt ununterbrochen und sendet unaufhörlich Telegramme in die Welt hinaus. Gott weiß, worüber er schreibt, aber sicher nicht über "Kriegsausbruch auf der Norge". Kapitän Gottwaldt und Storm = Johnsen arbeiten in der kleinen Radio-Rabine. Fahren sie sich gegenseitig in die Saare? Wenn dem so ist, 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 Mechanifer ihre Arbeit verrichten und sich zu gleis der Zeit mit Faustschlägen traktieren. Rein, nein, mein Lieber, Ihr "bewaffnetes Lager" war von Anfang an eine Ente, ein heller Unfinn."

An Bord der "Norge" hat jedermann das Gefühl vollster Sicherheit. Das Eis schien eine tompatte 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 gang sicher sein kann, daß unter keinen Um= ständen eine Notlandung erfolgen muß — trot Bnrd!"

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

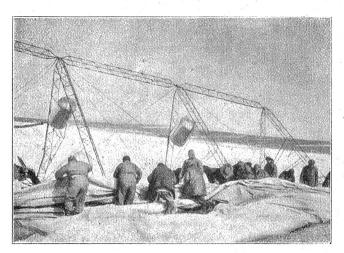
Der Nordpol liegt im vereisten Meere. Man läßt nacheinander die norwegische, die der Vereinigten Staaten und die italienische Flagge hinunter, es war am 12. Mai um 1.25 Uhr (Greenwich Zeit). Das Eis am Pole war gesprungen, verschieden von bem Gife, bas man bisher überflogen hatte, und es zeigten sich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

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



Der fordpol mit den drei Slaggen.

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



Die "florge" wird zusammengepackt.

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

Da sah man plößlich Land. Amundsen erriet, daß er sich unweit des Kap Barrow befinde, und seine Bermutung erwies sich als richtig, denn bald sah man Wain wright, 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.

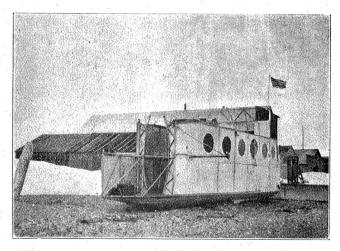
Oben im Luftschiff jedoch dachte niemand ans Landen. Man wollte dem nördlichen Alaska entlang fahren und die Belzjäger- und Goldsucherstadt Nome aussuchen, wo die "Norge" erwartet wurde.

Es sollte aber anders kommen. Nachdem die Beringstraße und der Koßebussund und passiert waren, erhobsich ein beträchtlicher Sturnwind. Am 14. Mai morgens um 7 Uhr sah man eine kleine Niederlassung — es war nicht Nome. Aber es zeigte sich ein Blah, 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 siedzig Stunden in der Lust — die meisten Teilnehmer hatten während dieser Zeit gar nichts geschlasen und nur wenig gegessen und getrunken. Einige litten unter Halluzinationen. Nach einigem Hins und Serfliegen 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 Berhältnisse vei der Landung ebenso gelegen wie zur Zeit unserer Ankunst, 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 Borsehung geben, die alles senkt! Während wir anhielten, um langsam niederzusteigen, kam noch ein starker Windstoh vom Lande. Plöhlich 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 Gife uns nicht einige Meter in die Luft springen lassen, wir würden die Landung faum bemerkt haben, fo 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 Berwirrung. Ruhig und gemessen hießen sie uns will-kommen. Es war, als wären sie gewöhnt, jeden Tag Lustschiffe zu empfangen. Schlieglich wurde unsere Reugierde 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 gefommen!"

Bon Teller, wo die "Norge" abmontiert wurde, fuhren die fühnen Bolarleute nach Nome — aber diese Stadt entstäuschte 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 gesstalteten sich zu einem Triumphzug.

Riiser = Larsen erzählt über die Ankunft in Oslo: "Es war ein schöner, seuchtender 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 zurückgelaffene Gondel als lettes Ueberbleibfel der "Norge".

gefragt, was es denn ist, das mich immer wieder auf diese gesahrvollen Reisen hinausgetrieben hat!" Er nahm die Flagge, entsaltete sie und hielt sie hoch: "Sier ist es, das ist es, was mich immer wieder hinausgetrieben hat!"

Es war also damals, wie vorher, als Amundsen den Südpol, die Nordwestpassage, die Nordost= passage, Spizbergen 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 irgendswo in der Eiswüste verschollen und vielleicht nicht mehr am Leben ist. Und wir fragen uns, ob das nicht größeres Seldenstum bedeutet, wenn er sein Leben dafür einsehte, um seinen einstigen Kameraden zu retten, als wenn er auf einer seiner Entdeckerfahrten in der Arklis 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 ost besiegt hat, wolle ihn dieses Mal behalten. Sein tragisches Berschwinden 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 sa kaum einen Begriff machen können.

(Die Reproduktion der Bilder wurde uns bon der Berlagsfirma Grethlein, Buich gutiaft erlaubt.)

Zürich=Tokio in 15 Tagen.

(Eine Serbstfahrt durch Soviet-Rugland.) Bon Brof. 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 Sarbin und sieben Stunden in Moskau eingeschlossen. Wohl alle Reisenden finden aber, sei es wegen Visa-Schwierigkeiten oder zurud= gebliebenem registrierten Gepäd oder aus anderen Gründen, fast stets einen Borwand, 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 Bisas einzuholen waren. Das ist theoretisch einfach: Man setz sich gleich nach Anstunft 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 Grunden sind die meisten Diplomaten in bescheidenere Domizile umgezogen. Blog un= sere lieben Landsleute fanden wir immer noch im soliden, alten Marmorpalast an der Fürst Bismark Straße. Im polnischen Konsulat wäre es beinahe zu einem "dead lod" gekommen. Nachdem wir mit Silje eines klingenden Sände= drucks 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 Sinterbeine gestellt, so hätte bombensicher der Russe nachher das Gegenteil behauptet, seinen Pagvermerk wiederum von der vorherigen Einlösung der asiatischen Bisa abhängig gemacht und wir hätten die Brozedur wieder von vorne beginnen können. Unter diesen Umständen war es uns schließlich eine große Erleichterung, auf dem chinesischen und dem japanischen Konsulat gu vernehmen, daß für Schweizer in diesen Ländern fein Transitvermerk mehr nötig sei.

Die Erledigung der russischen Formalitäten überließen wir dem offiziellen Bertreter der Mitropa. Derselbe machte zwar, als wir ihm unsere Schweizerpässe vorlegten, ein etwas

pessimistisches Gesicht, erklärte aber immerhin, die U.S.S.A. 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 eigen-tümliche Ueberraschungen. Die Fahrt Zürich-Totio tostet inklusive Schlaswagen, Akkomodation und Schnellzugs-zuschläge II. Klasse auf nicht russischem und I. Klasse auf russischem Gebiet ziemlich genau 1000 Goldmark. Davon entfällt etwa die Sälfte auf die außerrussischen Strecken Zürich-Verlin-Stolpze und Manchuli-Sarbin-Vusan-Totio. 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. 6% Pfg. zu stehen. In Wirklichkeit sind die Berhältnisse noch erstaunlicher. Wenn man nämlich das Billet für die russische Strede an der polnisch=russischen Grenze löst, so be-3ahlt 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 Rommission und obsturer Geldwechsel= manöver um 100 Mark höher als der in Wirklichkeit der ruffischen 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 Streden anbelangt, in Rußland halb so billig wie im übrigen Europa und Asien.

2. Wäre die Reise in Ruhland ebenso teuer, so würde das Billet Zürich-Tokio (weitere Geldwechselmanöver vorausgesett) wahrscheinlich zirka 500 Mark mehr, also 1500 Mark tosten (etwa 200 Mark mehr als die Schiffsreise II. Klasse Marseille-Vokohama) und der transsibirische Exprehkönnte mit den Schiffahrtsgesellschaften nicht mehr konkurrieren. Diese heute bereits bestehende Konkurrenz wird sich aber erst dann deutlich bemerkdar 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 deskannt waren, beschlossen wir, unsere sämtlichen Bagage im Coupé unterzubringen, um so mehr als eine Belästigung anderer Passagere nicht in Frage kam. Natürlich mußte vor der Abreise in Berlin der Wagon-Litssbon erst mit klingender Münze beschwichtigt werden. Sozusagen jedem Passager 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 trotzem froh, als der Zug sich in Bewegung setze, 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 Peting-Rausseuten, einem von der russischen Regierung in den Raukasus erbetenen Berliner Professor der Geologie und aus uns, den einzigen Schweizern im Zuge.

Die Zollabsertigung an der russischen 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 besindlichen Boulepards mit den Kleinkrämerbuden zu beiden