



***ELIAS
HAFFTER***

***BRIEFE AUS
DEM HOHEN
NORDEN***

Elias Haffter

Briefe aus dem hohen Norden

**Eine Fahrt nach Spitzbergen mit dem HAPAG-Dampfer
"Auguste Viktoria" im Juli**

EAN 8596547071594

DigiCat, 2022

Contact: DigiCat@okpublishing.info



INHALTSVERZEICHNIS

[Vorwort.](#)

[Unterwegs.](#)

[Daheim.](#)

[Verzeichnis der Abbildungen.](#)

[Unterwegs.](#)

[I.](#)

[II.](#)

[III.](#)

[IV.](#)

[V.](#)

[VI.](#)

[VII.](#)

[Daheim.](#)

[VIII.](#)

[IX.](#)

[X.](#)

[XI.](#)

[XII.](#)

[XIII.](#)

[XIV.](#)

[XV.](#)

[XVI.](#)



1900

Verlag von J. Huber in Frauenfeld

Vorwort.

[Inhaltsverzeichnis](#)

Das kleine Buch enthält in der ersten Hälfte Briefe, welche ich während einer Fahrt längs der norwegischen Küste mit dem Endziel Spitzbergen — auf dem Hamburger Prachtsdampfer „Auguste Viktoria“ im Juli 1899 — an die „Thurgauer Zeitung“ sandte, um mit meinen Freunden und Bekannten in der Heimat in Kontakt zu bleiben. Die zweite Hälfte besteht aus den Reiseerinnerungen, welche ich, nach Hause zurückgekehrt, für das gleiche Blatt zu Papier brachte. Das kleine Buch zeigt, als unveränderter Abdruck jener Feuilleton-Artikel, die Schwächen rasch hingeworfener Reminiscenzen.

Die Clichés sind zum Teil Eigentum der Hamburg-Amerika-Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft und teilweise nach eigenen photographischen Aufnahmen hergestellt. Die Bilder auf pag. 49, 74, 89, 108, 161 und 193 — ebenfalls Originalphotographien — verdanke ich der Liebenswürdigkeit von zwei Mitreisenden, Herrn und Frau Baurat *Waltz* aus Konstanz.

Ich grüße Norge, das herrliche Land, und alle diejenigen, in deren Gesellschaft wir seine Schönheiten bewundern durften: die Mitpassagiere und Führer der „Auguste Viktoria“ und den lieben gastlichen Landsmann in Yttre-Arne.

Frauenfeld, November 1899.

Dr. E. Haffter.

Unterwegs.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I.	
Einleitung. — Von Frauenfeld nach Hamburg. — Krankenhaus in Eppendorf. — Besuch in Friedrichsruh. — Einschiffung auf der „Auguste Viktoria“	3-11
II.	
Erste Stunden an Bord. — Bau der „Auguste Viktoria“. — Verpflegung. — Toiletten. — Schiffskapelle. — Norwegische Küste in Sicht. — Ankunft	12-18

III.

Fjorde und Schären. — Hardangerfjord.	
— Ankunft in Odde. — Buarbrae. —	
Unglücksfall bei der Abfahrt. — Molde. —	19-
Naes. — Romsdal. — Ball an Bord. —	36
Abendstimmung. — Ankunft in	
Drontheim	

IV.

Drontheim. — Effekt des Polarstromes. —	37-
Lerfos. — Verspätete zur Abfahrt. —	45
Erste Wale. — Polarkreis	

V.

Lofoten. — Mitternachtssonne. —	
Sonntag zur See. — Walfischdampfer. —	46-
Hammerfest. — Vogelriff. — Das Nordkap	57
und seine Besteiger	

VI.

Bäreninsel. — Eisberge — Fahrt durch	
das nördliche Eismeer. — Gang durch	58-
das Schiff. — Passagiere. —	76
Tageseinteilung	

VII.

Spitzbergen. — Gletscher- und Eiszeit. —	77-
Einfahrt in den Eisfjord. — Ankunft in	82
Adventbay. — Erster Besuch der Küste	

Daheim.

Inhaltsverzeichnis

VIII.

Hapag. — Patriotische Feststimmung. — Gräber an der Adventbay. — Im Eise gefangen. — Jagd auf Spitzbergen. — Walfischfang	85- 98
--	-----------

IX.

„Malerische Gruppe“. — Beutezug an der Küste. — Fischerzelt. — Die Yacht des italienischen Kronprinzen. — Hotel Spitzbergen	99- 112
--	------------

X.

Abfahrt aus der Adventbay. — Polarnebel. — Seekrankheit. — Herrliche Einfahrt in den Fjord von Tromsøe	113- 120
---	-------------

XI.

Ankunft in Tromsøe. — Besuch im Lappenlager. — Die Stadt Tromsøe. — Küstenlappen. — Musikabend an Bord. — Spaziergang beim Schein der Mitternachtssonne	121- 137
---	-------------

XII.

Nach Süden. — Lofoten. — Digermulen. — Pro patria. — Besteigung des Digermulenkollen. — Boot in Gefahr. — Kranker in einsamer Fischerhütte. — Der schwermütige Schimmel. —	138- 154
--	-------------

Abfahrt von Digermulen. —
Einladungstelegramm von Kaiser
Wilhelm

XIII.

Maschinen- und Vorratsräume der
„Auguste Viktoria“. — Die Welt — ein
Dorf. — Maraak. — Vorbereitung für den
Kaiserbesuch. — Ankunft in Aalesund 155-
bei „S. M. Y. Hohenzollern“. — Der 171
Kaiser an Bord. — Besuch der
„Hohenzollern“

XIV.

Maschinen- und Vorratsräume der
„Auguste Viktoria“. — Durch den
Sognefjord. — Genrebilder in 172-
Naeröfjord. — Gudwangen. — Naerödal 184
und Stahlheim. — Hungersnot. — Oell
und Musöst. — Sprachverwirrung

XV.

An der Stätte der Frithjofssage. —
Ankunft in Bergen. — Das norwegische
Hamburg. — Im Leprahospital. — Fahrt 185-
nach Yttre-Arne. — Heimat in fremdem 205
Lande. — Mange tak

XVI.

Abfahrt von Bergen. — Abschied der 206-
Lotsen. — Letzter Tag zur See. — 216
Brahmskultus mit Schwierigkeiten. —
Zollrevision in der Elbe. — Abschied

von der „Auguste Viktoria“. — Zum
letzten Male die norwegische
Nationalhymne



Verzeichnis der Abbildungen.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Buarbrae	(Titelseite)
Bismarck-Mausoleum	9
Odde (Hardanger)	22
Buarbrae	25
Norwegerinnen	27
Straße in Molde	29
Stolkjärre	32
Oberer Lerfos	41
Dom in Drontheim	42
Mitternachtssonne	47
Walfischdampfer	49
Das Nordkap	53
Deckscenen	66 u. 74
Gletscherpartie (Spitzbergen)	78
Einfahrt in Adventbay	79

Nothütte	89
Gletschereis	92
Yacht des italienischen Kronprinzen	108
Hotel Adventbay	111
Lappen	126
Digermulen	143
Digermulkollen	147
Maraak	161
Stahlheim	179
Bergen	193



Unterwegs.

Inhaltsverzeichnis

I.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung. — Von Frauenfeld nach Hamburg. — Krankenhaus in Eppendorf. — Besuch in Friedrichsruh. — Einschiffung auf der „Auguste Viktoria“.

An Bord der „Auguste Viktoria“, 4. Juli 1899.

... Soll ich? Oder soll ich nicht? Schreiben nämlich. Ich will's probieren, obschon es kaum möglich sein wird, in dem

Gewirr von plaudernden Damen (es sind ihrer gegen 200 an Bord), herumflanierenden Yankees, schnarrenden Berlinern etc. seine Gedanken zu konzentrieren.

Also nach Spitzbergen geht unsere Fahrt. Ueber dieses Reiseziel werde ich erst sprechen, nachdem wir es gesehen haben. Vorläufig sind wir auf unserm schwimmenden Palaste an der norwegischen Küste eingetroffen und liegen seit gestern abend 10 Uhr in dem tiefsten Punkte des herrlichen Hardangerfjords — bei Odde — vor Anker. — Die Bucht ist so tief ins Land hineingeschnitten, daß unser Schnelldampfer sieben Stunden brauchte, um sie zu durchfahren; hier hat sie noch die halbe Breite des Zürchersees. An den Ufern des tiefgrünen Wassers erheben sich steil bis zu imposanter Höhe, die mit 1500 bis zu 2000 Meter wohl nicht überschätzt ist, Gebirgsstöcke aus grauem Urgestein, teilweise mit Wald bedeckt, oben voll blendend weißen Schnees, überall zu abschüssig, um menschlichen Wohnungen Platz zu bieten. Zwischen den Bergkuppen erscheinen aus dem Hintergrunde mächtige Gletscher, deren Wässer als riesige — von oben bis unten zu verfolgende Fälle — zur See herniederstürzen. Gegen das satte Grün der Wälder sticht ihr Weiß ab wie flüssiger karrarischer Marmor. Im Ganzen erinnert das Landschaftsbild außerordentlich an den Urnersee, und der Lage von Flüelen entspricht das freundliche norwegische Städtchen Odde, hinter welchem sich nach einer sachten Erhebung von zirka 200 Meter — wohl einer alten Gletschermoräne — ein breites Thal öffnet, dessen Hintergrund durch eine Kaskade von der dreifachen Größe des Staubbaches etwas besonders Malerisches erhält. Ueber

diesem herrlichen Landschaftsbilde wölbt sich zur Zeit ein tiefblauer Himmel, und ich glaube, weder bei uns noch in südlichen Ländern je so gesättigte Farben gesehen zu haben. Das Grün der See, sowie von Wald und Wiese auf dem hellgrauen Gestein, das Blau des Himmels und das Weiß der Gletscher und Schneefelder und der fallenden Wässer bilden geradezu entzückende Kontraste und in das farbige Landschaftsbild sind — ein freundliches Idyll — eingebettet die schlichten Holzhäuser von Odde.

Den Mittelpunkt dieser Szenerie bildet also zur Zeit die „Auguste Viktoria“, das stolze Schiff der Hamburg-Amerika-Linie, das — etwa einen Kilometer vom Ufer — mitten im Fjord vor Anker liegt. Drei mitgeführte Benzin-Motorschiffe zu je 40 Plätzen vermitteln ununterbrochen den Verkehr mit dem Festlande, so daß es für unsere zirka 400 Passagiere gar keine Schwierigkeiten hat, jeden Augenblick nach Odde zu fahren, aber auch jederzeit wieder an Bord zu sein.

Doch — eine richtige Reisebeschreibung sollte vorne anfangen — wie kamen wir hieher?

Die Strecke von Frauenfeld nach Hamburg ist bei den jetzigen ausgezeichneten Zugverbindungen in 20½ Stunden zurückgelegt. In Frankfurt a. M. bestiegen wir nachts 8 Uhr einen direkten Wagen nach Hamburg und richteten uns im bequemen Coupé häuslich ein; auch das Nachtessen wurde nicht vergessen und dem Reiseungewohnten mag es fast wunderbar erscheinen, daß man — während der Zug in rasender Eile dahinsaut, nur auf einen elektrischen Knopf zu drücken braucht, um einen dienstbeflissenen Geist dahereilen zu sehen, welcher aus

der mitfahrenden Küche serviert, was das Herz begehrt — das wirkliche „Tischlein deck' dich“.

Endlich war die reisende Welt satt; um 11 Uhr knallte der Pfropf der letzten Bierflasche im Nachbarcoupé; dann trat Ruhe ein im Lande; wer schlafen konnte, schlief. Stadt um Stadt huschte geisterhaft an uns vorbei; nach Mitternacht brauste, von hundert frischen Kehlen gesungen, die „alte Burschenherrlichkeit“ an mein eben dem Dasein entrücktes Ohr und ließ mich durch geweckte Erinnerungen lange nicht wieder einschlafen: Göttingen hatte den schlaftrunkenen alten Studenten begrüßt. — Um 4 Uhr erhob sich die Sonne über der Lüneburger Haide und Punkt 6 Uhr 30 Minuten — wie vorgeschrieben — fuhr der lange Zug über die Elbbrücke in Hamburg. Ebenso programmgemäß stellte sich auf die Minute ein lieber Neffe ein, den ich zur Ueberraschung für meine Reisegefährtinnen von Berlin her zitiert hatte, und so machten wir denn — vier Köpfe stark — einige Tage lang die alte Hansastadt unsicher.

Ueber Hamburg ließe sich vieles sagen; zu den größten Sehenswürdigkeiten gehört der mit Hunderten von Millionen erstellte Hafen, in dem alle Schiffe der Welt verkehren. Ein bewunderungswürdiges Monument des Hamburger Kunstgewerbes, aber auch des Hamburger Bürgerfleißes und — Reichtums bildet das dortige Rathaus, das an Geschmack und Gediegenheit seiner innern Ausstattung alle ähnlichen mir bekannten Gebäude übertrifft, so namentlich auch das prunkvolle neue Reichstagsgebäude in Berlin. Der Hamburger ist aber auch stolz auf seine Vaterstadt und trägt bei jeder Gelegenheit seine republikanische Unabhängigkeit zur Schau. Dem politischen Oberhaupte,

dem deutschen Kaiser, scheint von Arm und Reich so ziemlich das erlaubte Mindestmaß von Majestätsfurcht entgegengebracht zu werden; unter anderm zitierte unser Bootführer seine kaiserliche Majestät, wenn er bei Erklärung verschiedener öffentlicher Bauten darauf zu sprechen kam, stets einfach als „Wilhelm zwei“.

Großartig hat die Stadt Hamburg für ihre *Kranken* gesorgt. Das neue Krankenhaus in Eppendorf, das wir besuchten, besteht aus 90 Gebäuden, die in einen herrlichen Park eingelagert sind. 2000 Kranke finden dort Unterkunft und werden durch 220 Schwestern, 80 Laienwärterinnen und 32 Aerzte gepflegt. Die Anlage der zentralen Institute — Küche, Wäsche (pro Tag müssen 8000 Stück Linge gewaschen werden!), Desinfektionsanstalt, Sektionsgebäude (1300 Sektionen pro Jahr; während der Cholerazeit 1336 in 4 Wochen!), Operationsgebäude, Badehaus, Schwesternhaus etc. — ist erstaunlich!

Einen Vormittag widmeten wir dem „Alten im Sachsenwalde“. Nach halbstündiger Fahrt auf der Linie Hamburg-Berlin erreicht man die Station Friedrichsruh. Wer aber dort etwas zu sehen erwartet, ist gelehrt. Der Park des Bismarckschen Schlosses stößt zwar direkt an die Eisenbahnlinie; Mauern und dichte Baumschläge verbieten aber dem Auge jeden Einblick, und wo dem suchenden Wanderer sich ein Eingang zu öffnen scheint, hemmt eine mächtige Verbottafel den Eintritt.

Wir umkreisten im Dunkel eines Eichwaldes das große Gut, klangen längs der Einfriedigung in die Höhe; aber nirgends bot sich eine Möglichkeit, etwas zu sehen. Endlich aber erreichten wir eine unverschlossene Pforte im

Waldesdickicht, an welcher eine Verbotstafel fehlte. Unter meiner Führung drang die kleine unverschämte Schweizerkarawane ein und nach etwa 5 Minuten stehen wir plötzlich auf freiem Rasenplatze, direkt dem Bismarckschen Schlosse gegenüber und nur durch einen schmutzigen Teich von ihm getrennt. Das Gebäude sieht sehr anspruchslos aus, mit verschiedenen häßlichen Kaminen eigentlich eher wie ein Fabrikgebäude, denn ein fürstliches Palais.

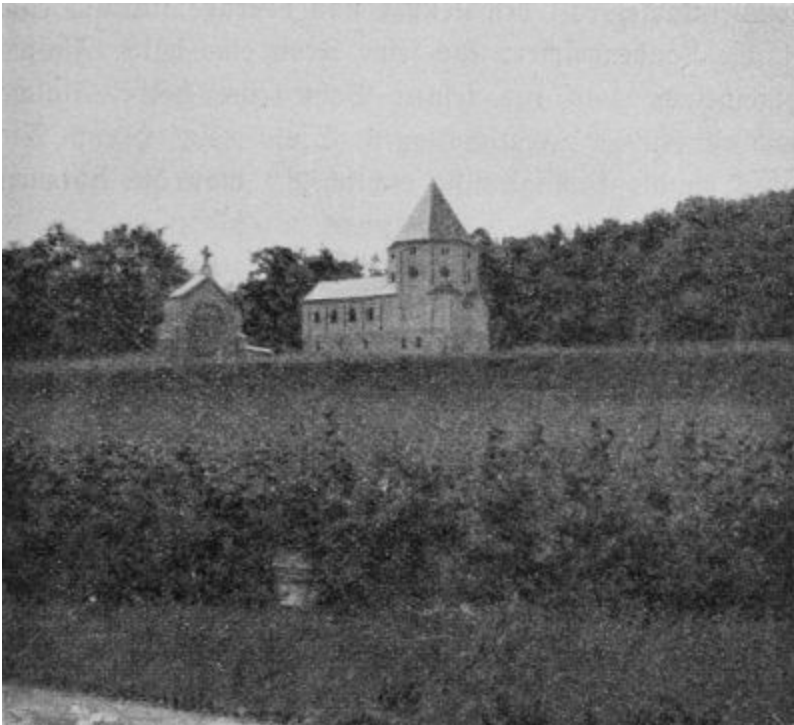
Nun aber kam die Strafe: „n’No, n’No, n’No, n’No, n’No! Was soll denn do wer’n?“ erschallte eine Stimme aus der Nähe, und es erschien ein wütender Gärtner, der mit erhobenen Armen und einer Sense unserm Vordringen wehrte, unterstützt durch eine keifende Frau, welche die Hände über dem Kopf zusammenschlug. „„Ja, wo sind wir denn? Wem gehört das Haus?““ „Das ist den Fürst’n sein Palä; da darf kein Mensch hin!“ „„Aber wir sind doch durch eine offene Thüre ohne Verbottafel eingetreten.““ „Da haben natürlich diese ekligen Hamburger wieder die Tafel weggerissen.“

Wir wurden per Schub — unsrerseits in sehr vergnügter Stimmung — durch das nächste Thor „entleert“ und setzten unsern Rundgang weiter fort.

Auf der andern Seite der Eisenbahnlinie, auf waldiger Anhöhe dem Schloßgarten gegenüber, liegt das Mausoleum, in welchem die irdischen Ueberreste des Gewaltigen ruhen. Eine steile Böschung verhindert den Zutritt. Trotz überall angebrachter Verbote finden sich aber doch ausgetretene Wege, denen wir folgten, so daß uns auch die von einer kleinen romanischen Kirche überbaute Gruft zu Gesichte

kam und sogar photographisch von uns fixiert werden konnte.

Ein halbstündiger Spaziergang durch herrlichen Eichwald — ein Stück des berühmten Sachsenwaldes — führte uns nach Station Aumühle, wo wir der heimatlichen Reminiscenz^[1] und einer schönen Naturszenerie zuliebe in schattiger Veranda uns erfrischten, um dann mit dem nächsten Zuge nach Hamburg zurückzukehren.



Bismarck-Mausoleum.

Sonntag, den 2. Juli, mittags 1½ Uhr hatten wir uns, so lautete die Ordre, an Bord des Dampfers „Blankenese“ einzufinden, welcher uns auf die einige Stunden elbabwärts, bei Brunshausen verankerte „Auguste Viktoria“ führen sollte. Wir waren frühzeitig da und sahen sie nun in Scharen anrücken, welche für drei Wochen unsere Gesellschaft zur See sein sollten: Damen schienen vorherrschend, übrigens alle Altersstufen vertreten, vom „Säugling“ (zehnjährige

Jungen) bis zum „Meergreise“ und vom Backfisch bis zur Urgroßmutter; laut ausgeteilter Passagierliste waren wir 360 Personen, in der Mehrzahl Amerikaner und Deutsche, wenig Franzosen, Engländer, an Eidgenossen außer uns noch drei Baslerherren. Auch das „Volk Gottes“ zeigte sich zahlreich und in ausgeprägtesten Formen, hauptsächlich Berliner Ursprungs. Immerhin soll auf der vorjährigen Fahrt das jüdische Element weit mehr vorgeherrscht haben, was folgende Anekdote illustriert: Ein deutscher Familienvater durchsucht die Weinkarte, ruft den Kellner und bestellt „für sich eine Flasche Laubenheimer, für seine Frau eine halbe Flasche Ingelheimer und für seinen Sohn eine halbe Flasche Hochheimer.“ „„Entschuldigen Sie, mein Herr; Sie haben da die Passagierliste erwischt,““ war die Antwort des Stewards.

Punkt 1½ Uhr setzte sich der dichtgefüllte und buntbewimpelte Dampfer in Bewegung und führte uns vorbei an Hunderten von Seglern und Dampf-Seefahrzeugen aller Größen in die freie Elbe. Etwa zwei Kilometer von Hamburg entfernt war die Route gesperrt durch einen stolzen schwedischen Dreimaster, den ein Wörmannscher Frachtdampfer Abends zuvor angerannt und zum Sinken gebracht hatte. Masten und Steuerteil des schwer befrachteten Schiffes überragten noch die gelbliche Wasserfläche, während der Vorderteil auf dem Grunde ruhte.

Nach zweistündiger Fahrt erschien vor unsern Augen die majestätische „Auguste Viktoria“, mit Flaggen und Wimpeln reich und malerisch geschmückt; 200 Stewards und sonntäglich gekleidete Matrosen stunden in Reih und Glied; eine Kanonensalve erschütterte die Luft und unter dem

Begrüßungsmarsche einer Blechmusikkapelle hielten wir unsern Einzug auf dem mächtigen Schiffe, das nun für drei Wochen unsere Wohnung sein sollte. Jedermann suchte seine Kabine, wo die Tags zuvor abgelieferten Koffer schon ihren Platz gefunden hatten, und nach weniger als einer halben Stunde hatte sich aus dem Wirrwarr eines aufgestörten Ameisenhaufens ein geordnetes Dasein entwickelt und man konnte dem schwimmenden Kolosse kaum mehr ansehen, daß ein Heer von fast 400 Menschen mit Kisten und Koffern und Plaids und Apparaten sich hinein ergossen hatte.

Die Falltreppe wurde aufgezogen; das Kommando des Kapitäns ertönte; das eiserne Herz des Riesen fing zu schlagen an und unter den Klängen einer flotten Blechmusik setzte er sich in Bewegung, nordwärts, nordwärts dem Meere zu.



II.

Inhaltsverzeichnis

Erste Stunden an Bord. — Bau der „Auguste Viktoria“. — Verpflegung. — Toiletten. — Schiffskapelle. — Norwegische Küste in Sicht. — Ankunft.

An Bord der „Auguste Viktoria“ im Fjord von Romsdal vor Naes, 6. Juli Abends.

Bei herrlichstem Wetter liegen wir hier vor Anker, um in zwei Stunden nach Trondhjem, der Wiege und Krönungsstadt des norwegischen Reiches, abzudampfen. Zurück nach der Elbemündung, wo mein erster Brief stehen geblieben ist!

Die ersten Stunden an Bord entbehrten der Komik nicht. Allerdings waren zuvorkommende Stewards in Menge da, um den Passagieren die Kabinen anzuweisen; aber sobald man seinen Schlupfwinkel verlassen, sah man sich in einem wahren Labyrinth von Kreuz- und Quergängen, in welchen eine Orientierung vorläufig nicht möglich schien. Die Kabinen sind in drei Etagen über einander angebracht; steile Treppen stellen die Verbindung her und wer in den engen Korridoren umherirrt, täuscht sich anfänglich nach allen Richtungen der Windrose, ist rat- und thatlos. Letzteres eigentlich nicht, denn bald pufft er energisch mit einer daherstürmenden Lady zusammen oder fällt einem um die Ecke fliegenden Steward in die Arme — oder aber er sieht sich plötzlich in einer Sackgasse und muß ärgerlich den Rückzug antreten. Ich kenne Menschen, die im erhebenden Bewußtsein, ihre Sache trefflich zu machen und ausgezeichnete Pfadfinder zu sein, im Vorderteil des Schiffsrumpfes herumsuchten, während ihr Daheim doch 100 Meter davon entfernt gegen das Steuer zu lag.

Einige Angaben über die Dimensionen unseres Schiffskolosses werden dies begreiflich erscheinen lassen. Die „Auguste Viktoria“ wurde seiner Zeit mit einem Aufwand von sieben Millionen Mark erbaut und hat in den letzten Jahren eine vollständige Umgestaltung erfahren, indem das gewaltige Schiff in der Mitte geteilt und durch Einfügung eines 15 Meter langen Mittelbaues vergrößert wurde — eine Ausgabe von weiteren 2 Millionen Mark. Sie ist ein sogenannter Doppelschraubendampfer, d. h. die bewegende Kraft ist auf *zwei* getrennte Maschinen und *zwei* Schrauben verteilt, sodaß bei etwaigem Schaden an einer Maschine die

Bewegungs- und Manövrierfähigkeit des Schiffes nicht aufhört. Maschinen- und Kesselräume sind durch einen starken Längsschott unter der Wasserlinie in zwei Hälften geschieden, so zwar, daß wenn auch der eine Maschinenraum bei einer Kollision oder Explosion sich mit Wasser füllt, das Schiff deshalb weder sinken, noch unlenksam werden kann. Wasserdichte Querschotten, welche im Momente der Gefahr geschlossen werden, so daß dann das ganze Schiff aus 11 wasserdichten Abteilungen besteht, erhöhen die Sicherheit — auch für den Fall einer Kollision — außerordentlich. Aber auch die Steuerfähigkeit des Schiffes wird durch dieses Doppelschraubensystem in wunderbarer Weise vermehrt; arbeitet die eine Schraube vorwärts, die andere rückwärts, so dreht sich der Koloß auf der Stelle, ohne einen Meter sich vorwärts zu bewegen. Dieses Manöver sehen wir in den engen nordischen Fjords täglich ausführen; aber auch bei schnellster Fahrt soll es möglich sein, ganz rasch zu wenden und dann einer drohenden Kollisionsgefahr zu entgehen. Die Länge unseres Schiffes beträgt 530 Fuß, die Breite 60 Fuß, die Tiefe 35 Fuß; 125 Heizer schleudern Tag um Tag 6000 Zentner Kohlen in die 56 Feuerstellen. Die übrige Bemannung besteht aus 35 Bootsleuten und Matrosen, 24 Maschinisten, 3 Offizieren, 30 Köchen und Handwerkern und 96 Stewards und Stewardessen und — extra für diese Nordlandsfahrt — aus den 20 Berufsmusikern, welche unsere Schiffskapelle bilden. Drei mächtige Kamine von 10 Meter Umfang senden ihre dunkeln Rauchwolken zum Himmel; 18 Sicherheitsboote für je 40 bis 50 Menschen werden mitgeführt; alles Vorhandene geht in riesige Dimensionen, und dabei ist die innere

Ausstattung des Schiffes von einer Pracht und einem Komfort, wie ich sie zur See noch nirgends angetroffen habe. Die Kabinen sind mit polierter Ahorn- und Mahagoniarbeit versehen; überall — in jedes Waschbecken — läuft ein Hahn mit fließendem Wasser; jeder Winkel ist elektrisch beleuchtet und neben den Schlafstellen sind sogar Kontakte für elektrische — Haarkräuselungsapparate angebracht, von welchen ich allerdings bis jetzt noch keinen Gebrauch gemacht habe. Außer den zwei gewaltigen Hauptmaschinen funktionieren Tag und Nacht — auch bei Ruhe des Schiffes — noch Extramaschinen für elektrisches Licht, für Eisbereitung und für Herstellung von Süßwasser. Die luxuriöse Wasserversorgung in den Kabinen, Badezimmern und Aborten ist ein Hauptfortschritt der neuesten Passagierdampfer. Die Speise-, Konversations-, Musik- und Rauchsalons sind mit übertriebenem Luxus ausgestattet; an allen Ecken sorgen elektromotorische Fächer geräuschlos für Lüfterneuerung. Ist man im Verlaufe einiger Tage einmal in den labyrinthischen Gängen und Abteilungen des Schiffsinners orientiert, so kann man nur staunen über die vortreffliche, auf alles bedachte, jeden Raum ausnützende und doch einheitliche und durchsichtige Einteilung des schwimmenden Gebäudes.

Der Qualität der Dampfer entsprechend ist auch die Verpflegung. Man glaubt, in einer Mastkuranstalt zu leben. Von 6 Uhr morgens bis nachts 12 Uhr ist ununterbrochen Gelegenheit zur Nahrungsaufnahme, und sind wir einmal im Gebiete der Mitternachtssonne, so wird das Tafeln auch während der bisher beobachteten Schonzeit kein Ende nehmen. Morgens 6 bis 8 Uhr wird Thee, Chokolade, Kaffee