Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 32 (1942)
Heft: 33

Artikel: Ein Berner reist nach Rio de Janeiro
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-645850

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: 01.08.2025

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

Ein Berner reist nach Rio de Janeiro

Petropolis, den 25. April 1942.

Endlich, nach etwa halbjährigen Bemühungen, sind wir so weit, abreisen zu können, die Schiffsplätze sind belegt und die verschiedenen Durchreisevisas beisammen. Es ist der 4. April 1941. Am Morgen früh werden im Reisebureau noch die letzten Instruktionen entgegengenommen, Geld eingewechselt und die Fahrkarten in Empfang genommen; dann geht's nach dem Bahnhof, wo sich bereits eine Anzahl Verwandte und Bekannte zum letzten Lebewohl eingefunden haben. Punkt 9 Uhr 32 fährt der Zug nach Genf, wo wir um 11 Uhr 48 ankommen. Hier werden im Bureau der Fima I. Véron, Grauer & Co. Gepäckschein und die Schlüssel des grossen Gepäcks in Empfang genommen, welches bereits am Tag zuvor von hier nach der spanischen Grenze spediert wurde. Die Gepäckabfertigung am Schweizerzoll geht ziemlich rasch, und um 15 Uhr 30 verlassen wir Genf, Richtung Annemasse. Dafür dauert die Geschichte in Annemasse ziemlich lange. Der verschärften französischen Devisenvorschriften wegen muss ich mich sogar einer Leibesvisitation unterziehen. Es beginnt zu regnen und etwa um 18 Uhr geht es weiter. Wir fahren 2. Klasse, aber die Wagen sind alle stark überfüllt. In Chambéry gibt es von 21—22 Uhr einen Aufenthalt und ein Nachtessen im Bahnhofbuffet. Menu: Suppe, Rührei mit Spinat und Toast, dazu je eine Flasche Wein und Mineralwasser. Preis: 55 französische Franken. In Valance müssen wir umsteigen, aber die 2. Klasse ist derart überfüllt, dass wir bis Avignon stehen müssen. Am Samstag-

Strassenbild aus Lissabon

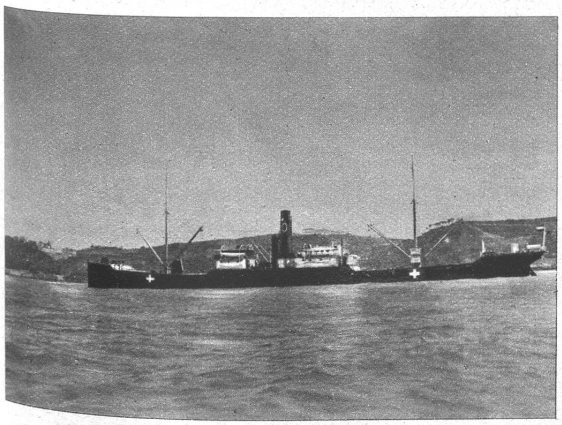
morgen um 3 Uhr 15 steigen wir in Avignon um und fahren 1. Klasse weiter. In Nîmes haben wir Aufenthalt von 4 Uhr 45 bis 7 Uhr 30. Es ist kalt und regnerisch. Der Wartsaal 1. Klasse ist ganz überfüllt, dazu herrscht eine grosse Unordnung; Papierabfälle und dergleichen liegen massenhaft umher. In einer Ecke sitzt eine Frau auf ihrem Kleiderbündel, ein kleines Kind im Arm, in einer anderen Ecke schläft eine Gruppe Soldaten, in ihre Mäntel gehüllt, auf dem Zementboden. Der Wartsaal 3. Klasse bietet dasselbe Bild, der einzige Unterschied scheint darin zu bestehen, dass man im Wartsaal 3. Klasse auf den Boden spucken darf und im Wartsaal 1. Klasse nicht. Um 6 Uhr begeben wir uns ins Buffet, aber ausser einer undefinierbaren Brühe, die Kaffee genannt wird, ist nichts erhältlich, und durch die Decke fliesst das Regenwasser ins Lokal. Um 10 Uhr 15 sind wir in Narbonne. Im Buffet ist nichts Essbares zu erhalten; auch im gegenüberliegenden Hotel Terminus gibt es vor 12 Uhr nichts. Um 11 Uhr 27 fährt unser Zug und wir sind deshalb gezwungen, das Mittagessen aus unserer Provianttasche zu halten. Es geht zum Teil ganz dicht dem Meer entlang. Wir passieren ein grosses Ueberschwemmungsgebiet, ganze Brücken sind weggerissen, teilweise sind die Geleise nur provisorisch gelegt und überall wird noch gearbeitet. Um 14 Uhr 30 sind wir in Serbère. Die französische Pass- und Zollabfertigung geht rasch, und um 15 Uhr 45 geht's weiter nach der spanischen Zollstation Port-Bou, wo wir um 16 Uhr eintreffen. In der Gepäckhalle liegt ein ganzer Stapel Reisegepäck, von all den Reisenden, welches zum grössten Teil schon tags zuvor bis hieher spediert wurde. Hier dauert nun die Geschichte eine Zeitlang, bei der gründlichen spanischen Gepäckkontrolle. Vom grössten Koffer bis zur kleinsten Tasche wird alles von oben bis unten durchwühlt. Dazu ausserordentlich scharfe Devisenkontrolle, der kleinste Geldbetrag muss angegeben werden. Alles, was man in fremder Währung bei sich trägt: Dollar, Schecks usw., wird auf einem Deklarationsformular eingetragen. In jeder Bank in Spanien, bei der man Geld wechselt, muss man den betreffenden Betrag auf diesem Formular eintragen lassen, und bei der Ausreise muss diese Rechnung mit dem Betrag, den man bei sich trägt, genau übereinstimmen, wenn man nicht Schwierigkeiten haben will. Ueberdies werden beim Grenzübertritt nicht mehr als 100 spanische Peseten wieder eingewechselt; hat man mehr, so muss man es verlieren. Da heisst es also immer ein wenig rechnen auf der Reise durch Spanien, und dies Rechnen ist um so schwerer, da man nicht einmal weiss, wieviele Tage man sich in Spanien aufhält, bei diesen schwierigen spanischen Reiseverhältnissen. Ich für meinen Teil mache die Sache einfach, in jeder Stadt, in der wir uns aufhalten, wechsle ich nur immer den Betrag ein, den ich gerade brauche. Um 19 Uhr können wir endlich die Zollstation verlassen. Vom Agenten der Compagnie Internationale des Wagons-Lits Cook werden uns Fahrkarten und Gepäckschein bis Barcelona ausgehändigt und das Hotel Commerce zum Uebernachten angewiesen. Port-Bou bietet einen furchtbaren Anblick, mindestens das halbe Dorf liegt noch in Trümmern vom Bürgerkrieg her. Auch das Hotel Commerce ist erst zur Hälfte wieder aufgebaut. Für die hiesigen Verhältnisse ist das Essen noch recht gut, nur fehlt das Brot. An Stelle des Brotes gibt es überall in Spanien nur so kleine, runde und steinharte Maisbrötchen, auch in den grössten Hotels in Barcelona und Madrid. Am Sonntag, den 6. April, um 4 Uhr 20 fährt der Zug nach Barcelona, wo wir um 9 Uhr 30 ankommen. Im Hotel Oriente steigen wir ab und begeben uns dann auf die Agentur der Wagons-Lits Cook zur Inempfangnahme der Platz- und Fahrkarten und Weiterspedition des Gepäcks nach Madrid. Wir haben Glück, denn wir erhalten Platzkarten schon für Montag, den 7. April, obschon unsere Plätze erst für Dienstag, den 8. April, vorausbestellt sind. Denn in Spanien kann man nicht einfach eine Fahrkarte kaufen und dann in den nächsten Zug einsteigen, wie in der Schweiz. Da müssen die Plätze vorausbestellt werden, und in der Reihenfolge der einlaufenden Vorbestellungen werden die Platzkarten ausgestellt, man kann unter Umständen oft tagelang in einer spanischen Stadt warten, bis man weiter kommt. Unsere Plätze wurden schon am 3. April von Bern aus telegraphisch bestellt. Wir haben ohnehin nicht viel Zeit zu verlieren, da unser Dampfer, die Serpa Pinto, am 13. April in Lissabon abfährt. Nach dem Mittagessen machen wir einen kleinen Rundgang durch einige Stadt- und Hafenviertel. Auch hier sieht man noch überall die Spuren des Bürgerkrieges, hauptsächlich im Hafenviertel. Ganze Häuserfronten liegen noch in Trümmern, und im Hafen werden 4 der ehemals schönsten und grössten Transatlantikdampfer abgetakelt, die im Bürgerkrieg zer-

stört und ausgebrannt sind. Es ist ziemlich warm, wir suchen ein Restaurant auf, bestellen ein Bier, aber so etwas scheint es in Spanien gegenwärtig auch nicht zu geben, trotzdem vor fast jedem Restaurant ein Aushängeschild mit der Aufschrift „Cerveyaria" prangt. In fast allen Strassen wird kräftig gebettelt. Die Nacht verläuft sehr unruhig, der Verkehrslärm dauert bis zum frühen Morgen. Punkt 8 Uhr 25 am Montagmorgen fährt der Zug nach Madrid. Es geht der Mittelmeerküste entlang, die Fahrt ist sehr schön und interessant. Nach etwa 2 Stunden geht's in eine Berglandschaft hinein und überall an den Berghängen sieht man Rebberge. Die Landschaft wird wilder, die Berge sind zerklüftet, der Zug windet sich durch eine Schlucht empor, und nach ungefähr einer Stunde erreichen wir eine ausgedehnte Hochebene. Nun geht's stundenlang durch die reinste Einöde. Der Boden besteht zur Hauptsache aus feinem Grus, Gesteinsschutt, bewachsen mit einem ganz kümmerlichen Graswuchs. Fern am Horizont sieht man die schwachen Umrisse eines Höhenzuges. Später wird die Landschaft wieder etwas belebter, die Ortschaften werden häufiger, zerstörte Häuser und Kirchen sind keine Seltenheit. Etwa um 16 Uhr hält der Zug in Zaragoza, und wird sofort von zahlreichem Bettelvolk umschwärmt. Ab Zaragoza wird die Fahrt wieder etwas interessanter. Mit spärlichem Wald bewachsene Höhenzüge wechseln mit Felskegeln aller Formen, dunkelgelbe, rotbraune und graue Farbtöne herrschen vor. Es wird langsam dunkel, und um 23 Uhr treffen wir todmüde und russgeschwärzt in Madrid ein. Der Hotelcar bringt uns ins Hotel National. Am Dienstagmorgen suchen wir vorerst die Agentur der Wagons-Lits Cook auf, dann das Bureau der spanischen Bahngesellschaft. Wir haben wieder mal Glück; es werden uns, nach nochmaliger Vorsprache, am Nachmittag, noch für denselben Tag Platzkarten zur Verfügung gestellt. In Madrid herrscht Typhus. Auch hier wird überall an zerschossenen Häuserfronten repariert.

Eine grosse Zahl von Geschäftshäusern sind wegen Warenmangel geschlossen. Es ist wirklich ein armes Spanien. Um in das vom Bürgerkrieg sehr hart mitgenommene Universitätsviertel zu fahren, reicht unsere Zeit leider nicht, da wir um 23 Uhr gleichen Tags ja schon wieder weiter reisen. Um 20 Uhr erwartet uns der Beamte der Wagons-Lits Cook am Bahnhof zur Zollrevision. Diesem Mann drücke ich einen 20-Pesetenschein und eine Schachtel Schweizer-Zigaretten in die Hand, und die Geschichte geht wie von selbst. Einen einzigen Koffer muss ich öffnen und in 5 Minuten ist die ganze Angelegenheit vorbei. Hier treffen wir mit einigen Schweizern zusammen, in deren Gesellschaft wir bis Lissabon fahren. Man schläft und raucht abwechslungsweise ein wenig, und am Mittwochmorgen um 7 Uhr hält der Zug in Valencia-Alcantara, dem spanischen Grenzbahnhof. Die Grenzpolizei hat alle Hände voll zu tun, um das Bettelvolk vom Bahnsteig fernzuhalten. Wenn die Polizisten die letzten Leute von einem Ende des Bahnsteiges verjagt haben, so tauchen die ersten am anderen Ende schon wieder auf. Hier bettelt wirklich alles: Menschen, Hunde und Katzen. Die Zollrevision geht verhältnismässig rasch und wenn etwas nicht recht klappen will, so hilft man einfach mit einigen Zigaretten oder Schweizerstumpen nach, die zu diesem Zweck extra mitgenommen wurden, denn diese Artikel sind in Spanien äusserst rar. Auch hier müssen wir uns wieder einer ausserordentlich scharfen Devisenkontrolle und Leibesvisitation unterziehen. Nachdem noch das Gepäck bis Lissabon aufgegeben ist, geht es um 10 Uhr 30 weiter nach dem portugiesischen Grenzbahnhof. Die protugiesischen Zollbeamten sind sehr liebenswürdige und zuvorkommende Leute, und zur Erleichterung für die Reisenden nehmen sie die Revision des Handgepäckes gleich im Bahnwagen vor. Auch die lästige Devisenkontrolle ist hier zu Ende. Erst wird am Bahnhof Geld eingewechselt, dann bestürmen wir den Speisewagen. Hier erhält man wieder, was das Herz begehrt, denn Portugal lebt ja noch im Ueberfluss. Die Reise durch die portugiesische Landschaft ist sehr ähnlich einer Fahrt durch's schweizerische Mittelland. Ueberall sind noch die Spuren der schweren Stürme sichtbar, die im Februar dieses Jahres über dieses Land hinweggingen. Um 16 Uhr fährt der Zug im Bahnhof Rossio in Lissabon ein. Beim Aussteigen werden wir gleich von einer Anzahl Hotelboys bestürmt. Die Zimmernot muss also nicht mehr so gross sein wie im vergangenen Herbst. Wir begeben uns mit noch zwei Schweizern vorerst ins Hotel Francfort, an der Praça Rossio. Am Donnerstagmorgen suchen wir unseren Agenten auf, um die Schiffskarten in Empfang zu nehmen. Dieser macht uns die Mitteilung, dass sich die Serpa Pinto noch auf der Fahrt nach New York befinde, und erst am 23. April nach Rio de Janeiro auslaufen werde. Wir haben also noch volle 14 Tage Zeit, und hätten die Osterfeiertage demnach noch ruhig in der Schweiz verbringen können. Da uns ein 14tägiger Aufenthalt im Hotel Francfort zu teuer ist, suchen wir uns eine billigere Pension. Am Nachmittag ziehen wir denn um, nach der Pensao Aortina an der Rua Luciano Cordeiro; hier bezahlen wir für 2 Personen im Tag 40 Escudos, das sind ungefähr 7 Schweizerfranken, und leben einfach und gut. Am Karfreitagmorgen, den 11. April, holen wir unser Gepäck an der Zollstation ab, und lassen es nach unserer Pension bringen, da wir für einen 14tägigen Aufenthalt noch etwas an Kleidern und Wäsche benötigen, und auch für die Seereise noch etwas umpacken wollen. Auch hier wird uns jedes Gepäckstück geöffnet.

(Schluss folgt)

Handelnde und bettelnde Neger in der Bucht von S. Vincente



Schweizerdampfer in der Bucht von Lissabon