

12 062



IM AUTO
UM DIE WELT
HANS KOEPPEN

81-

V 66

V 66

Koeppen:

Im Auto um die Welt



Bücherei der
Graf Söhen-Schule
Staatliche Oberschule für Jungen und Gymnasium
Glatz

Im Auto um die Welt

Von

Hans Koeppen

Oberleutnant im Infanterie-Regiment Nr. 15,
kommandiert zur Dienstleistung beim Großen
Generalstab

Mit 177 Abbildungen und 9 Karten



Geogr. 596.
IV, 66



Berlin 1909

Verlag von Allstein & Co

~~Bücherei der
Graf Söhen-Schule
Staatliche Oberschule für Jungen und Gymnasium
Glatz~~

CBGIOS, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5167583



Published November 1, 1908. Privilege of
copyright in the United States of America,
reserved under the act approved
March 3, 1905 by Ullstein & Co., Berlin

12062

NH-67909

N-4769030/THK

Inhalts-Verzeichnis

	Seite
1. Kapitel. Die Ausreise	1- 18
Mein Entschluß zur Fahrt. Die nordpolaren Schwierigkeiten. Entwicklung des Routenplanes. Wie ich auf Protos und die „B. B. am Mittag“ kam. Die entscheidende Konferenz. Fieberhafte Vorbereitungen. In 16 Tagen fertig ausgerüstet. Abschied von Berlin. Der letzte Aufenthalt in Hamburg. Abfahrt von Cuxhaven.	
2. Kapitel. Der Start in New York	19- 36
Auf der „Kaiserin Auguste Viktoria“. Begegnung mit Direktor Balkin. Kapitän Nusser. Ankunft in Amerika. Der erste Eindruck. Verschiebung des Startes auf den 12. Februar. Ausflug nach Maplewood. Holzplackereien. Das Startreglement. Lincoln Day. Die sechs Konkurrenten bereit. Der Start.	
3. Kapitel. Die ersten Fahrttage	37- 52
Schlechte amerikanische Straßen. Beginn der Schneeschwierigkeiten. Kettenbleifschuß. Im Mitteltreffen. Auf dem Treidelstieg am Erieanal. Erleichterung des Wagens. Der erste Reisendefekt. Durch Schnee und Sumpf nach Buffalo. Im Acker eingesunken. Das erste Opfer der Fahrt.	
4. Kapitel. Unser Wagen und unsere Ausrüstung . . .	53- 67
Amerikanisches Benzin. Zubiel Röhren. Die Karosserie und ihre Wandlungen. Ueberflüssige Dinge. Unsere persönliche Ausrüstung. Eine originelle Fußbekleidung. Konservenberpflegung. Ein Spezialgericht. Kraftbissen. Eisbein mit Sauerkraut.	
5. Kapitel. Im Blizzard vor Chicago	68- 84
In Erie auf dem Trockenen. Radbruch. Im Kampf mit dem Schnee. Reisemangel. Witterungsumschläge. Der wütende Blizzard. Nachtfahrt. Gewitter und Frost. Bruch der Steuergabel. Nach Chicago voraus.	
6. Kapitel. Die Trennung der Protosmannschaft . . .	85- 96
Die Ursachen. Eine Unterredung mit Herrn Anape Mr. Newman als Helfer. Engagement des Chauffeurs Snyder. Der Wagen endlich in Chicago. Die Millionenstadt. Ein wichtiges Telegramm. Einschneidende Aenderung der Fahrtdisposition.	
7. Kapitel. Die veränderte Situation	97-109
Rennen statt Tourenfahrt. Im Schmutz durch das reiche Iowa. Eine gefährliche Schleuderei. Ueber den Mississippi. Die Clintoner Turner. Landwirtschaftlicher Großbetrieb. Die Heimat der Quäker Dats. Die ersten Indianer. Pneumatikforgen. Ein fataler Aufenthalt.	
8. Kapitel. Durch die Prärie	110-124
In Ames gefangen. Eine amerikanische Universität. Hurra, die Reisen! Der hochende Motor. Omaha am Missouri. Endlich bessere Wege. In Elmärtschen bis Cheyenne, Cowboys und Cowladies. Zukünftige Großstädte.	

9. Kapitel. Im Kampf mit dem Felsengebirge 125-140
 Durch den Evans-Roh in die Rocky Mountains. Das Bergfieber. Im Graben festgefahren. Der freundliche Farmer. Quersfeldein im Hochplateau. Ein tüchtiger Pilot. Böse Habarieret. Eine Stadt ohne Grün. Auf dem Eisenbahndamm. Mit dem Auto in 4000 Meter Höhe. Abstieg nach Dagen.
10. Kapitel. Der Umschwung in Seattle 141-159
 Die letzte amerikanische Etappe. Ein Ausflug zur Mormonenstadt am Salzsee. Zwei Tage Reparatur in der Einöde. Neue Panne hinter Nelson. Reise nach Seattle. Ein wichtiges Gespräch. Die Abänderung der Route, da Alaska unpassierbar. Die interessante Bergbahnstadt. Snyder nimmt Abschied. Adieu Amerika.
11. Kapitel. Die Ueberfahrt nach Japan 160-176
 Auf dem „Glenlochan“ im Beringsmeer. Der ausgefallene 1. Mai. Auf der Flucht vor den Eisköllen. Passage durch Japan. Schneesturm vor Wladiwostok. Der gelappte Anker. Endlich wieder Land. Meine beiden neuen Chauffeure. Neun Tage Vorbereitungen. Ankunft von Züst und Thomas. De Dion tritt zurück. Der asiatische Start.
12. Kapitel. Von Wladiwostok bis Charbin 177-198
 Die erste sibirische Sumpfstrecke. Auf dem Eisenbahndamm. Chinesische Kulis. Ueber den kleinen Chin-gan. Rittmeister von Albrecht. In der Mandtschurei. Blockhäuser und Kofafenposten. Ein Militärlager. Eine aufregende Wagnisfahrt. Weinabe abgestürzt. Begegnung mit dem Großfürsten Sergius Michailowitsch.
13. Kapitel. Durch die mandtschurisch-mongolische Steppe 199-225
 Von Charbin weiter durch Mandtschurien. Neue Panne im Differential. Ein technisches Meisterstück. Ueber den großen Chin-gan zur Mongolei. Im Sumpfaben festgefahren. Ein nächtliches Rentontre mit Chinguten-Fährern. Wiedergefunden. In Transbaikalien. Abschied von Rittmeister v. Albrecht. Der Amerikaner holt auf. Der erste Preis.
14. Kapitel. Am Baikalsee 226-241
 Durch das transbaikalische Bergland. Eine Nacht im Burjatendorf. Regen und Ueberschwemmung. Perschne-Ubinsk. Im Hochgebirge an der Selenga. Das „heilige Meer“ der Mongolen. Keine Fährverbindungen. Stov in Michiha. Der unfreundliche „Gehilfe“. Mangelhafte Fahrleitung. Zwei Tage Verlust. Mit der Eisenbahn bis Tanchoi. Der Amerikaner in Sicht. Ueberfahrt nach Irkutsk.
15. Kapitel. Im Kampf um die Führung 242-261
 Die Stadt Irkutsk. Eine erzwungene Ueberfegung mit der Fähr. Moskitoplage. Gute und schlechte Straßen. Rekordfahrten. Ein selbstgezimmerter Floß. Sibirische Hike. Aufenthalt in Tomsk. Thomas abermals in Sicht. Weinabe ertrunken. Neuer Bruch im Differential. Von den Amerikanern überholt. In der Butterstadt Kainsk. Pech über Pech.
16. Kapitel. Wieder an der Spitze 262-276
 Bartetage in Zekaterinburg. Erkrankung meiner Chauffeure. Der reiche Kral. Ein interessanter Pferdemarkt. Thomas passiert mit vier Taagen Versprung. Auf der Verfolgung. Durch Tatarenland zur Wolga. Die Amerikaner wieder eingeholt. Mit Vollampf voraus. Der brave Nachgebarm.
17. Kapitel. Ueber Kasan nach Moskau 277-287
 Längs der Wolga. Unangenehme Brückenreparaturen. In Nischni Nowgorod. Der erste Berliner. Eine Vorstellung im Nachtgelwand. Die Messstadt. Federbrücke. Endlich glatte Chauffee. Wladimir. Der ungläubige Automobilist. Verfrähte Hurras. Der zweite Berliner. Einfahrt in die Kremlstadt.

	Seite
18. Kapitel. Von Moskau nach Petersburg	288-304
<p>Aus der alten und neuen Krönungsstadt, Montierung einer leichteren Karosserie, Gute westrussische Chausseen, Eisenbahn und Automobil, In den Waldai-Waldbergen, Der gewissenhafte Telegraphenbeamte, Durch das alte Nowgorod nach Zarskoje Selo, Empfang durch den Petersburger Automobilklub, Die Zarenmedaille gewonnen.</p>	
19. Kapitel. In einem Gewaltmarsch zur deutschen Grenze	305-318
<p>Weiße Nächte an der Newa, Empfang in Gatschina durch die Kaiserin-Mutter, Großfürst Michael Alexandrowitsch gibt das Geleit, Nachtquartier in einer Sägemühle, Ein 17½ stündiger Gewaltmarsch, Reibiza und Dänaburg, Ueber Kowno nach Wirballen, Jubelnder Empfang an der Grenze, Der Tagesbefehl von „New York—Paris“.</p>	
20. Kapitel. In Berlin	319-331
<p>Unter Geleit von Eydtkuhnen nach Königsberg und Elbing, Weinabefahren, Fikthne statt Landsberg, Die deutschen Landsleute, Die Panne vor den Toren, Empfang in Müncheberg, Einfahrt in die Reichshauptstadt, Zum Verlag Ullstein, Der kaiserliche Automobilklub als Wirt, Abfahrt nach Potsdam.</p>	
21. Kapitel. Die letzte Etappe	332-341
<p>Ueber Braunschweig und Hannover nach Köln und Aachen, Nachtfahrt bis Lüttich, Der vermeintliche Amerikaner, Tolle Jagd und tolles Gelächter, Durch die Champagne nach Meaux, Einfahrt in Paris, Empfang beim „Matin“, Am Ziel.</p>	
22. Kapitel. Die Bedeutung der Fahrt	342-355
<p>Das Auto als Tourenfahrzeug, Unser Protos-Wagen, Starke und schwache Motoren, Die Benzinerförgung, Kette oder Kardan, Feste Räder oder abnehmbare Felgen, Bewährtes und Nichtbewährtes, Meine Chausseure, Die nächste Tour.</p>	



LE CIRCUIT DU MONDE

New-York-Paris en automobile

Sans prendre le paquebot

UNE EXPLORATION AUTOMOBILE AUTOUR DU MONDE



LE TOUR DU POLE



Oberleutnant Hans Roeffen.

1. Kapitel.

Die Ausreise.

Mein Entschluß zur Fahrt. — Die nordpolaren Schwierigkeiten. — Entwicklung des Routenplanes. — Wie ich auf Protos und die „B. Z. am Mittag“ kam. — Die entscheidende Konferenz. — Fieberhafte Vorbereitungen. — In 16 Tagen fertig ausgerüstet. — Abschied von Berlin. — Der letzte Aufenthalt in Hamburg. — Abfahrt von Cuxhaven.

Als ich im Herbst vorigen Jahres bei der Lektüre des „Matin“ auf die Ausschreibung einer Automobilsfahrt „New York—Paris“ stieß, durchfuhr es mich wie ein elektrischer Schlag, und im nächsten Augenblick stand mein Entschluß fest, mit allen Mitteln eine Beteiligung an dieser Weltfahrt anzustreben.



Der 30 PS.-Protos-Wagen,
der von der „B. Z. am Mittag“ für die Fahrt New York—Paris genannt wurde.



Ingenieur Hans Knappe.

Wie ich dazu kam? Wie mich als aktiven Offizier, zu dessen Betätigungskreis weder Sport noch Auto berufsmäßig gehörten, ein solch schwerer und langwieriger Wettbewerb so außerordentlich und auf der Stelle reizen konnte? Verschiedene Gründe beantworten diese Frage.

Solange man jung und gesund ist, erscheint einem nichts zu schwer. Etwas Besonderes leisten, etwas Außerordentliches erleben — wessen stille Sehnsucht ist das nicht in gewissen Jahren. Der Soldatenberuf nährt solche Neigungen. Im Krieg muß der Offizier das Höchste wie etwas Selbstverständliches vollbringen. Aber auch in Friedenszeiten soll er das Vorbild seiner Untergebenen in jeder Beziehung sein, der Erste und Ausdauerndste vor der Front, auf dem Marsch, im Übungsgesecht.

So bringt das militärische Leben ganz von selbst eine gute Portion Training mit sich. Bei den Gehkonkurrenzen mit Militärgepäck, die seit einigen Jahren regelmäßig zwischen Sportleuten und Militärs bei Berlin veranstaltet werden, haben die letzteren ohne besondere Vorbereitungen stets recht gut abge schnitten.

Aber die Idee zu dieser außerordentlichen Autotour faßen und den Entschluß ausführen waren in diesem Falle mehr als sonst recht verschiedene Dinge. Ich war kein Fürst Borghese, der sich „Peking—Paris“ so aus dem Aermel geschüttelt hatte. Das Barzini'sche Buch über diese Fahrt hatte ich übrigens kurz vor der Matin-Ausschreibung „New York—Paris“ gelesen und habe wohl auch hierdurch Anregungen für den Wunsch empfangen,



Ingenieur Ernst Maas.



Vor der Abfahrt des Protos-Bagens vom Verlagshause der „B. Z. am Mittag“ in Berlin am 26. Januar 1908 um 8 Uhr früh.

bei einer ähnlichen Veranstaltung dabei zu sein. Jedenfalls habe ich aus der aufmerksamen Lektüre dieses interessanten Werkes für meine spätere Fahrt durch Sibirien manchen Fingerzeig gewonnen.

Freilich lagen bei „New York—Paris“ mit der Durchquerung Alaskas und der Beringstraße die klimatischen und sportlichen Verhältnisse wesentlich anders als bei „Peking—Paris“. Während dessen Trace sich fast durchweg auf den gleichen Breitengraden bewegte, sollte hier nach der Durchquerung Nordamerikas zwischen dem 40. und 45. Breitengrad bis in die polaren Gegenden, bis zum 72. Grad nördlicher Breite vorgedrungen werden, um dann bei dem sibirischen Irkutsk auf die gleiche Route wie bei „Peking—Paris“ zu treffen, die in Asien und Europa zwischen dem 50. und 60. Breitengrad verläuft.

Die nächstliegende Frage, über die ich mir klar werden mußte, war also die Frage, ob es überhaupt möglich sei, mit

einem schweren Automobil durch die Eisfelder und Schneewüsten Alaskas und Nordost-Sibiriens zu kommen. Das Ergebnis meiner eifrigen geographischen Orientierungen in dieser Richtung war die Gewißheit, daß das möglich ist, vorausgesetzt, daß wir Alaska noch zur Winterszeit erreichten.

Der ursprüngliche Fahrplan ging dahin, von New York nach Paris ohne Zuhilfenahme eines Paketboots zu gelangen, d. h. zunächst nach Westen, nach Chicago oder Saint Louis



Der Protos-Wagen in Nauen auf der Fahrt von Berlin nach Hamburg.

zu fahren und von dort über Saint Paul im scharfen Knick nach Nordwesten umzubiegen und durch das britische Kanada nach Dawson City in Alaska und der Beringstraße zu gelangen. Die Automobile hätten zu dieser Strecke aber vom Start in New York Anfang Februar allzuviel Zeit gebraucht, und in Alaska nicht mehr den Winter und die zugefrorenen Flußläufe angetroffen. Die Veranstalter — die „New York Times“ hatten sich für Amerika mit dem „Matin“ verbunden — mußten sich daher entschließen, für einen Teil des Wegs doch das Dampf-

schiff zu Hilfe zu nehmen, und wollten nun die Route von New York nach Seattle am Stillen Ozean durchführen, von wo aus uns das Schiff bis Skagway in Alaska bringen sollte.

Auch dieses Projekt wurde später wegen des allzu großen Zeitverlustes fallen gelassen, den die Durchquerung der schwierigen Rocky Mountains erfordert hätte, und so mußte ein südlicherer Punkt als Seattle für den Beginn, ein noch nördlicherer als Skagway für das Ende der Dampferfahrt gewählt werden.



Die Menschenmenge auf den Boulevards in Paris bei der Abfahrt der europäischen Konkurrenten.

In der nunmehrigen, kurz vor dem Start noch weiter modifizierten Form sollten die Konkurrenten also von New York über Chicago, Cheyenne, Ogden nach St. Franzisko den nordamerikanischen Kontinent in seiner ganzen Breite durchqueren und von hier aus per Dampfsboot über Seattle nach Valdez in Alaska gebracht werden, um von dort auf dem gefrorenen Yukon die Beringstraße und weiter das asiatische Ostkap zu erreichen. In Asien sollte nach der ursprünglichen Idee der Weg über

Sredne-Kolymsk und Werchojansk nach Jakutsk, nach dem abgeänderten Plan längs der Nordküste bis zur Lenamündung und diesen Fluß aufwärts bis Jakutsk und Irkutsk am Baikalsee führen.

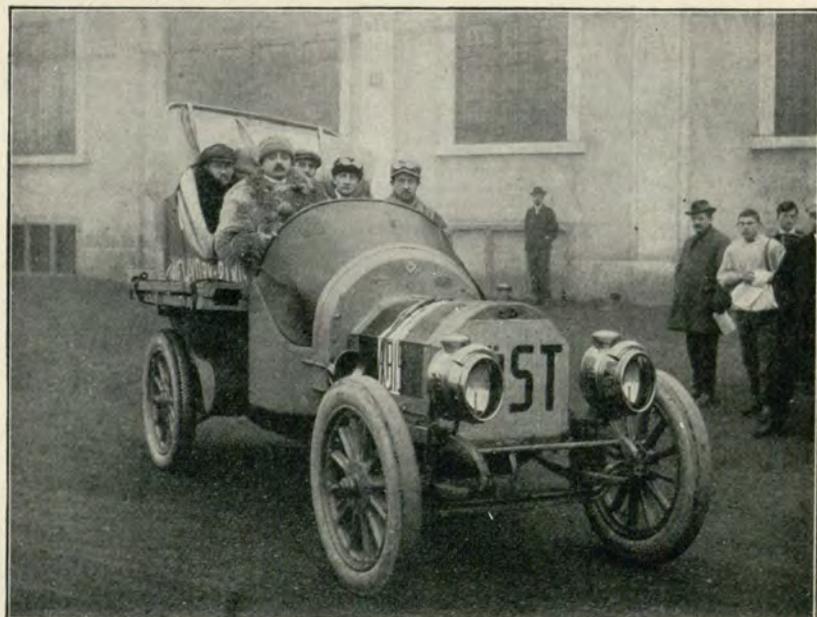
Der bedenklichste Punkt war jedenfalls die Frage, ob man durch die Kältezonen mit eigener Maschinenkraft durchkommen würde. Die Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit des Motors waren gleich Null, wenigstens bei Kältegraden über 20 und 30 hinaus. Bei sachgemäßer Behandlung des Motors hoffte ich aber auch dieser Schwierigkeit Herr zu werden. Vom Benzin steht es fest, daß es bei gewisser Zusammensetzung schwer gefriert, und Wasser kann man durch Zusätze von Alkohol oder Glycerin vor dem Gefrieren bewahren. Auch das Öl, das der Kälte einen geringeren Widerstand entgegensetzt, wäre durch den laufenden Motor selbst in brauchbarem Zustand zu halten gewesen.

Versuche, die Marquis de Dion Mitte Dezember 1907 auf dem Mont Genève in den Cottischen Alpen mit einem Automobil bei recht niedrigen Temperaturen anstellen ließ, widersprachen dem allen nicht. Immerhin waren es zum mindesten halboffene Fragen, und so plante ich, während der Ruhepause der Sommermonate am Ostkap eine besondere Expedition auf Schlitten mit Renttierbespannung auszurüsten, welche die nötigen Materialien und Mundvorräte für das Auto und seine Besatzung mitführen und jederzeit zur Stelle sein konnte, wenn Hilfe von Menschenhänden erforderlich wurde. Im äußersten Notfalle, wenn die Maschine der Kälte oder einer Katastrophe zum Opfer fiel, hätte durch diese Begleitexpedition auch wenigstens die Mannschaft gerettet werden können.

Der Redakteur einer amerikanischen Zeitung, den ich in New York im Deutschen Klub kennen lernte, und der als Reise-
schriftsteller für sein Blatt zwei Jahre am Ostkap und in Nordostsibirien gelebt hatte, bestätigte mir im großen und ganzen die Richtigkeit meiner Ansichten. Auch er sah ich aus Photographien, die er von seiner Reise mitgebracht hatte, daß die Geländeeigenschaften Ostsibiriens für eine Automobilsahrt mit



Die Konkurrenten: Der de Dion-Wagen,
mit Bourcier Et. Chaffray, dem General-Kommissar der Fahrt, am Steuer.



Der italienische Züst-Wagen.

eigener Kraft nicht hoffnungslos waren. Er hielt sogar die Mitnahme von Schlittenkufen für die Vorderräder für überflüssig und empfahl von Nishnij Kolymsk nicht längs der Nordküste, sondern direkt über Land nach Jakutsk weiter zu fahren.

Bei der offenbaren Unkenntnis der Fahrtveranstalter über die geographischen Verhältnisse in den Polargegenden mußte es meines Erachtens jedem überlassen bleiben, auf welchem Wege er vom Ostkap nach Jakutsk gelangen wolle. Ueberhaupt wäre es bei großen Automotivwettbewerben viel interessanter, nur weit auseinander gelegene Etappenorte, in unserem Falle etwa New York, Seattle, Ostkap, Irkutsk, Zekaterinburg, Moskau, Petersburg, Berlin, Paris festzusetzen und alles übrige der persönlichen Intelligenz und Findigkeit der Führer zu überlassen. Auf diese Weise würde die menschliche Leistung auch viel bestimmender und sportmäßiger neben der maschinellen Leistung hervortreten . . .

Meine zweite Sorge nach dem Entschluß der Beteiligung war dann, eine Fabrik zu finden, die bereit war, den Expeditionswagen zu stellen. Die Anfang Dezember 1907 in Berlin eröffnete Automobilausstellung, die alle Vertreter der großen Fabriken auf einem Fleck versammelte, schien mir dafür sehr gelegen zu kommen. Meine Bemühungen blieben hier jedoch resultatlos. Als der „Matin“ die Meldung eines Benz-Wagens in seiner damals noch mageren Liste der Teilnehmer verzeichnete, wandte ich mich sofort nach Mannheim, bekam aber die Antwort, daß man in den dortigen Werken nichts von der Meldung wüßte, auch eine solche nicht beabsichtige, es könne sich nur um einen Wagen in Privatbesitz handeln.

Ich wandte mich dann an den Direktor des Kaiserlichen Automobilklubs, Herrn de la Croix, und bat ihn um seine Ansicht. Sie ging dahin, daß sich schwerlich eine deutsche Firma zu einer solchen Fahrt bereitfinden würde, ich sollte aber mal bei den Protos-Werken anfragen, die viel Interesse für sportliche Unternehmungen hätten. Ich hörte, daß Herr de la Croix mit dem Protos-Wagen, den er selbst in Gebrauch hatte,



Die französische de Dion-Mannschaft.

Bourcier St. Chaffray.

Capitain S. Hanen.

M. Auran.



Die italienische Züst-Mannschaft.

G. Sirtori.

A. Scarfoglio.

S. Soga.

sehr zufrieden war und kürzlich bei einer Ballonverfolgung durch Automobile sogar mit ihm allein von allen Konkurrenten einen Preis gewonnen hatte. Ich ersuchte daher die Inhaber der Werke schriftlich um eine Unterredung.

Mittlerweile war es Ende Dezember geworden. Die Sache begann also zu drängen. Am 2. Januar fand die Unterredung mit den Herren Heymann Vater und Sohn statt. Beide hegten betreffs der technischen Durchführbarkeit der Fahrt große Zweifel, die ich nach Kräften zu widerlegen suchte. Schließlich erklärten sie sich bereit, den Wagen nebst allen Zubehörteilen zu stellen, falls die Finanzierung der Reise ohne weitere Aufwendungen von ihrer Seite gesichert würde. Auch erfuhr ich, daß sich zwei Herren, Knappe und Maaß, gleichfalls an sie in derselben Angelegenheit gewandt hätten, und im Prinzip sollten wir drei nun zusehen, wie wir die Expedition zustande brächten.

Obwohl ich die genannten Herren noch nicht kannte, lag mir jetzt ein anderer Weg doch näher. Ich nahm wohl nicht mit Unrecht an, daß ein großes Interesse in der Öffentlichkeit für die Fahrt vorhanden sei, und daß eine Befriedigung dieses Interesses nur durch Verbindung mit einer großen Zeitung möglich sein würde. Ich konnte zugleich hoffen, so auch der Finanzierung des Unternehmens am besten auf den Leib zu rücken. Von den in Betracht kommenden Organen stand mir die „B. Z. am Mittag“ wegen ihres sportlichen Charakters und auch deswegen am nächsten, weil ich einen ihrer Besitzer, Herrn Rudolf Ullstein, kannte. Ihn suchte ich also nach telephonischer Anmeldung am 8. Januar vormittags auf.

Sobald ich in sein Bureau trat und erklärte, ich käme in einer besonders interessanten Sportsache zu ihm, sah er mich groß an und sagte:

„Als Sie heute früh anklingelten, habe ich mir eine ganze Weile den Kopf zerbrochen, was Sie von mir wohl wollten. Jetzt, wie Sie so vor mir stehen, weiß ich's: Sie wollen New York—Paris fahren!“

Ich konnte nicht leugnen, und Herr Allstein meinte, das wäre sicherlich hochinteressant, aber doch wohl kaum durchführbar.

„Es sind schon viel schwerere Probleme gelöst worden,“ erwiderte ich, „deren Lösung kein Mensch für möglich gehalten hat, und die doch gelöst wurden, weil der feste Wille, es durchzusetzen, und der unerschütterliche Glaube an das Gelingen des Werkes vorhanden waren.“

Ich gestehe gern, mir schwebten dabei besonders die Erfolge des Grafen Zeppelin vor Augen, dessen starres System anfänglich selbst ein Helmholz so bitter verurteilt hatte und der nun doch gerade im Herbst 1907 mit seinem dritten Luftschiff so großartige Leistungen zustande gebracht hatte, wie sie bis dahin kein anderes Motorballonsystem aufweisen konnte.

Auf einige spezielle Fragen, wie ich die Kälte, die Schneemassen und sonstige unvorhergesehene Schwierigkeiten überwinden wollte, antwortete ich ausführlich und resümierte zum Schluß:

„In solchen Fällen muß die augenblickliche Situation alles Erforderliche ergeben. Tritt die Frage, du mußt hier durch, an mich heran, so glaube ich, werde ich am Ende auch das finden, was zur Ueberwindung selbst der größten Schwierigkeiten notwendig ist. Und entweder, ich komme durch, und zwar mit Ehren oder es sieht mich kein Mensch wieder!“

Herr Allstein erklärte, ihm sei die ganze Sache nicht unsympathisch, er müsse sich aber erst mit seinen Brüdern besprechen und würde mir Nachricht geben.

Ich hatte die Empfindung, hier vor die rechte Schmiede gekommen zu sein, und ich täuschte mich darin auch nicht.

Bereits am nächsten Tag erhielt ich die Aufforderung zu einer gemeinsamen Konferenz, bei der ich die Herren Anape und Maaß, weiter auch Herrn Dr. Franz Allstein und den Sportchef der B. Z., Herrn Dr. Donalies, persönlich kennen lernte.

Die Konferenz endete zu meiner größten Freude mit dem Beschluß der Beteiligung.

Die Finanzierung regelte sich derart, daß wir drei Fahrer zu dem Expeditionsfonds beisteuerten — etwa diejenige Summe, die wir ohnedies während der Expeditionsdauer verbraucht hätten — und noch an demselben Abend fuhr Herr Maaß nach Paris, um die nötigen näheren Informationen bei dem in seinen Fahrplänen immer noch hin- und her schwankenden „Matin“ einzuziehen. Auch später fuhr Herr Maaß wieder nach Paris, nachdem er unserer letzten Sitzung in Berlin beigewohnt hatte, und machte auf der „Lorraine“ zusammen mit den übrigen europäischen Konkurrenten die Ueberfahrt nach New York mit.

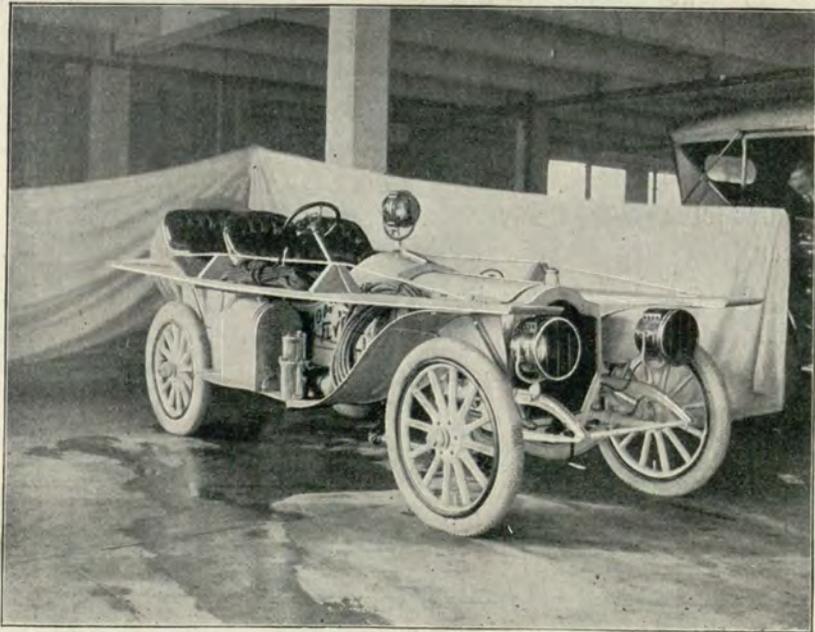
Jetzt, am 10. Januar, begann nun eine fieberhafte Tätigkeit. Wir bekamen vom Komitee die Erlaubnis, anstatt von Le Havre von Hamburg nach Amerika zu fahren, und da das beste Schiff, die „Kaiserin Auguste Viktoria“ der Hamburg-Amerika-Linie, schon am 29. Januar von Kuxhaven auslief, mußten wir spätestens am 26. Januar morgens Berlin verlassen und bis dahin alles fertig haben.

Die Arbeit in diesen 16 Tagen war für alle Beteiligten eine geradezu immense. Unzählige verschiedene Dinge mußten besprochen und besorgt werden, die ganze Ausrüstung, Waffenscheine, Pässe, Empfehlungen, für mich besonders auch der Urlaub. Dieser wurde mir am 24. Januar von Seiner Majestät dem Kaiser bewilligt.

Nur unter größter Aufopferung der Firmen war die rechtzeitige Herstellung des Wagens möglich. In ununterbrochener Tag- und Nachtarbeit lieferten die Protos-Werke ein besonders starkes Touren-Chassis, das erst am 24. Januar abends der Firma Joseph Neuß zur Verfügung gestellt werden konnte, welche sich zur kostenlosen Lieferung einer eigenartigen, für die Polarverhältnisse besonders konstruierten Karosserie bereit erklärt hatte. Trotz der fabelhaft kurzen Zeit konnte der komplette, mit abnehmbaren Dunlop-Felgen montierte Wagen schon in der Nacht vom 25. bis 26. Januar auf einen der Höfe des Zeitungsgebäudes der „B. Z. am Mittag“ gebracht werden, wo so-



Die Konkurrenten: Der französische Sizaire & Naudin-Wagen.



Der amerikanische Thomas-Wagen.

fort die Verpackung der Reserveteile, des Gepäcks und Proviant's, sowie die Einverleibung des bis Hamburg erforderlichen Benzins und Oels vorgenommen wurde.

Um 8 Uhr früh war am 26. Januar, einem Sonntag, alles in Ordnung.

Es war geschafft! . . . Die ersten Schwierigkeiten waren wie im Flug genommen, und eine halbe Stunde später konnte programmäßig die Abfahrt von der Kochstraße nach Hamburg erfolgen. Kalt und windig war der Tag. Gleichwohl ließ es sich eine große Anzahl Autos des Kaiserlichen Automobilklubs, der Presse und der zunächst Beteiligten nicht nehmen, uns ein Stück Wegs zu geleiten, und eine zahlreiche Volksmenge harrete trotz der frühen und unfreundlichen Sonntagsstunde bis nach Charlottenburg hin auf den Bürgersteigen aus, um uns in freudiger Erregung ihre guten Wünsche zuzurufen.

Kurz bevor wir den Motor im Allsteinschen Hof angedreht hatten, war plötzlich Gesang ertönt, das wunderhübsche Lied „Fahr wohl!“ Niemand kannte die Sänger, die mit aufgeschlagenen Krügen, die Hände tief in den Taschen, in die kalte Morgenluft hineinsangen, niemand hatte sie bestellt, aber es war eine reizende Aufmerksamkeit, und jeder stand unter dem Bann dieser hübschen Stimmen und dieser wehmütigen Strophen. Später sollten wir dies freundliche Trio wiedersehen und wieder hören.

In Spandau nahm ich Abschied von meinen Eltern und Verwandten.

Es war gewiß kein ganz leichter Augenblick. Mein alter 79 jähriger Vater machte es mir freilich nicht schwer.

„Junge, halt' dich brav,“ sagte er kurz, „du wirst die Sache schon durchführen. Wenn ich ein klein wenig jünger wäre, wahrhaftig, ich würde gerne selbst mitmachen.“

Aber die Mutter!

Ich bin ihr einziges Kind. Sie vermochte ihre lebhaftesten Besorgnisse mir bis zum letzten Augenblick nicht zu verbergen.



Der amerikanische Thomas-Wagen nach Beendigung der Fahrt.

Einen entschlossenen Mann dürfen aber auch Muttertränen nicht allzu weichherzig stimmen. Unwillkürlich mußte ich in diesem Augenblick an ein Wort denken, das ein höherer Offizier und Sportsman, einer meiner ehemaligen Lehrer auf der Kriegsakademie zu einem Kameraden äußerte, der Bedenken trug, sich an einer größeren Automobilkonkurrenz als Mitfahrer zu beteiligen, weil er den Steuermann nicht kannte. Jener heute noch aktive Offizier hatte gesagt:

„Ein moderner Mensch ist für die Gefahr geboren. Ob er darin umkommt, oder ob er glücklich zum Ziel gelangt, ist lediglich eine Frage des Geschicks. Wer bei allem nur die Gefahr sieht, wird niemals mit Energie etwas Schwieriges zum guten Ende führen.“

Ich sah den Schmerz meiner Mutter, den silberweißen Scheitel meines Vaters — würde ich sie wiedersehen? Ich unterdrückte meine Bewegtheit und in der nächsten Sekunde fauste unser Gefährt davon . . .

Bis nach Rauen, 50 Kilometer von Berlin, begleiteten uns ein Dutzend Automobile, und dann setzten wir den Weg bis Hamburg fort, nur noch von einem zweiten Wagen der

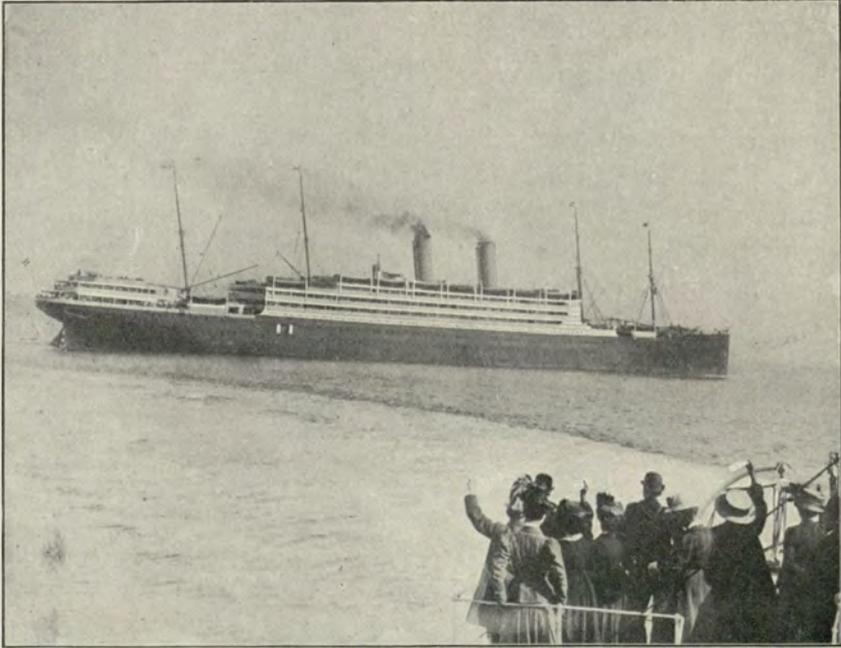
Protos-Werke begleitet, in welchem die Direktoren Oskar Heymann und Dr. Sternberg, dieser mit seiner als schneidige Autofahrerin bekannten Gattin, nebst einem Vertreter der B. J. Platz genommen hatten. Gegen 5 Uhr abends wurden wir von Abgesandten des norddeutschen Automobilklubs in Bergedorf empfangen und nach dem Klublokal in der Stadt geleitet.

Der erste Fahrttag, die ersten 300 Kilometer, waren vorüber, ein Vorgeschnack in dem schneidend kalten Wetter für künftige Ereignisse.

Am 27. Januar vormittags wurde das Auto in einer großen Kiste verpackt ohne Unfall im Hamburger Hafen eingeschifft. Die Hamburg—Amerika-Linie, die den Transport kostenlos übernahm und für Knappe und mich auf dem herrlichen Schiff zwei Staatskabinen zu ermäßigtem Tarif zur Verfügung stellte, bewies uns ebenso wie die Hafengesellschaft alles denkbare Entgegenkommen. Zur Feier des kaiserlichen Geburtstages waren wir abends wieder im Norddeutschen Klub, nachdem uns am Abend vorher dessen — jetzt leider verstorbener — Präsident, Herr Janßen, in seiner reizenden Villa auf das liebenswürdigste bewirtet hatte.

Überall hörten wir selbst bei diesen weitgereisten Hanseaten Zweifel ob des Gelingens unserer kühnen Pläne. Sie beirrten uns jedoch weiter nicht.

Der 28. gehörte den vielen Gängen und Besorgungen der letzten Stunde, und am 29. Januar morgens, es regnete ohne Unterlaß die ganzen Tage, fuhren wir per Bahn nach Cuxhaven. Dort, auf der tiefen Außenreedee, nehmen die großen Ueberseedampfer den letzten Teil der Ladung ein, der auf Leichtern von Hamburg herangeschafft wird. Dort fanden wir auch unsere „Kaiserin Auguste Victoria“ wieder, deren elegante Linien sich desto imposanter von dem weiten bewegten Grau der Wellen abhob, je näher wir mit dem kleinen Hafendampfer ihren hohen Borden kamen.



Abfahrt der „Kaiserin Auguste Viktoria“ von Cuxhaven.

Um 12 Uhr mittags wurden die Anker gelichtet. Der kleine Dampfer nahm die Begleiter aller Abreisenden wieder auf, der Kapitän gab oben von der Brücke seine Kommandos nach dem Maschinenraum, das Heulen der Dampf sirene und das nun kräftig einsetzende Gedröhne der Schiffschrauben verschlang die letzten Lebewohls der an Land zurückkehrenden Freunde, ein Zittern lief durch den ganzen gewaltigen Schiffskörper und majestätisch setzte sich der Koloss in Bewegung.

Bald war der Dampfer mit den unausgesetzt flatternden Taschentüchern nur noch ein heller Fleck in der Ferne, bald schrumpfte das Ufer zur Linie zusammen, auf welcher der stolze Leuchtturm wie ein dickes Ausrufezeichen stand, dann verhüllte auch ihn der unaufhörlich niedergehende Regen, die ganze deutsche Küste verhing er mit dichten Schleiern, von der man sonst auf der Kanalfahrt noch diese und jene Stelle sieht.

Die Nordsee war stürmisch aufgereggt, unser Heimatland endgültig in dem düsteren Grauschwarz von Regen und Wogen versunken. Eigene Gedanken bewegten uns und sie wurden noch eigener, als wir beide, Knappe und ich, abends uns in dem großen Speisesaal des Riesenschiffes ganz allein sahen. Alles andere schien schon dem Meergott qualvolle Opfer zu bringen.

„Auf frohes Wiedersehen und gute Fahrt!“

So hatte man uns überall zum Abschied zugerufen. Allzu gut begann die Ueberfahrt gerade nicht.

Und frohes Wiedersehen?

Das stand für uns da oben irgendwo! . . .



GESAMTSTRECKE DER FAHRT NEW-YORK - PARIS.



2. Kapitel.

Der Start in New York.

Auf der „Kaiserin Auguste Viktoria“. — Begegnung mit Direktor Ballin. — Kapitän Ruser. — Ankunft in Amerika. — Der erste Eindruck. — Verschiebung des Startes auf den 12. Februar. — Ausflug nach Maplewood. — Zolpladereien. — Das Startreglement. — Lincoln-Day. — Die sechs Konkurrenten bereit. — Der Start.

Obgleich die See sich kaum einen Tag beruhigte, verlief unsere Fahrt über den großen Teich im ganzen doch recht angenehm. Weder Knappe noch ich hatten auch nur vorübergehend unter der Seekrankheit zu leiden, und unsere Unterkunft in den Staatskabinen mit ihren luxuriösen Salons, Baderäumen und Schlafzimmern war geradezu glänzend. Dazu die Verpflegung, wie immer bei unseren großen Ueberseeelinien, hervorragend.

Ich freute mich daher sehr, Gelegenheit zu finden, mich bei dem Generaldirektor Ballin von der Hapag persönlich für die großartige Aufnahme auf seinem wunderschönen Schiff bedanken zu können. Ich traf ihn am Morgen nach der Abfahrt auf dem Sonnendeck promenierend, da er die Reise bis England mitmachte.

„Sie haben eine tolle Fahrt vor,“ meinte er, „und da ist es mir eine Freude, Sie auf dem Schiff hier gut untergebracht zu wissen. Auf Komfort werden Sie künftighin ja wohl verzichten müssen. Na, wie gedenken Sie denn durch Alaska zu kommen?“

Es war die Kardinalfrage, die jeden am meisten interessierte.

„Wenn wir rechtzeitig nach dem Hafenort Valdez kommen,“ antwortete ich, „und die Flüsse noch gefroren finden, will ich auf dem Eis des Tanana und Yukon vorwärts zu kommen suchen. Ist schon Tauwetter da, so dürfte die Durchquerung des Landes kaum möglich sein, da die Wege in Alaska nur

für Hundeschlitten und Saumtiere berechnet und für die Spurweite von Automobilen viel zu schmal sind. Dann werden wir den Wiedereintritt des Frostes abwarten müssen.“

„Ganz recht. Und die Beringstraße?“

„Wie ich hörte, soll sie zeitweise ganz zufrieren (was mir übrigens später der in den arktischen Verhältnissen sehr bewanderte Kapitän des „Glenlogan“ bestätigte), tut sie es nicht, so gedenke ich mir von der Ostsibirischen Gesellschaft einen großen Prähm zu verschaffen, mit dessen Hilfe der offene Teil der Straße ohne Gefahr überwunden werden kann.“

„Eine sehr schwierige und lange Strecke haben Sie dann noch in Nordost-Sibirien vor sich.“

„Wenn die endlosen Tundren fest gefroren sind, dürften sie mit einer begleitenden Expedition von Eskimos auf Hunde- oder Renttier-Schlitten nicht allzu schwer zu passieren sein. Das Land ist absolut flach und bietet den Schneewehen keine Anhäufungspunkte. Hat der Winter aber, wenn wir dorthin kommen, aufgehört, so wäre es allerdings ebenso wie in Alaska nötig, seinen Wiederbeginn am Ostkap abzuwarten; jedenfalls muß eine Begleitexpedition zur Hand sein, die mit den Witterungsunbilden jener Gegenden vertraut ist, unseren Proviant und unsere Bagage schleppt und uns selbst für den äußersten Fall zur Verfügung steht.“

„Wenn es überhaupt eine Möglichkeit gibt, durchzukommen,“ urteilte Herr Ballin, „wird's so wohl das beste sein.“

„Zunächst haben wir die Vereinigten Staaten vor uns, wo die Wege für Automobile auch wenig geeignet sein sollen.“

„Keineswegs. Sie werden da nicht viel Schwierigkeiten haben.“

Die Auskünfte, die ich von verschiedenen Seiten über die Wegeverhältnisse in Nordamerika bekommen hatte, lauteten recht verschieden. Ich sah auch hier, wie weit die Ansichten über diesen Punkt auseinander gehen. Einer der ersten Herren, die ich in New York kennen lernte, hieß zwar Macadam, aber makadamisierte Straßen, befestigte Chaussees nach unseren Begriffen,

fanden wir gleichwohl in ganz Amerika nicht. Höchstens das, was wir unter Landstraßen und Feldwegen verstehen, und die Schwierigkeiten sollten, allerdings unter sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen schon bald hinter New York in reichem Maße beginnen.

Generaldirektor Ballin zeigte sich jedenfalls sehr interessiert für unser Unternehmen und hoffte, oft und Gutes von uns zu hören.



Kapitän Ruser von der „Kaiserin Auguste Viktoria“.

„Für direkte Nachrichten würde ich Ihnen besonders dankbar sein“, fügte er hinzu.

In Southampton, wo viele neue Passagiere an Bord kamen, verließ er das Schiff . . .

Ein glücklicher Zufall wollte es, daß wir in dem Kapitän Ruser der „Kaiserin Auguste Viktoria“ den früheren Führer der „Gauß“ bei deren berühmten Südpolar-Expedition kennen lernten. Natürlich interessierte auch diesen kühnen Miterforscher der Antarktis unser Vorhaben im hohen Grade, und er machte uns bei unseren gemütlichen Zusammenkünften in der Kapitänskabine auf dem obersten Deck, in der Nähe der Kommandobrücke, oft und gerne Mitteilungen aus dem Schatz seiner reichen Erfahrungen.

Er hielt dafür, daß die Maskafahrt sehr wohl möglich sein würde, falls keine Komplikationen von Seiten des Motors einträten, worüber er nicht urteilen könne. Er riet, um uns am zweckmäßigsten vor Erkältungen zu schützen, auch bei strenger Kälte niemals ganz bekleidet im Schlafsack zu nächtigen.

Sie hätten bei der Südpolexpedition die Erfahrung gemacht, daß die meisten Erkrankungen dadurch entstanden seien, daß die Teilnehmer morgens erhitzt mit Kleidern aus dem Schlafsack gekrochen wären und durch die plötzliche Abkühlung sich schwere Fälle von Rheumatismus oder Lungenentzündung zugezogen hätten. Der Schlafsack halte an und für sich bei jeder Temperatur warm genug, um nur mit dem nötigsten Unterzeug bekleidet, darin die Nacht zuzubringen.

Ich habe diesen Rat bei der Durchquerung der Rocky Mountains gut verwerten können und seine Richtigkeit schätzen gelernt.

Trotz der Winterstürme, die den Atlantic fortgesetzt aufwühlten, gestaltete sich das Bordleben für uns, dank dem häufigen Zusammensein mit Kapitän Ruser und dank den sonstigen Zerstreuungen, die ein großer Personendampfer bietet, recht behaglich. Teils spielten wir mit einigen unserer neuen Bekannten das eine oder andere Bordspiel, teils statteten wir den gewaltigen Maschinen einen Besuch ab oder spazierten zum Training zwei bis drei Stunden im Giltempo auf der Außenpromenade umher, teils ließen wir uns von den Klängen eines Streichorchesters beim Tee im Palmengarten unterhalten oder saßen bei einem herrlichen Glas Pichorr vom Faß in dem mit alten Delfter Kacheln geschmückten Bierstübel und spielten einen echten deutschen Männerkat. Selbst für einiges Nachtleben war auf diesem Wunderschiff gesorgt, da im „Ritz Carlton“-Restaurant am Promenadenweg bis spät in den Morgen hinein eine ungarische Kapelle ihre munteren Weisen ertönen ließ.

Nebenbei nahm ich auch die Gelegenheit wahr, um etwas Sprachstudien zu treiben. Meine geringe Praxis in der englischen Konversation erschwerte anfangs die Unterhaltung mit den meistens amerikanischen Tischnachbarn nicht unerheblich, aber nachdem die erste Scheu überwunden war, genierte ich mich nicht, frisch drauf los zu plappern. Dem Mutigen gehört die Welt, dachte ich auch hier, und wenn natürlich auch manche scherzhaften Mißverständnisse mitunterliefen und umständlich



Panorama von New York.

entwirrt werden mußten, so wurde der Zweck der Uebung, die Verbollkommnung im English spoken, doch täglich mehr erreicht. Ich habe das in Amerika dann wahrlich nicht bedauert.

Die neun Tage der Ueberfahrt, die anfänglich eine Unendlichkeit dünkten, waren plötzlich wie ein Traum verflogen. Am 7. Februar erblickten wir nachmittags erst die Küste von New Jersey, dann tauchten bei herrlichem klarem Frostwetter die Bastionen von Sandy Hook auf, und ehe wir es uns versahen, schwammen wir in dem weiten wunderbaren Becken des New Yorker Hafens, nun mit halber Kraft vorbei an der Freiheitsstatue, die auf ihrer kleinen Insel in dem mächtigen Wasser rund nicht so imposant erscheint, wie es Abbildungen vermuten lassen, mitten hinein in das Gewimmel des inneren Hafens, auf die sonderbar pittoreske Wolkenträgersilhouette der Millionenstadt zu, um bald nach sieben Uhr am Pier auf der Hobokener Seite festzumachen.

Amerika hatten wir erreicht und damit die Gewißheit, daß wir zum Start morgen, am 8. Februar, rechtzeitig zur Stelle sein würden. Vor unserer Abreise war allerdings schon davon die Rede, daß der Start eventuell um einige Tage hinausgeschoben werden würde.

Alle unsere Schiffsfreunde wünschten uns das Beste, viele versprachen dem Start selbst beizuwohnen, dann standen wir in



Das 24 Stock hohe Gebäude der Zeitung „New York Times“, vor welchem der Start stattfand.

dem wirbelnden Gewoge von Menschen und Kisten, von Beamten, Gepäckträgern, Kollis und Kulis allein, das die Ankunft eines Riesendampfers stets verursacht. Bald hatten wir in der großen Ankunftshalle die mit den Anfangsbuchstaben bezeichneten Plätze gefunden, wo wir unser Gepäck ohne Schwierigkeiten vom Zoll frei bekamen.

Längst hatte ich einen automobilistisch gekleideten Herrn bemerkt, der am Pier auf und ab ging, und in uns ganz gewöhnlichen Zivilisten wohl nicht die Erwarteten vermutete. Ich trat an ihn heran und radebrechte so gut es mein immerhin noch nicht ganz taktfestes Englisch gestattete:

„Surely, you are looking for the crew of the Protos car?“

„Well, well! You are the crew? That's very nice!“

Und schon bemächtigte er sich unserer Habseligkeiten und führte uns zu einem sehr hübsch mit deutschen und amerikanischen Flaggen dekorierten Auto, das uns in schneller Fahrt nach dem Trajektboot und dann bei sinkender Dämmerung nach New York hinein zu dem Riesenhaus der „New York Times“ brachte.



Abendstimmung im New Yorker Volksentragsviertel.

Das auf kleinster Bodenfläche in 24 Stockwerken aufgeführte Times-Building wurde uns von unten bis oben gezeigt, und als wir aus dem Lift auf die Plattform des Daches hinaustraten, bot sich uns Neulingen auf amerikanischem Boden ein überwältigender Anblick. Weißer Schnee bedeckte die vielen schnurgeraden Straßen und unendlich großen Häuser, und tausend und abertausend elektrische Lampen verscheuchten das tiefe Dunkel, das vom nächtigen Himmel niedersank, und warfen ihre hellen, frostklaren Reflexe bis zu uns hinauf, bis wohin der Lärm der Riesenstadt nur wie das unbestimmte Rollen einer ferneren Brandung, dumpf, ohne unterscheidbare Geräusche heraufstönte. Der imposante Hafen, die überlebensgroßen Fährboote, die ganze Häuser zu tragen scheinen, die himmelstürmenden Wolkenkratzer, und nun dieser grandiose Rundblick von einem der höchsten Riesenbauten auf die von fieberhaftem Verkehrs- und Geschäftsleben erfüllte Milliardärmetropole der Neuen Welt mit Wallstreet und der Fifth Avenue, mit dem Centralpark und dem Broadway und den titanenhaften Brooklyn-Brücken — Welch eine beklemmende Fülle von gewaltigen Eindrücken für den, der zum erstenmal seinen Fuß auf amerikanischen Boden setzt!

Von den Times-Betreibern, Mr. West und Macadam, wurden wir dann in ein nahe gelegenes Restaurant geführt, wo bei unserem Eintritt die anwesende Kapelle „Deutschland, Deutschland über alles“ intonierte. Eine neue Ueberraschung, zumal sich dabei sämtliche Gäste von ihren Sizen erhoben. Eine Begrüßungsansprache des Mr. West endete in ein begeistert aufgenommenes Hoch auf unseren Kaiser, worauf die deutsche Nationalhymne folgte. In angenehmer, anregender Gesellschaft, wobei schließlich alle Anwesenden sich um unseren Tisch grupperten, verliefen die Abendstunden schnell, und Mitternacht war längst vorüber, als wir in dem deutschen Hotel Astor zur Ruhe kamen, dessen Besitzer, die Gebrüder Muschenheim, uns auf das liebenswürdigste aufnahmen.



Die Konkurrenten in New York.



Vom New-Yorker Automobil-Klub arrangierter Ausflug der Konkurrenten nach Maplewood.

Schon in der Frühe des nächsten Morgens holte uns ein Auto der Times zum Hafen ab, wo um 8 Uhr die „Lorraine“ aus Le Havre mit den übrigen europäischen Teilnehmern der Fahrt und unseren dritten Gefährten, Herrn Maaß, erwartet wurde. Wir hatten kaum den Pier auf der Stadtseite betreten, als Hurrarufen und Tücherschwenken die Ankunft des schönen französischen Schnelldampfers verkündete. Bald konnten wir die einzelnen Gestalten an Bord unterscheiden, bald auch über den schnell gelegten Landungssteg auf den Dampfer eilen, um Herrn Maaß in bester Verfassung in Empfang zu nehmen und die übrigen Konkurrenten zu begrüßen. Von ungezählten Autos begleitet, ging es dann in die Stadt zurück, wo für nachmittag 5 Uhr die erste Beratung im Times-Building festgesetzt war.

Das Pariser Komitee hatte inzwischen beschlossen, den Start zwar nicht auf den 15., wie die französischen Teilnehmer wünschten, aber doch auf den 12. Februar zu verschieben, da die „Lorraine“ nicht vor dem heutigen Achten in New York



Das Gebäude des New Yorker Automobil-Klubs.

sein konnte und vorauszusehen war, daß für alle Wagen die Startvorbereitungen für eine solche lange Fahrt einige Tage in Anspruch nehmen würden. Der 12. Februar wurde auch wohl deshalb gewählt, weil an diesem Tage, dem Geburtstag des großen Staatsmannes und Präsidenten Lincoln, als einem nationalen Feiertag, alle Geschäfte in Amerika ruhen.

In der Sitzung, bei der sämtliche Fahrteilnehmer zugegen waren, stellte sich heraus, daß die Ansichten, wie die amerikanische Tour am zweckmäßigsten zu gestalten sei, stark auseinander gingen. Während die Vertreter des von allen amerikanischen Meldungen allein übriggebliebenen Thomaswagens auf einer völligen Durchquerung Amerikas ohne Zuhilfenahme der Eisenbahn bestanden, wurde von den übrigen Konkurrenten mehr der Gedanke vertreten, daß die rechtzeitige Erreichung Masčas das Wichtigste sei, und daß man zu diesem

Zweck eventuell auch auf die Eisenbahn zurückgreifen müsse. Eine Einigung wurde nicht erzielt, auch eine Entscheidung noch nicht getroffen, doch war die Mehrzahl bei Schluß der Sitzung wohl darüber einig, daß zum mindesten von Ogden aus alle Teilnehmer per Bahn nach Seattle und von dort per Schiff nach Valdez fahren sollten.

Der nächste Tag, ein Sonntag, war dem Vergnügen gewidmet. Der New Yorker Automobilklub wollte es sich nicht nehmen lassen, den Teilnehmern auch etwas von der wunderschönen Umgebung der Stadt zu zeigen. In Automobilen, die wieder mit den Fahnen der beteiligten Nationen geziert waren, ging es bei hellem Sonnenschein nach Maplewood hin-



Festessen des New-Yorker Automobil-Klubs zu Ehren der Teilnehmer an der Weltfahrt.

aus, einem etwa 30 Kilometer außerhalb, dicht am Hudson, in herrlichen Waldschluchten gelegenen Ausflugsort der New Yorker. Wohl 50 Meter hoch fallen da die Ufer steil zum Flussbett ab, bilden hier tiefeingeschnittene, phantastische Schluchten, türmen dort pittoreske, nackte Felspartien und zeigen bald stolz und frei einen der schönen Sommeritze der Reichen, bald hüllen sie die Villen ganz in die alten, gemischten Waldbestände ein, so daß nur die Dachspitzen über die Baumkronen hervorlugen.

Wie eine Perle in der Muschel lag auch unser Ziel mitten in einer köstlichen Waldpartie. Am gemütlichen Kaminfeuer und bei einem kleinen Imbiß wärmten wir die etwas steif gefrorenen Glieder, um dann bald zur Rückkehr aufzubrechen, da um 7 Uhr der italienische Klub zu einer Feier geladen hatte, dem wir drei Deutschen allerdings wegen anderweitiger Verpflichtungen bei Landsleuten fernbleiben mußten.

In der Frühe des 10. Februar machte ich mich auf, um unseren Wagen aus dem Zoll am Hafen zu holen. Ich rechnete mit zwei, drei Stunden Tätigkeit, stieß aber auf so unglaubliche und unerklärliche Schwierigkeiten, daß ich mich von 9 Uhr vormittags bis 6 Uhr nachmittags ununterbrochen im Custom-House festgehalten sah. Zu allen möglichen Abteilungen und Leuten hatte ich zu gehen, doch schienen meine andauernden Versicherungen, daß mein Ziel, wie übrigens auch auf dem Auto stand, Paris sei, und ich dieses Ziel nur aufgeben würde, wenn an Stelle eines Fahrzeuges nur ein Haufen altes Eisen übrig sein würde, gar keinen Eindruck zu machen. Die Beamten waren offenbar über die Fahrt „New York—Paris“ nicht im mindesten orientiert und begegneten mir mit einem hartnäckigen Mißtrauen, das mich schier zur Verzweiflung brachte. In einer Abteilung mußte ich allein dreimal vor einem Beamten eidlich erhärten, daß ich nicht die Absicht hegte, das Automobil zu verkaufen oder gar zu Ausstellungszwecken zu verwenden. Und dabei frühstückte der Mann in aller Seelenruhe und hatte beim dritten Eid auch glücklich die Kirsche seines Cocktails sich



Die Menschenmenge am Start vor dem Times-Gebäude.

einverleibt! Immerhin war ich froh, nach geschlagenen neun Stunden die Zollbehörde in allen ihren Teilen so weit erweicht zu haben, daß ich das Auto zu Gesicht bekam und nach der Garage des Klubs schaffen konnte.

Während die Herren Knape und Maasß sich nun eifrigst an die Instandsetzung des Wagens für den am übernächsten Morgen stattfindenden Start machten, folgte ich einer Einladung der „New York Times“ zu einem Festessen, bei welchem die Meinungsverschiedenheiten vom 8. Februar betreffs der Fahrt durch Amerika durch eine offizielle Erklärung des Monjieur Bourcier St. Chaffran unter einen Hut gebracht werden sollten. Dieser Vertreter des „Matin“ und des Organisationskomitees, der als Generalsekretär von „New York—Paris“ auf dem de Dion-Wagen an der ganzen Fahrt teilnehmen wollte, erklärte in einer Rede, welche die Entstehung und Durchführung der Fahrt zum Gegenstand hatte, in Gegenwart aller Teilnehmer in bezug auf den strittigen Punkt: der verspätete Start

stelle das Erreichen Alaska zur Winterszeit in Frage, und es werde daher hiermit vom Komitee bestimmt, daß jeder Wagen am 5. März von der Stelle mittels Eisenbahn sich nach Seattle zu begeben habe, wo er sich an diesem Tage gerade befinde.

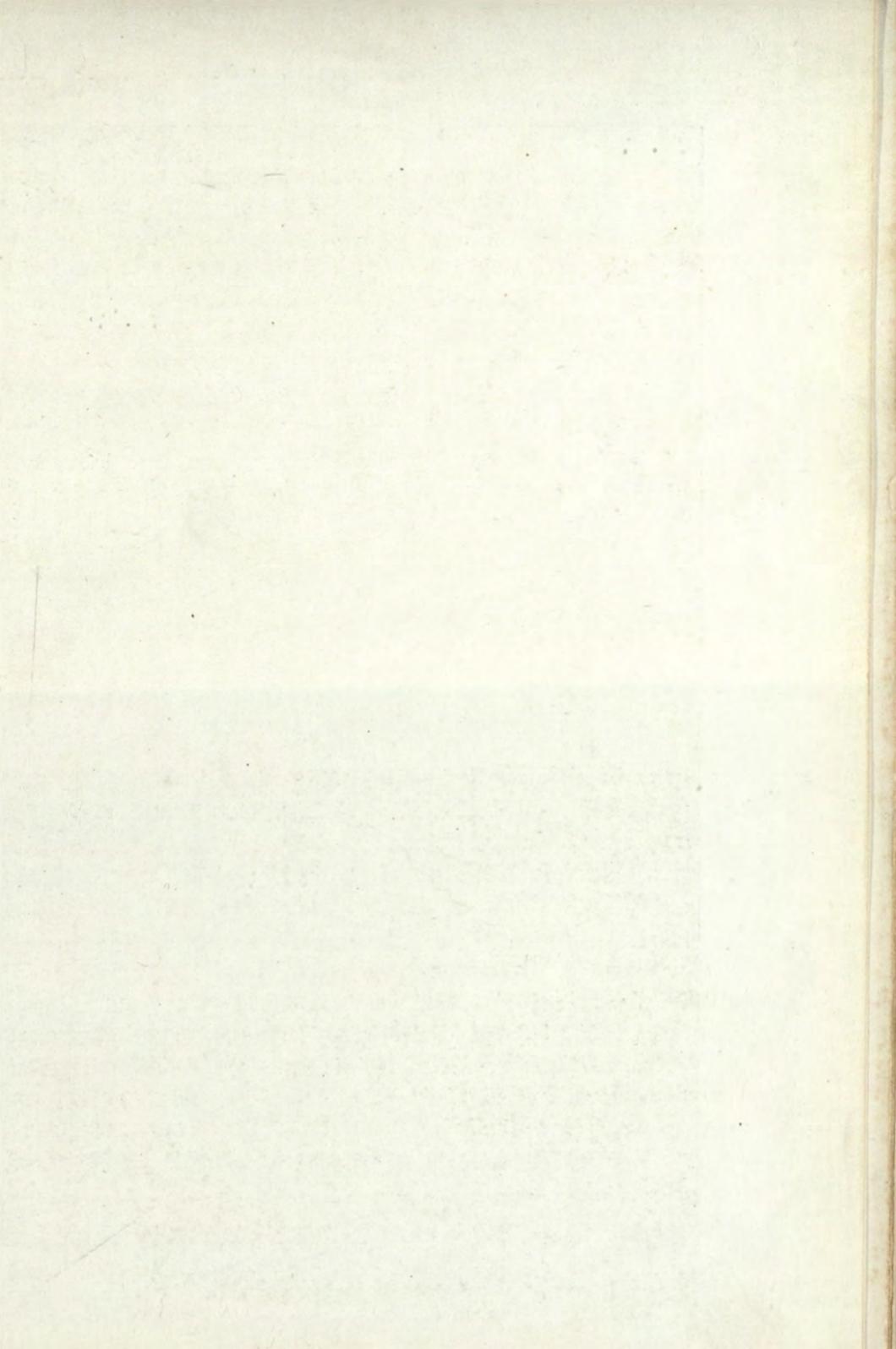
Jrgendein Wort, das sich auf den dann wahrscheinlich verschiedenen Stand der Teilnehmer, auf die von ihnen bis dahin zurückgelegten Kilometer oder auf etwaige Zeitpönalitäten hätte beziehen können, welche die Zurückgebliebenen für später auf sich zu nehmen hätten, wurde von Monsieur St. Chaffray nicht vorgebracht.

Bei unserem Ausflug nach dem schönen Maplewood hatten wir gesehen, daß in den letzten Tagen reichliche Schneemengen niedergegangen waren, und wenn auch die in der Nähe der Großstadt gut gehaltenen Wege nicht entfernt die späteren außerordentlichen Mühen vorausahnen ließen, die wir mit Schnee und Schmutz auf den miserablen Landwegen haben würden, so mußte das Komitee doch mit allen Möglichkeiten rechnen. Es war nicht sehr wahrscheinlich, daß unter den obwaltenden Witterungsverhältnissen auch der schnellste Wagen bereits am 5. März in Ogden sein würde, daher war jetzt von diesem Ort nicht mehr die Rede, sondern es handelte sich darum, die Möglichkeit zu schaffen, auch von näher nach Chicago zu gelegenen Punkten mit der Pacificbahn so schnell als möglich vom 5. März ab Seattle zu erreichen und schleunigst von dort weiter per Schiff nach der schwierigsten und interessantesten Etappe, nach Alaska zu gelangen.

Diese endgültige Reglementfassung mußte natürlich dafür maßgebend sein, wie die Teilnehmer nunmehr ihre Dispositionen für die Organisation der Strecke, insbesondere für die Verteilung von Reserveteilen und Pneumatiks auf die einzelnen Etappenorte zu treffen hatten. Ich jedenfalls behielt bei dem Wagen nur so viele Ersatzteile und Reifen zurück, als wir voraussichtlich bis zum 5. März brauchen würden, berechnete das recht reichlich und schickte alles übrige Reservematerial,



Der Start zur Weltfahrt in New York.





Der Protos-Wagen am Start in New York.

speziell auch ganze Sätze von Pneumatiks und abnehmbaren Felgen nach Seattle per Bahn voraus.

Wir werden im weiteren Verlauf sehen, wie einschneidend diese Maßregeln wirkten, als es dem Komitee später beliebte, ganz willkürlich die offizielle Bestimmung vom 10. Februar zu ändern, die für uns das endgültige Reglement und die Bedingungen darstellte, unter denen wir starteten. Wir werden sehen, wie durch diese und noch weitere Änderungen in den Fahrtdispositionen seitens des Komitees für mich Schwierigkeiten und Aufenthalte entstanden sind, die stellenweise die Fortsetzung der Reise direkt in Frage stellten.

Der 11. Februar vereinigte nochmals alle Teilnehmer zu einem gemütlichen Beisammensein im New Yorker Automobilklub. Der Präsident verteilte dabei an uns Flaggen mit den amerikanischen Streifen und Sternen, und gab bekannt, daß der Klub 1000 Dollars für jeden Wagen stiftete, der die Flagge nach Paris bringt. Frühzeitig mußten wir aufbrechen, um noch einige Zeit für unsere Landsleute im deutschen Klub zu er-

übrigen. Dann dämmerte der große Tag herauf, an welchem unser großes Unternehmen seinen Anfang nehmen sollte.

Mittwoch, den 12. Februar 1908.

Es war ein schöner, klarer, kalter Wintermorgen, als wir in der Garage unsere letzten Vorbereitungen trafen und uns dann in bester Stimmung mit unserem fahrtmäÙig gepackten Wagen, an dem alles bis auf die letzte Schnalle fertig war, zum Times-Building begaben, wo der Start um 11 Uhr angesetzt war.

Je näher wir unserem Ziel kamen, desto dichter wurden die Menschenmassen, die sich herandrängten, um dem seltenen Schauspiel beizuwohnen. Riesenhoch ragte der Turm des Times-Hauses in die sonnenklare Luft, wie eine gigantische Klippe, zu deren FüÙen sich die unruhigen, überallher heranströmenden Menschentwogen brachen und zum Stillstand kamen. Ruhig und sicher gaben die Policemen ihre Anordnungen und Winke, und in einer schier unendlichen Reihe bauten sich gegenüber dem Times-Building, diesem ungeheueren Startpfahl der Welttour, wohl 150 bis 200 Automobile auf, die uns das Geleit geben wollten. Auf den Bürgersteigen, den StraÙendämmen, in den Fenstern, auf den Dächern aller Häuser, wo nur ein freier Fleck zum Schauen war, überall, so weit man sehen konnte, Menschen, Menschen, Menschen. Der Lincoln-Feiertag schien halb New York auf die Beine gebracht zu haben. Gleich dem Times-Hause prangten auch viele andere Gebäude um den Startplatz herum in buntem Festschmuck von Girlanden und Fahnen in deutschen, amerikanischen, französischen, italienischen Farben. Die meisten Häuser hatten auch auf der ganzen Ausfahrtsstraße zum mindesten geflaggt.

Kurz nach 11 Uhr kamen die sechs Expeditionsautomobile, um das Times-Haus herumfahrend, auf dem Startplatz an und fuhren nebeneinander auf. Tausendfältiges Hurrageschrei und Gepfeife, wahnsinniges Tücher- und Hüteschwenken und Militärmusik empfingen uns. Das Pfeifen ist in Amerika das Zeichen allergrößten Beifalls. Ich bemerkte einen besonders enthu-

fiastischen Mann, der eine große Holzpfeife vor sich stehen hatte und wie besessen an deren Kurbel drehte.

Unser Protos-Wagen stand in der Mitte, links der de Dion-, rechts der Büst-Wagen. Er bedeckte sich im Nu mit Blumen, die von allen Seiten geworfen wurden. Bekannte und Freunde drängten herbei, um uns noch persönlich Lebewohl zu sagen. Herr Karl Sturhahn, ein ehemaliger Schulfreund von mir, der seit langen Jahren in New York ansässig ist, eilte auf uns zu, auch Herr Tauscher, der Vertreter der Waffen- und Munitionsfabriken Voewe & Co., und andere deutsche Landsleute, Klubmitglieder und Journalisten schüttelten uns zum Abschied die Hände. Eine besondere Aufmerksamkeit erwies uns unser freundlicher Astorwirt, Herr Muschenheim, durch Ueberreichung eines prächtigen Frühstückskorbes. Er hatte sogar die Freundlichkeit, auch für unser späteres leibliches Wohl dadurch Sorge zu tragen, daß er alle ersten Hotels in den größeren Orten, die wir passierten, telegraphisch anwies, uns ähnliche Körbe bei der Abfahrt einzuhändigen. Wir haben manchen Schluck unterwegs auf das Wohl dieses außerordentlich liebenswürdigen Badensers und Landsmannes getrunken . . .

Die Uhr zeigte 11 Uhr 15 Minuten, als der Präsident des amerikanischen Automobilklubs, Mr. Colgate Heyte, die Pistole in der Hand, vortrat und fragte:

„Are you ready?“

„All right!“ tönte es aus einem Duzend Kehlen zurück.

Der Startschuß krachte, die Motoren dröhnten und zogen an, ein fanatisches Beifallsgetöse aus der ganzen gewaltigen Arena des Stadtviertels brach los, die Begleitautomobile schlossen sich einschwenkend an und, eine Spitzengruppe voraus, andere sich auch zwischen uns drängend, stob und schob die ganze Karawane über den Broadway nach Norden davon, immer von neuem von Akklamationen und Blumen überschüttet, wo die harrenden Menschenmengen der Weltfahrer ansichtig wurden.

Bis Tarrytown, etwa 20 Kilometer außerhalb der Stadt, blieb uns die glänzende Eskorte der Begleitwagen getreu.

Hier traten sie ziemlich geschlossen den Heimweg an. Es sollte uns bald klar werden, was der Grund für dieses einmütige Umkehren war. Die Straßen wurden schlechter, der Schnee höher, und so schön die Mittagssonne über unseren Häuptern stand und auf die weiße Straße Millionen Strahlenfünkchen warf, so standen doch hinter dieser schönen Außenkulisse die Schatten und Mühseligkeiten bereit, um alsbald auf die Bühne zu treten und uns zu Kampf und Arbeit herauszufordern.

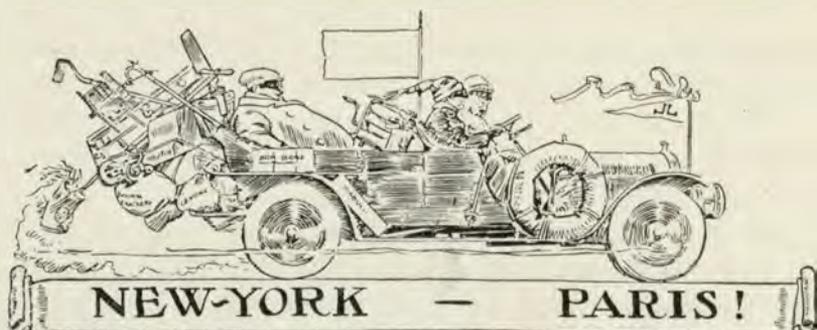
Augenblicklich kam uns das nicht zum Bewußtsein. Die Wege blieben zunächst noch leidlich. Die gehobene Stimmung, die der endgültige Beginn der Fahrt in uns allen hervorgerufen hatte, war durch die herzlichen Sympathien, die, wie es mir schien, uns Deutschen mit besonderer Wärme entgegen schlugen, noch verstärkt worden. Die deutsche Protos-Car hatte überall wegen ihrer soliden Bauart und zweckmäßigen Einrichtung die größte Beachtung gefunden.

„Da sieht man wieder die deutsche Gründlichkeit,“ hatte zu mir ein älterer amerikanischer Sportsman gesagt, der sich den Wagen ansah, „da fehlt weder Beil noch Säge, weder Zelt noch Schlaffack. Und wie das alles verpackt und angebracht ist! Ich denke, Ihr deutschen Jungens, Ihr werdet's wohl schaffen.“

Ähnlich lautete das Urteil vieler.

Die Erwartungen waren also hochgespannt. Das große Unternehmen hatte begonnen. Wer konnte in diesem Moment voraussehen, wie das Ende sein würde!

Wie die Ritter vor dem gläsernen Berg standen wir vor ungeheuren Schwierigkeiten. Aber der gehobenen Stimmung, welche von außen durch die Herzlichkeit des New Yorker Abschieds in uns hineingetragen war, entsprach auch eine innere Hoffnung, ein bestimmter Vorsatz. Wenigstens war ich mir darüber klar, daß die Welttour, die wir jetzt angetreten hatten, nur unter Aufbietung aller Energie und Ausdauer wie ein scharfes, ungewisses, alle Nerven anspannendes Gefecht mit gleichwertigen Gegnern zu einem glücklichen Ausgang geführt werden konnte.



Karikatur auf die New York-Paris-Fahrer aus dem amerikanischen Witzblatt „Lise“.

3. Kapitel.

Die ersten Fahrttage.

Schlechte amerikanische Straßen — Beginn der Schneeschwierigkeiten. — Kettengleitschub. — Im Mitteltreffen. — Auf dem Treidelsteg am Erie-Kanal. — Erleichterung des Wagens. — Der erste Reifendefekt. — Durch Schnee und Sumpf nach Buffalo. — Im Acker eingesunken. — Das erste Opfer der Fahrt.

Auf dem linken Ufer des Hudson ging unsere Route von New York bis hinter Albany zunächst direkt nach Norden, um dann bei Schenectady am Erie-Kanal in rechtem Winkel direkt nach Westen und in die Richtung umzubiegen, die wir dann Tage und Wochen lang zu verfolgen hatten. Die genannten Wasserstraßen und die Eisenbahnen, die bis Buffalo fast stets unmittelbar an ihnen entlang laufen, gaben uns besser die DIRECTION an als die Wege, deren Eigenart wir jetzt bald gründlich kennen lernten.

Die Vereinigten Staaten sehen auf eine noch junge Kultur zurück. Die Anlage von Kunstlandstraßen entspringt nur alten Kulturen und geht da meistens auf militärische Bedürfnisse zurück. Alexander, die Römer, Napoleon sind die Chausseebaumeister der Alten Welt. In der Neuen Welt erforderten die Guerillakriege der weißen gegen die eingeborenen Rassen

nicht den Bau von Heerstraßen in unserem Sinne. Ihrer Entstehung standen auch die allzu gewaltigen Räume, der Mangel an öffentlichen Mitteln, das Ueberwiegen des Interesses an der Küste und dem Ueberseehandel, und besonders die allzu rasche technische Entwicklung entgegen.

In der Wiege ihrer Unabhängigkeit fanden die dreizehn Vereinigten Staaten die Dampfmaschine. Im gleichen Jahre 1783, wo England durch den Versailler Frieden diese Kolonien freigeben mußte, experimentierten die Amerikaner auf dem Delaware mit den ersten Dampfbooten. Und als dann vier Jahrzehnte später der Engländer Stephenson seine Lokomotive in die Welt gesetzt hatte, bemächtigten sich die jungen Freibürger drüben mit Feuereifer der neuen Erfindung und begannen noch in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts ihr Land mit einem großartigen Netz von Schienentwegen zu bedecken.

Seitdem ist dem amerikanischen Verkehrsbedürfnis die Eisenbahn alles. Time is money — das schnellste Verkehrsmittel entsprach dem stürmischen Erwerbssinn unserer überseeischen Vetter am besten, und die natürliche Folge war, daß wir in der heutigen Union nur wenige künstliche Wasserstraßen und fast gar keine künstlichen Landstraßen antreffen. Selbst der Güterverkehr spielt sich, abgesehen von den alten Naturwasserwegen des Mississippi-Missouri-Beckens, so ausschließlich auf der Eisenbahn ab, daß ich auf der ganzen Fahrt durch Nordamerika niemals einen Lastwagen außerhalb der Städte gesehen habe.

Worauf wir als Fahrstraße angewiesen waren, scheint überall, ohne viel nachhelfende Kunst, aus dem Gebrauch und ländlichen Fuhrverkehr zu Urväters Zeiten entstanden zu sein. Die wenigen Personenwagen, die wir hier und dort antrafen, fielen uns durch ihren leichten Bau und ihre hohen schmalspurigen Räder auf. Dies mag der überkommene Wagentypus sein, und dadurch erklärt sich auch die außerordentliche Schmalheit der Wege, die über die Spurweite unseres Automobils

im Durchschnitt nicht übermäßig viel hinausging. Begegneten wir mal einem Gefährt, so war das Ausweichen oder Vorbeikommen ein Problem, das nur dank des außerordentlichen Entgegenkommens der amerikanischen Kutscher und Lenker ohne Karambolage gelöst werden konnte.

Von einer planmäßigen Instandhaltung war nichts zu spüren. Nur in der Nähe der größeren Städte trafen wir auf ausgebesserte und glatte Straßen. Sonst ging es wie auf unseren Feldwegen, deren Zustand allein vom Zufall und von der Witterung abhängig ist. Der Direktor der New Yorker Staatsbahnen hatte in einer launigen Rede vor Antritt unserer Reise seiner Freude darüber Ausdruck gegeben, daß wir wegen des reichlichen Schnees nicht merken würden, wie herzlich schlecht die Wege in seinem Bereich seien, ein eigenartiger, wenn auch an sich erklärlicher Humor. Denn der Schnee erschwerte nicht nur das Vorwärtstommen auf dem Straßenwall beträchtlich, sondern füllte auch die Gräben, die unmittelbar zu beiden Seiten der Wege entlang laufen, bis oben voll, so daß wir meistens nur ahnen konnten, wo der Damm aufhörte und der Graben anfang. Wohl gab es stellenweise Bäume, die den Verlauf des Weges anzeigten, aber sie stehen nicht wie bei uns, und wie es die Vernunft gebietet, diesseits der Gräben, sondern stets jenseits. Nimmt man dazu, daß der schmale Wegdamm meistens auch noch ziemlich stark gewölbt war, und daß es hier an den Ausläufern der Alleghany's und deren nördlicher Fortsetzung, den Green-Mountains, viel bergauf und bergab ging, so wird man verstehen, daß wir von vornherein auf die Sicherheit des Vorwärtstommens größeren Wert legten als auf die Schnelligkeit.

Bis Poughkeepsie, wo wir nach 120 Kilometern am Abend des Starttages Rast machten, fanden wir den Schnee durchschnittlich etwa zwei Fuß hoch liegen, und bis Albany, unserer Endstation am zweiten Tage, hatten wir unseren Wagen nicht weniger als viermal aus den Schneebänken herauszuschaukeln. Wenn wir trotz Schnee und Bergen und einigen Regenschauern,

die wir zu überstehen hatten, die gleiche Kilometerzahl wie am ersten Tage ohne Unfall zurücklegten, so verdankten wir das nicht zum wenigsten den Ketten, die wir, wie drüben allgemein üblich, um die Hinterräder geschlungen hatten, und die auf diesen Straßen einen viel wirksameren Gleitschuß abgaben, als das unseren Rietenreifen möglich gewesen wäre. Allerdings mußten wir eine größere Anzahl dieser öfter reißenden Ketten mitführen und dadurch unser Auto noch mehr belasten, dessen 60 Zentner für solche Wegeverhältnisse ein viel zu schweres Gewicht darstellten.

Landschaftlich war die Fahrt von seltener Schönheit. Das hügelige, bewaldete und von vielen zu Eis erstarrten Flüssen durchzogene Gelände, das Winterkleid, das in verschiedenen weißen und grauen Farben über der ganzen Gegend lag, bot dem Auge abwechslungsreiche Genüsse. Es war bereits 9½ Uhr abends, und nur der Schnee hatte uns in den letzten Stunden den Weg erhellt, als wir in Albany, empfangen von dem dortigen Automobilklub, am 13. Februar eintrafen. Von unseren Konkurrenten hatten wir seit dem Augenblick des Starts nichts gesehen noch gehört. Hier erfuhren wir, daß unser Wagen hinter de Dion, Büst und Thomas der vierte sei, daß also Motobloc und der kleine Sizaire & Raudin noch hinter uns folgten. Wir waren mit unserer Lage im Mitteltreffen durchaus zufrieden, und dies um so mehr, als wir hoffen konnten, daß wir manche Wege- und Brückenschwierigkeiten beseitigt finden würden, wenn uns eine Spitzengruppe vorausfuhr.

Wir hatten an diesem Tage wohl ebenfalls rund 120 Kilometer gemacht, aber dazu volle vierzehn Stunden gebraucht. Da unser Training im Fahren und besonders im Schneeschaukeln noch recht gering war, so fühlten wir uns recht müde, beschränkten unseren Aufenthalt im Klub auf wenige Minuten und gingen ins Hotel, um durch einen ergiebigen Schlaf frische Kräfte für die uns weiter erwartende, soviel wir hörten, jedenfalls nicht geringere Wegearbeit zu sammeln. Es war gerade Mitternacht, als ich meinen ersten Fahrtbericht an die



Gefährliche Fahrt auf dem Treidelsteg am Erie-Kanal hinter Schenectady.

„B. Z. am Mittag“ schloß und nun gleichfalls auf mein Lager sank, als hätte ich Blei in allen Gliedern . . .

Man hatte uns in Albany gesagt, der Landweg nach Utica würde noch schlechter werden, da dort noch mehr Schnee gefallen sei, und uns geraten, von Schenectady nicht den üblichen Weg, sondern den Towpath längs dem Erie-Kanal zu benutzen. Es ist dies eine Art Treidelsteg unmittelbar neben dem Bett des über 500 Kilometer langen Kanals, der den Hudsonfluß mit dem Eriesee, oder genauer mit dessen Ausfluß nach dem Ontario-See verbindet, und zwar nicht weit von der Stelle, wo sich dieses Verbindungsgewässer über die gewaltigen Klippen der Niagarafälle hinabstürzt. Der Treidelweg war wenig verlockend, da er noch schmalere als die Landstraße sein sollte, aber als wir nach langwieriger und anstrengender Fahrt, bei der wieder die Schaufel die wichtigste Rolle spielte, endlich den nur einige dreißig Kilometer entfernten Ort Schenectady erreicht hatten, entschlossen wir uns

doch, diesen Weg zu wählen, zumal wärmere Witterung und leichter Regen erwarten ließen, daß sich die Schwierigkeiten auf der Landstraße dauernd vermehren würden.

Der Treidelsteg war zunächst gar nicht so übel, breit und glatt. Zwischen dem Kanal und einem Hafenbecken hinlaufend, konnten wir uns kaum eine bessere Fahrstraße wünschen. Sein wahrer Charakter kam erst außerhalb der Stadt zum Vorschein. Da wurde der Steg in der Tat äußerst schmal und gefahrvoll. Seine Breite ging hier nur um Weniges über die unseres Wagens hinaus. Die Oberfläche war dazu nach dem Kanal geneigt, und während die Böschung zu unserer rechten Hand noch um einige Meter höher aufstieg, fiel das vielfach gemauerte Ufer zu unserer Linken etwa dreißig Meter jäh in die Tiefe bis zur Eisfläche des Kanals ab. Dazu kam weiter, daß viele scharfe Kurven zu fahren waren, daß der Weg da, wo Brücken über den Kanal führten, sich noch verschmälerte, und daß die Schneewehen der Tage zuvor auf seine Fahrbarkeit nicht einflußlos geblieben waren.

Uns kam es zunächst so vor, als schwebte kein Turmseilkünstler, kein Hochgebirgskletterer in größerer Absturzgefahr als wir auf dieser sonderbaren Automobilbahn.

Aber was blieb uns anderes übrig? Wir hatten die Möglichkeit, hier wenigstens einige Fortschritte zu machen, und nachdem die ersten unangenehmen Empfindungen überwunden waren, versuchten wir an besseren Stellen sogar, etwas Tempo zu fahren. Versuche, die wir allerdings bald aufgaben, als wir sahen, wie der schwere, schleudernde Wagen manchmal um Haaresbreite der Uferkante und dem Absturz nahe kam. Ein paar Millimeter weiter und von unserem Auto und von uns wären auf dem Eise des Griekanal wohl nur kümmerliche Reste aufzulesen gewesen . . .

Dreimal saßen wir im Schnee des Tompathes fest. Meistens regnete es auch. Trotzdem kamen wir leidlich gut vorwärts und hatten unsere beiden bisherigen Tagesleistungen schon überschritten, als wir bei Beginn der Dämmerung den kleinen



Im Schnee festgefahren.

Flecken Herkimer passierten. Wir hofften vor Einbruch der völligen Dunkelheit noch bis zu den fünfzehn Meilen weiter entfernten Utica zu kommen, das uns als größerer Ort eine bessere Unterkunft verhieß, waren aber noch nicht lange an dem Abgrund zu unserer Linken im Zwielicht fortbalanciert, als uns, etwa um 5½ Uhr, bei andauerndem Regen die vollkommene Finsternis überraschte.

Da saßen wir nun auf unserem schönen Towpath mutterseelenallein im Stockdüstern!

Was tun? Umdrehen war unmöglich, Rückwärtsfahren wäre Tollkühnheit gewesen. Wollten wir nicht auf der Stelle, wo wir standen, in dem immer reichlicher strömenden kalten Regen übernachten, so mußten wir vorwärts nach Utica. Die Gefahr verdoppelte und verdreifachte sich, die Laternen, die wir mit Mühe entzündeten, warfen in dem scheußlichen Wetter nur ungewisse Lichtkegel, die den ganzen seltsamen Nachtsputz nur noch erhöhten, aber vorwärts mußten wir, und so wanden wir uns Zoll für Zoll und Schritt für Schritt weiter, jeden Augenblick einer Katastrophe gewärtig.

Knape und Maaß, die sich am Steuer abwechselten, boten ihre ganze Fahrkunst auf, um uns heil durchzubringen, und wie durch ein Wunder kamen wir auch ohne Unfall voran, sahen nach anderthalbstündiger mühseliger Kriecherei die Stadtlichter in der Ferne aufblinken und fuhren aufatmend bald nach 7 Uhr abends in Utica ein.

Unsere Tagesleistung betrug 160 Kilometer, bei weitem die größte aller Fahrzeuge an diesem dritten Tag.

Wir hätten mit der Weiterbenutzung des Treidelweges trotz aller Gefahren ganz zufrieden sein können, wenn es am nächsten Morgen nicht noch heftiger geregnet hätte. Die Landstraßen mußten die vergehenden Schneemassen jetzt aber wohl ganz grundlos machen, und so suchten wir wieder unseren Kanalfleg auf, dessen Beschaffenheit sich freilich auch nicht gebessert hatte und womöglich noch größere Jongleurkunststücke

als gestern erforderte. Auf den festeren Stellen schleuderte der schwere Wagen bedenklich trotz der Ketten, und auf den weicheren sank er bis zur Achse ein. Hatten wir uns bisher im Schneeschippen zu üben gehabt, so konnten wir nun des öfteren Schmutz schaufeln, und kurz vor Syracuse, das wir um 6 Uhr abends, wieder in völliger Dunkelheit, nach



• Einen halben Meter tief im Sumpf vor Geneva.

82 Kilometern anstrengendster Fahrt erreichten, mußten wir den versunkenen Wagen aus einem Sumpfloch direkt ausgraben.

Von dem Towpath hatten wir nun genug. Sehr viel schlechter konnte es auf den Landwegen auch nicht sein, und da hatten wir keine ewige Abrutschgefahr, die hier allmählich auf die Nerven ging. Maaß und Knape hatten das Steuer zuweisen nur unter Aufbietung aller Kraft geradezuhalten oder an den spitzwinkligen Kurven herumzubekommen vermocht und ihre Handgelenke begannen zu schwellen. Für mich als Zuschauer war die Situation vielleicht noch am allerunangenehmsten, da ich bei den ständigen Fährnissen keinen Zipfel des Geschicks in der Hand hielt und mich doch nicht nur mitgefangen, sondern auch mitverantwortlich fühlte.

Herunter von dem Tompath war unser einmütiger Wunsch. Vor allem aber hatten wir eins eingesehen: der Wagen mußte noch mehr erleichtert werden. Das, was man in New York als einen Vorzug bestaunt hatte, die kompakte Gediegenheit unseres hochbordigen Planwagens mit seinem tadellos verstaute zahlreichen Gepäck, das hatte sich hier in Syracuse, ja eigentlich schon am ersten Tag, als ein handgreiflicher Fehler erwiesen.

Wir benutzten daher diese größere Station, um alles irgend Entbehrliche an Reserveteilen und Pneumatiks, an Werkzeugdoubletten und arktischer Ausrüstung aus dem großen Bauch unseres Autos herauszunehmen und teils nach Chicago, teils nach Seattle mit der Bahn vorauszuschicken. Das Chassis, der Motor, ja selbst die Reifen und abnehmbaren Felgen hatten bisher allen Anforderungen tadellos standgehalten, und das verdiente auch einige Anerkennung durch Erleichterung des Ganzen. Der Wagen mag so auf etwa 50 Zentner heruntergekommen sein, immer noch ein sehr anständiges Gewicht für den Schmutz und Schnee der miserablen amerikanischen Straßen.

Auch ein zweites nicht unerhebliches Hindernis wurde jetzt kurzerhand beseitigt. Unsere interessanten, aber zeitraubenden Grabungen hatten sich in der Hauptsache stets um das Hinterteil des Wagens, die Räder und den zwischen ihnen herunterhängenden großen Benzintank gedreht. Dieser Behälter hatte wie ein Wegeräumer gewirkt, der Schnee und Schlamm pflugartig vor sich herschob, bis es einmal von selbst Luft gab, oder bis die Karre nicht mehr weiterging. Er wurde nun am Morgen des 16. Februar ritsch ratsch abgeschlagen.

Befürchtungen, nun mit zu wenig Benzin weiterfahren zu müssen, brauchten wir nicht zu hegen, da wir noch mehrere höher gelegene Tanks im Wageninnern hatten, die zusammen mehrere hundert Liter faßten. Unser Benzinverbrauch hatte bisher nicht 160 Liter pro Tag überstiegen, und im Notfall konnten wir an jedem Ort des ziemlich dicht bevölkerten Ostens unsere Vorräte ergänzen. Benzin war überall zu haben, und zwar



Beobachtung des Rennens.

Skizze auf die gegen die Schneemassen kämpfenden Fahrer aus dem Wigblatt „Life“.

spottbillig, vier Liter für nur 25 Cents (eine Mark), dafür aber auch, wie wir bald merken sollten, spottschlecht.

Guten Muts setzten wir von Syracuse, in dessen Hotel Vanderbilt wir behagliche Unterkunft gefunden hatten, die Reise am 16. Februar um 7 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens fort. Herr Mendelssohn-Pasquino, der New Yorker Korrespondent der „B. Z.“ am

Mittag“, der uns bisher von Station zu Station mit der Eisenbahn begleitet hatte, verabschiedete sich hier endgültig. Es war die letzte direkte Fühlung mit der Heimat, die wir in ihm verloren.

Bedenklich stimmte es uns, als wir bemerkten, daß über Nacht wieder ziemlich viel Schnee gefallen war. Es schien sich ein neuer Witterungsumschlag vorzubereiten, der nicht viel Gutes versprach. Das Zwischenstadium zwischen Tau und Frostwetter mußte auf die Wege, zum mindesten für heute, eine wenig erquickliche Wirkung ausüben.

Vor der Hand ging es noch. Auch der erste Reifendefekt, den wir nach kaum zwölf Kilometer Fahrt gleich hinter dem Flecken Camillus zu verzeichnen hatten, störte uns nur wenig, da er mittels der abnehmbaren Dunlop-Felge glatt und schnell beseitigt wurde. Dann aber wurden die Wege bald so schlecht, daß der Wagen oft einen halben Meter tief im Sumpf fuhr und dauernd nur die erste Geschwindigkeit angewandt werden konnte. Da der Kühler sich durch den aufspritzenden Schmutz verstopfte, konnte der Ventilator nicht genügend wirken, und das Wasser fing in den Röhren an zu kochen, so daß wir alle fünf Kilometer neues Wasser einfüllen mußten. Sumpfpassagen und Schneebänke wechselten in dem hügeligen Gelände anmutig ab, und zwischen Seneca und Waterloo fanden wir an einer Stelle den Weg gar fünf Meter hoch verschneit.

Um an dieser undurchschaufelbaren Schneemauer vorbeizukommen, mußten wir über einen recht steilen und ganz aufgeweichten Acker ausbiegen, aus dem tags zuvor Rüst und de Dion nur mit Hilfe von acht Pferden nach vierstündiger Arbeit herausgekommen waren. Wir hätten es beinahe allein geschafft, waren aber genötigt, für das letzte Stück doch auch zwei Pferde vorzuspannen, um den Motor nicht zu sehr zu überanstrengen und den Wagen aus dem Loch herauszubugsjieren, in das er sich schließlich ganz schief eingebuddelt hatte.

Rührend war dabei die Hilfsbereitschaft der Landbevölkerung. Ein paar Gehöfte waren in der Nähe, und von allen



Unfall hinter Syracuse.

Seiten sprang man herzu, um uns zu helfen. Da es mit den vereinten Armkräften allein nicht ging, ließen wir den Motor wieder laufen, aber die Räder drehten sich in dem sumpfigen Boden mit rasender Geschwindigkeit, ohne auf Grund und Widerstand zu stoßen. Sie saßten nur eine Menge Schmutz und bewarfen damit namentlich die hinten an den Ecken schiebenden Leute von oben bis unten. Das rief aber keinen Unwillen, sondern nur Heiterkeit hervor, und die Uebereifrigten, die sich einer derartigen feuchten Belohnung nicht versehen hatten und nun ganz verdußt dreinschauten, wurden tüchtig ausgelacht.

Der Wagen sah toll aus, als wir ihn wieder aufrecht auf dem Wege hatten. Die Gleitschußketten waren zerplatzt und hatten die ganzen Nieten der Reifen herausgerissen. Ueberall hingen dicke Klumpen herunter, und die Räder glichen den dicken massiven Baumstammsscheiben, die vor Erfindung der Speichen bei den Wagen unserer Stammväter in Gebrauch gewesen sein sollen. Und die ganzen unsauberen Polster froren bei der Weiterfahrt fest, neue kamen

aus den Kotlöchern dazu, die Steuerung funktionierte kaum noch, und als wir abends um 6 Uhr in Geneva, nicht allzu weit von Rochester, halt machten, waren etwa fünf Zentner Schmutz von den Wagenteilen abzuklopfen und abzuspritzen. Wieviel von unseren Kleidern und Stiefeln herunterzuschaffen war, habe ich mir nicht notiert. Es waren aber auch ganz nette Portiönchen.

Am 17. Februar hatte der Frost die Oberhand bekommen. Wir brachen frühzeitig auf, um das etwas über 200 Kilometer entfernte Buffalo an diesem Tage zu erreichen. Bis auf einige Aufenthalte, verursacht durch Verstopfungen, die das unreine amerikanische Benzin in den Leitungen hervorrief, kamen wir auch ganz flott voran. Sowohl vor Rochester wie vor Buffalo holte uns eine Anzahl Automobilisten ein. Etwa 50 Kilometer vor dieser schönen und großen an der Nordspitze des Lake Erie gelegenen Stadt fing der Motor wieder einmal an zu schnappen und zu prusten, da ihm nicht genug Benzinnahrung zufließ. Wir hatten vorsichtigerweise eine Kanne des edlen Stoffes besonders für diesen Fall gekauft und quälten uns nicht erst lange mit einer neuen Untersuchung herum. Alle paar Kilometer gossen wir die kleine vordere Benzinbüchse am Chauffeursitz voll, und diese homöopathischen Dosen reichten auch gerade bis Buffalo aus.

Als hätten sich verschiedene Mächte gegen unser Ziel verschworen, plakte zu guter Letzt auch noch unser rechter Hinterreifen, aber auch diesem hämischen Malheur schenkten wir keine besondere Beachtung. In der Dunkelheit, die längst herein gebrochen war, wäre das Montieren zu zeitraubend gewesen, die Stadt war in greifbarer Nähe, und wenn auch das Schneudentempo, zu dem wir uns bequemen mußten, angesichts der flotten Begleitautomobile nicht sehr erhebend war, so kamen wir doch glücklich um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr abends vor dem Froquois-Hotel in Buffalo an und wurden von einer großen Menschenmenge herzlich begrüßt. Unsere Tagesleistung von 209 Kilometern war die größte, die wir bisher erzielt hatten.



Der Lafayette-Platz in Buffalo.

Sechs schwere Tage lagen hinter uns.

Wir hätten niemals geglaubt, schon in Amerika, geschweige denn schon so bald nach dem Start auf Schwierigkeiten zu stoßen, die unsere Kräfte, unsere Ausdauer und selbst unseren Mut in so weitgehendem Maße in Anspruch nehmen würden.

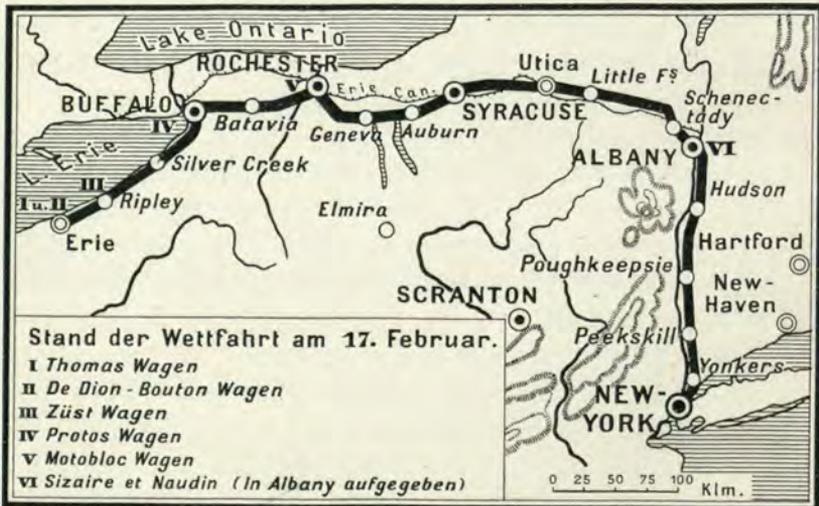
Einen Ruhetag in dieser großen und hübschen, breitstraßigen und industriereichen See- und Handelsstadt, die zu trauriger Berühmtheit durch das hier auf den Präsidenten Mac Kinley verübte Attentat gekommen ist, hätten wir wohl verdient gehabt. Im Hotel hörten wir aber, daß Thomas und de Dion den Ort am 16. Februar früh verlassen und ihren Vorsprung nun auf einen vollen Tag ausgedehnt hatten. Züst, der Buffalo am 16. mittags passiert hatte, folgte ihnen mit kurzem Abstand. Einen Tag hinter uns lag Motobloc, und von dem kleinen Sizaire & Naudin-Wagen hieß es, er habe nach wiederholten schweren Pannen schon in Albany das Rennen endgültig aufgegeben.

Das erste Opfer, das den ungewöhnlichen Anforderungen nicht gewachsen war, welche diese Riesentour an Menschen und Maschinen stellte . . .

Schwer fiel es uns, auf einen Abstecher zu den kaum 70 Kilometer von Buffalo entfernten Niagarafällen verzichten zu müssen. Wir hätten dieses großartige Naturwunder der Neuen Welt um so lieber in Augenschein genommen, als es sich in Schnee und Eis besonders imposant ausnehmen soll. Wir waren aber Sporttouristen, nicht Vergnügungsreisende, und so hieß es, allen Genüssen zu entsagen, die wir nicht unmittelbar auf unserer Marschroute antrafen.

Weiter! Das war unsere einzige Parole, jetzt und später, vor der Hand ohne Hast, aber auch ohne Bummelei. Denn nach den bestandenen Proben und der allgemeinen Wetterlage mußten wir damit rechnen, daß die Schwierigkeiten und Strapazen, die uns das verbündete Gegnerpaar Himmel und Erde bereitere, noch phantastischere Formen als bisher annehmen könnten.

Noch vor Chicago sollten wir tatsächlich nicht unser blaues, sondern unser weißes, schneeweißes Wunder erleben, einen Blizzard von solcher Heftigkeit, wie ihn die ältesten Leute in diesen Gegenden noch nicht erlebt hatten.



4. Kapitel.

Unser Wagen und unsere Ausrüstung.



Amerikanisches Benzin. — Zubiel Röhren. — Die Karosserie und ihre Wandlungen. — Ueberflüssige Dinge. — Unsere persönliche Ausrüstung. — Eine originelle Fußbekleidung. — Konservenverpflegung. — Ein Spezialgericht. — Kraftpillen. — Eisbein mit Sauerfraut.

Die Riesenaufgabe, den Erdball zu umkreisen, erforderte in erster Linie Rücksicht auf unsere Maschine.

Sie war das Mittel unserer Fortbewegung, das hier einer unerhört langen und schweren Prüfung auf Herz und Nieren unterworfen werden sollte, unser Fahrzeug, mit dem wir durch die Länder fahren, durch Ströme setzen, über Eisfelder gleiten sollten, unser Wagen, unser Boot, unser Schlitten.

Auf Monate hinaus hatten wir einen Pakt mit dieser Maschine geschlossen, einen stillen Schwur, uns gegenseitig in Not und Gefahr nicht im Stich zu lassen. Sie war unsere Dienerin und unsere Herrin, und wie galante Sklaven hatten wir auf ihre Launen, wie gebieterische Besitzer auf ihre Leistungen zu sehen. Treue um Treue! Für lange Zeit bildete sie für uns moderne Nomaden unser Haus und unsere Zuflucht in allen Lagen eines wahren Abenteuerlebens. Dieser Maschine gehörte unsere Hoffnung, unser Stolz, unsere Sorge, unsere Liebe. All unser Denken und Fühlen mußte ihr in erster Linie gehören, wenn wir unseren heimlichen Pakt durchführen, unseren öffentlichen Zweck erfüllen, unser weltfernes Ziel mit Ehren erreichen wollten.

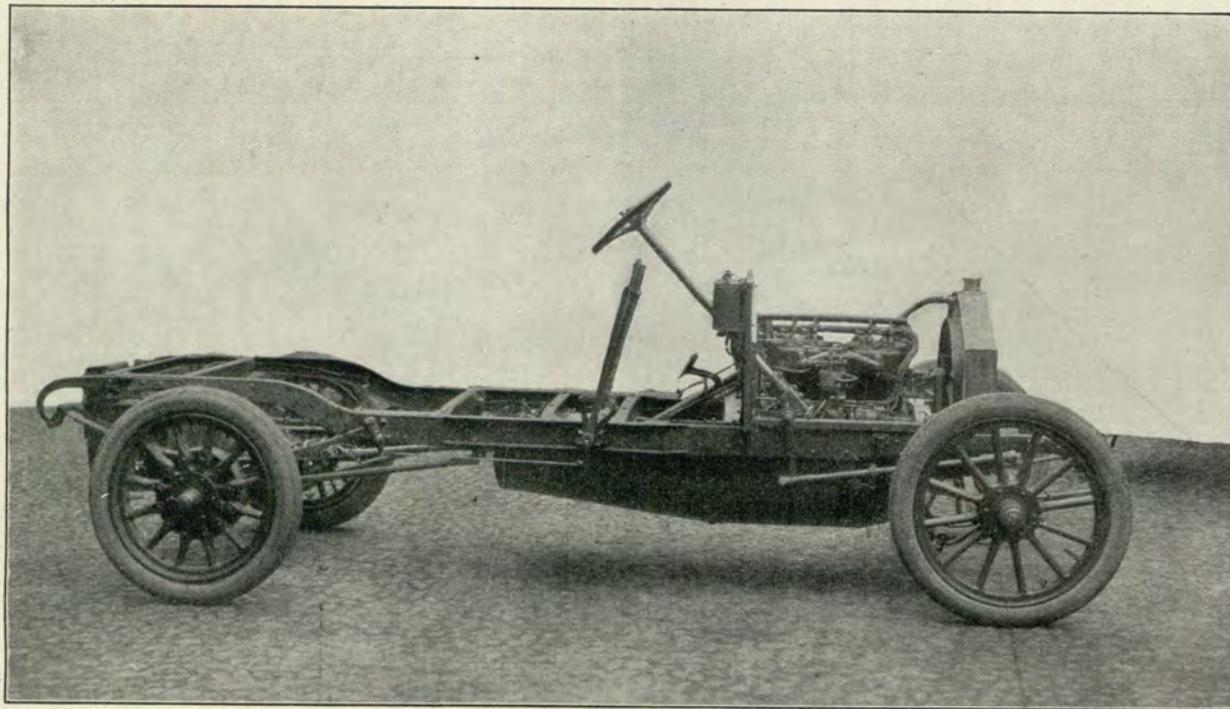
Wie bei einem rechten Schoßkind mußten wir auf jeden Pulsschlag, jeden Atemzug achten, der aus dem wunderbaren

Mechanismus ihres Innern an unsere Ohren klang, auf das zufriedene Schnurren des vibrierenden Motors, auf sein unwilliges Stöhnen und Aussetzen, wenn er über üble Wege und tiefe Acker kroch, auf sein helles und immer helleres Jauchzen, wenn er wie mit Flügeln über ebene Straßen flog. Jeder Klang gab uns die Stimmung der Maschine kund, und wie bei Blinden schärfte sich unser Gehör mit der Zeit für die leisesten Nuancen von Ton und Geräusch bei unserem Liebling.

Stieß dem Wagen etwas zu, so konnten wir leider nicht immer gleich für Abhilfe sorgen. Wir mußten ihn quälen, mit Zangen zwickeln, ihm mit harten Schlägen zusetzen und selbst mit Feuer zuleibe gehen, wir mußten Eisenbarte sein, bis wir die richtigen Doktoren und Spezialisten in den Städten fanden. Aber wir flickten ihm auch das Kleid und die Schuhe, zogen ihm neues Gehwerk an, reinigten und wuschen ihn, betteten ihn in Garagen und Scheunen zur Nacht und sorgten vor allem stets mütterlich dafür, daß ihm die Nahrung nie fehlte, die ihn bei Leben und Gesundheit erhielt. Immer wieder bekam unser großes Baby die Flasche, riesige, dickbäuchige Flaschen, von denen es eine ganz erstaunliche Menge sich einverleiben konnte.

Da wir darauf vorbereitet sein mußten, lange Strecken zurückzulegen, ohne auf Benzinstationen zu stoßen, war unser Wagen mit sechs verschieden großen Tanks ausgestattet, die zusammen nicht weniger als 700 Liter Benzin faßten. Es ist schon erwähnt, daß wir genötigt waren, den hinten unten am Wagen angebrachten Behälter abzuschlagen, der sich auf den schneetiefen Wegen als ein Hindernis für das Vorwärtskommen erwies. Wir hatten in den übrigen Tanks, die sich im Wageninnern befanden, nun noch Raum für 520 Liter Benzin und 100 Liter Del, genug, um mehrere Tage ohne Nachfüllung damit fahren zu können.

Alle diese Behälter lagen auf dem Boden des Wagens, und über ihnen ein zweiter Boden, auf dem unsere gesamte



Das Chassis des Protos-Wagens.

Bagage verstaute war. Zu jedem der Behälter führten zwei Rohre, ein Druck- und ein Ausflußrohr, so daß sich im ganzen ein Duzend Leitungen auf dem Boden herumschlängelten, unter denen es schwierig und zeitraubend war, das Schmerzenskind herauszufinden, wenn eine Verstopfung eintrat. Praktischer wäre es von vornherein gewesen, wie wir es in Chicago einrichteten, nur einen Tank mit dem Motor in Verbindung zu bringen, und zwar durch natürliches Gefälle, und alle anderen als Reservoir anzuordnen, aus denen jener Haupttank im Bedarfsfalle nachgefüllt werden konnte.

Eine originelle Entdeckung machten wir bei einer Benzinleitung kurz vor Cleveland. Als wir aus New York ausfuhren, hatten wir etwa 10—12 Grad Kälte, und als nach der kurzen Tauwetterperiode der Frost aufs neue einsetzte, ging das Thermometer in Buffalo auf 10, bei Cleveland auf 18—20 Grad herunter. Hier versagte eines Abends spät der Motor infolge mangelhafter Ernährung, trotzdem wir viele Liter Betriebsstoff in Besitz hatten. Unsere Nachforschungen, bei denen die ganze Bagage wieder einmal hatte abgebaut werden müssen, blieben lange erfolglos. Endlich machten wir eine Entdeckung, auf die wir allerdings so leicht nicht kommen konnten. Wir fanden, daß das von dem kleinen Messingbenzinbehälter am Sprigbrett nach dem Vergaser führende Rohr verstopft war, und zwar weil sich vor dem Abflußmund eine — Eisschicht gebildet hatte!

Eine Eisschicht!

Oh, diese Amerikaner! Sie verkauften uns nicht nur unreines, sondern auch zu etwa ein Viertel mit Wasser versetztes Benzin, das diese merkwürdige Eisbildung bei dem starken Frost verursacht hatte. Die schweren Wasserteile ließen sich gemütlich auf dem Boden des Behälters nieder, froren zu einem kleinen Eisberg von einigen Millimetern Dicke zusammen und schnitten den leichteren Benzinteilen den wichtigen Durchfluß ab. So erklärte sich die Sache einfach und natürlich, aber unglaublich, und was das schlimmste war, wir konnten



Unser Wagen in Fahrtausrüstung.

Unser Wagen und unsere Ausrüstung.

den Schaden nicht auf der Stelle beseitigen. Eine andere Zufuhr von Benzin zum Motor war nicht möglich, und das Operieren mit einer offenen Flamme, um den Eisberg zum Schmelzen zu bringen, auf dem freien, windigen Feld zu gefährlich. Wir waren schachmatt gesetzt und auf fremde Hilfe angewiesen. Ein Automobil, das uns von Cleveland entgegengekommen war, hatte die Güte, uns die 25—30 Kilometer bis zur Stadt zu schleppen.

Mit unserem Ankommen in größeren Städten schienen wir besonders Pech haben zu sollen. Nach Buffalo waren wir im Schneidentempo und lahm auf einem Hinterbein gekommen, hier konnten wir mit eigener Kraft das Ziel unserer Wünsche überhaupt nicht erreichen, vor Chicago türmten sich die Schwierigkeiten derartig, daß wir zu den letzten 300 Kilometern von Edgerton bis dorthin volle zehn Tage gebrauchten, und auch später sollte die Nähe einer größeren Stadt uns fast regelmäßig mit irgendeinem Malheur beglücken, das uns die Freude des Ankommens möglichst zu vergällen suchte. Wir nahmen es schließlich als ein Fatum hin, dem gegenüber wir ohnmächtig waren. Gegen die Wiederholung eines solchen absonderlichen Panneanlasses, wie hier vor Cleveland, wußten wir uns allerdings zu schützen. Der Eisberg taute in der warmen Garage von selber auf, und in Zukunft gossen wir das erstaunlich billige und erstaunlich schlechte amerikanische Benzin nur noch durch einen Wildlederlappen in die Tanks und schieden dadurch Schmutz und Wasser wirksam aus.

Bemerken möchte ich, daß uns nicht etwa in böser Absicht untaugliches „Gasolin“ geliefert wurde. Was wir bekamen, war das übliche Benzin, wie es im amerikanischen Handel kursiert, und das wir uns kauften, wo es nötig war. Besser wäre es natürlich gewesen, wenn die Veranstalter der Fahrt Stationen mit tadellosem Benzin eingerichtet hätten, wie es zweifellos überall zu haben ist, wenn man an die richtigen Originalquellen geht. Der „Matin“ und die „New York Times“ hatten sich auch mit der Rockefeller'schen Standard Oil Company

für Amerika und mit den Gebrüdern Nobel für Asien und Rußland in Verbindung gesetzt, aber ich habe von einer Organisation der Benzinestappen kaum je etwas bemerkt oder profitiert, habe vielmehr trotz der dafür deponierten Summen das erforderliche Benzin meistens selbst gekauft und durch Verstopfungen an der Düse des Vergasers oder an anderen Stellen durch die einmal in die Leitungen hineingekommenen Unsauberkeiten immer wieder, auch noch bis Berlin und Paris, Zeitverlust und Ärger gehabt. Muße zu einer durchgreifenden Reinigung hatten wir nirgends. Wo wir längere Rast machten, freiwillig oder unfreiwillig, waren stets wichtigere Dinge zu tun, und schließlich betrachteten wir diese kleinen Verstopfungs-
ärgernisse, die uns aufhielten, aber nicht außer Gefecht setzten, als Beigaben, die uns vor Uebermut bewahrten.

Auch mit einem anderen Uebelstand hatten wir dauernde, aber gleichfalls nicht lebensgefährliche Sträube zu bestehen. Bei der Ausrüstung unseres Wagens hatten wir darauf gesehen, daß die Räder besonders hoch gewählt wurden. Für die sonderbaren Wegeverhältnisse, auf die wir trafen, standen Wagen und Motor aber doch noch nicht hoch genug über dem Boden, und wir schwebten in der dauernden Gefahr, mit den unteren Motorteilen, insbesondere mit dem Schwungrad, bei verschneiten oder jumpfigen Wegen festzufahren oder auf hervorstehende Steine und andere Hindernisse aufzustoßen.

Nebensächlich war die notwendige Beseitigung des hinteren Benzintanks und auch der Umstand, daß das Auspuffrohr stückweise abbrach, soweit es zu tief lag. Wir haben es nie repariert und hatten nur darauf zu achten, daß auf den hinteren Wagensitzen unsere Stiefelsohlen nicht durch die heißen Gase, die durch den Boden schlugen, verbrannten oder unsere Lungen allzu viel üblen Gasdampf schluckten. Unangenehmer war es, daß die unteren Motorteile bei den wunderlichen Varietäten von Brückenbauten, die wir in drei Erdteilen fanden, oder bei Wegen mit tiefen Fahrinnen beständig von Beschädigungen bedroht waren. Namentlich im Westen Amerikas war das Um-

gehen der tiefen Räder Spuren, zwischen denen der unbefahrene Teil wallartig emporstand, wegen der Schmalheit der Wege unmöglich, und so mußten häufig Hacke und Schaufel zur Hand genommen werden, um die Straße zu ebnen und Steine zu beseitigen.

Unsere Räder waren zu niedrig und auch zu schwach. Letzteres war der Haupt der Ausrüstung zuzuschreiben, da die extrastarken Räder nicht rechtzeitig fertig wurden und uns nachgeschickt werden mußten. Ein Radbruch sollte uns bald über die Wichtigkeit belehren, für eine derartige Parforcetour nur besonders starkes Material zu verwenden. Alle Räder hatten gleiche Größe, so daß wir nur eine Sorte Dunlop-Pneumatiks von 935×135 mitzuführen brauchten. Die amerikanischen Kettengleitschüler zogen wir anfänglich einfach über unsere Nietendecken, doch erwies es sich bald als praktischer, glatte Reifen darunter zu montieren, da die hin- und hergleitenden Ketten die Niete herausrissen, die dann ganze Stücke Gummi mitnahmen, wodurch vorzeitige Pneumatikdefekte entstanden.

Während Motor und Chassis dem Typ eines gewöhnlichen Protos-Tourenwagens von 17–30 Pferdestärken entsprachen — nur der Rahmen war im Hinblick auf die außergewöhnlichen Zug- und Druckbeanspruchungen der Welttour aus extra starkem Eisenstahl gewählt und noch besonders in den Ecken versteift —, mußte die Karosserie ganz eigenartige Formen aufweisen, wenn sie ihre Zwecke, möglichst viel Raum und Schutz zu gewähren, auch in den arktischen Regionen erfüllen sollte. Unser Expeditionsgefährt erhielt durch die hochbordige, von einem Plangestell überdachte, aus massivem und besonders widerstandsfähigem Holz gefertigte Karosserie das Aussehen eines militärischen Bagagewagens, der mit einem Motor ausgerüstet ist.

Hinter den beiden Vordersitzen befand sich ein erhöhter dritter Sitz, alle drei konnten bis auf den nötigen Auszug nach vorne von dem vorderen zurückschlagbaren oder ganz abknöpfbaren Planteil vollkommen unter Dach und Fach gebracht



Die Ingenieure Knappe und Maaf bei den letzten Vorbereitungen in der Garage in New York.

werden. Das Wageninnere erlaubte außer den Benzintanks reichlich Vorräte an Reservematerialien, Handwerkzeug, Bekleidungsstücken, Lebensmitteln mitzuführen und bot auch den nötigen Raum, um in ihm mittels einiger Schlaffsäcke zu nächtigen. Die Karosserie wurde hinten von einer Klapptür abgeschlossen, an welcher ein Schraubstock angebracht war, der uns bei Reparaturen im Felde manche wichtigen Dienste leistete. Durch den Auspuff konnte das ganze Wageninnere bei arbeitendem Motor erwärmt werden. Wir haben trotzdem zuweilen ganz jämmerlich gefroren.

Ein Zelt, das wir mitführten, war so groß bemessen, daß es uns und unser Auto in sich aufnehmen konnte, was zum Schutz der Maschine und zu unbehelligtem, von Schnee und Regen nicht gestörtem Arbeiten am Motor willkommen erschien. In Wirklichkeit haben wir weder von dem Zelt noch von anderen schönen Dingen Gebrauch gemacht.

Auch die Karosserie hatte entsprechend den verschiedenen Zwecken und Ländern verschiedene Transformationen durchzumachen, die an Originalität der Veränderung mit den Metamorphosen des Ovid wetteifern konnten. Die guten Amerikaner ahnten das freilich nicht; sie stürzten sich mit Bier auf unseren Wagen, sobald er in einem Ort stillstand, um an allen möglichen Plätzen und Plätzchen unserer hohen ersten Karosserie ihre geschätzten Namenszüge anzubringen. Ich habe jedoch von diesen Souvenirs — der Himmel verzeihe mir's — kein einziges in die Heimat zurückgebracht.

Unsere persönliche Ausrüstung war ganz auf Kälte und Schnee zugeschnitten. Als wir aus Berlin ausfuhren, war es bitter kalt, als wir in New York starteten, fiel mit sinkender Sonne die Temperatur ganz erheblich unter Null, und bis Chicago hatten wir Kältegrade zu ertragen, wie sie bei uns nur im nördlichsten Deutschland bekannt sind. Und was hatten wir erst in Alaska und Nordost-Sibirien zu erwarten!

Für die erste Zeit unserer Fahrt wählten wir den warmen und dauerhaften Lederanzug, unter dem wir seidene Unterwäsche trugen, die, wie ich als Offizier Gelegenheit hatte auszuprobieren, die Körperwärme besonders gut festhält. Bei stärkerem Frost kam ein wollener Sweater dazu, und den äußersten Menschen hüllten am Kopf ein Baschlik mit darübergezogener Ledermütze und im übrigen ein großer Pelzmantel ein. Und die Füße? Das war wie die Hände, die wir durch Fausthandschuhe aus Pelz schützten, ein wichtiger Punkt. Wir benutzten anfangs lange Jagdschnürstiefel, die sich jedoch schon in den ersten Tagen als unzureichend erwiesen, da sie nicht warm genug hielten und auf die Dauer auch nicht wasserdicht blieben.

In Geneva (New York) ersetzten wir sie durch langröhrlige Filzhüllen, über die bis über die Knie gehende Gummistiefel gezogen wurden. Es ist das die Fußbekleidung, welche die Landleute in Amerika im Winter zu tragen pflegen, und welche sich auch tadellos bewährte. Zum Tanz hätten wir damit freilich

nicht gehen können. Unsere unteren Extremitäten wurden durch die doppelten hohen Stiefel zu mammutartigen Gebilden, gegen die unsere Droschkenkutscher im Winter die reinen Elfenfüße haben.

Für die Polarländer hatten wir noch Eskimoanzüge von Hause mitgenommen, deren Tuch mit dicken Watteschichten gepolstert und mit einem wasserdichten Stoff überzogen war. Mehlich waren die Schlaffäcke eingerichtet, die uns in den Rocky Mountains und in der Mandchurei beim Bivakieren im Freien ausgezeichnete Dienste geleistet haben, und von denen wir ein Exemplar noch bis Paris mithatten.

An Waffen hatten wir einige Mehrladegewehre und Repetierpistolen, System Browning und Parabellum, die ihren guten Ruf als Präzisionswaffen bei gelegentlichen Jagdperioden durchaus gerecht wurden. An photographischen Apparaten besaßen wir mehrere Kodaks und Klappkameras, mit denen wir manche denkwürdigen Momente von unserer Fahrt im Bilde festhielten. Es war das bei den verschiedenen Witterungs- und Lichtverhältnissen nicht immer ganz leicht, und auch die Aufbewahrung und Erhaltung der fertigen Films und Platten bereitete manche Schwierigkeiten. Eine unserer Hauptorgen bildete aber neben der Benzinversorgung unseres Motors die Frage, wie wir unsere eigene Verpflegung für alle Lagen und Möglichkeiten sicherstellen konnten.

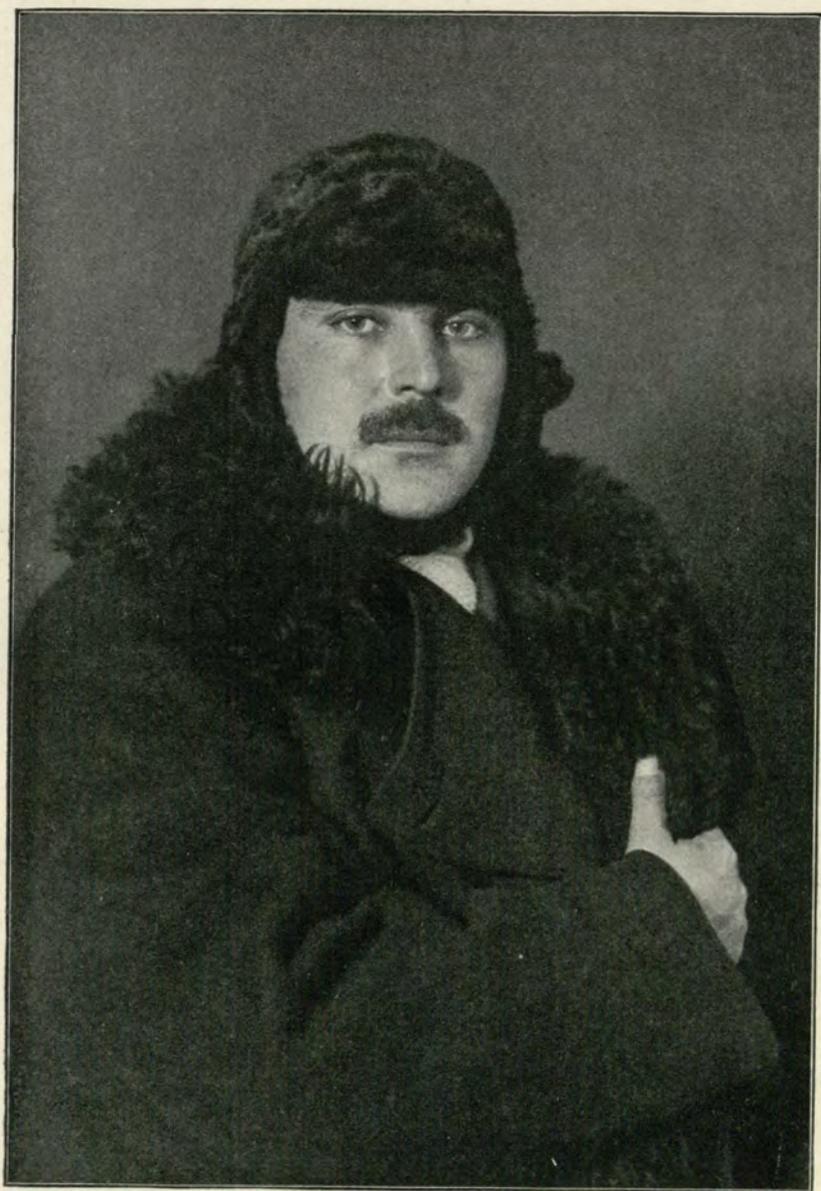
„La partie des vivres“, sagte einmal Friedrich der Große in seinen *œuvres* im Hinblick auf einen Feldzug, „est la plus intéressante.“ Auch für uns, die wir uns in einen monatelangen Mobilzustand begeben hatten, war die Verpflegungsfrage keineswegs nebensächlicher Natur. Für große Strecken konnten wir hoffen, stets auf bewohnte Orte und freundliche Herdstellen zu treffen. Ein guter Teil unserer Reise führte aber auch durch unzivilisierte und völlig tote Gegenden. Ja, die glückliche Fahrt durch die Polarländer hing vornehmlich von der Möglichkeit ab, für unsere Maschine und für uns die nötigen Subsistenzmittel jederzeit aufbringen zu können. Es ist schon gesagt worden, wie ich mir das Durchkommen unseres Wagens

dachte. Wir selbst mußten einen Vorrat von Eßwaren mitführen, der auch in den verzweifeltsten Fällen, wenn wir tagelang auf keine menschliche Wohnstätte stießen oder wenn das Jagdglück uns total im Stich ließ, bei jedem Witterungszustand uns in ausreichendem Maße zur Hand war.

Wir hatten uns daher mit einer großen Menge Konserven ausgestattet, die uns die Berliner Fabrik Petras zur Verfügung gestellt hatte und die wir teils auf dem Wagen vom Start ab als eiserne, nur im Notfall anzugreifende Ration mitführten, teils für die Durchquerung der arktischen Zone nach Seattle vorausschickten. Diese Konserven, in denen alle möglichen Genüsse hyge- und kältefest konzentriert waren, haben uns in der Tat die besten Dienste geleistet und uns manchmal den knurrenden Magen beruhigt, wenn wir Hunderte von Kilometern in den Rocky Mountains, in Mandschurien und Sibirien durch unbewohnte Einöden oder schwach bevölkerte Gegenden kamen, wo man den armen Eingeborenen eher noch etwas geschenkt als von ihnen genommen hätte. Der Augenblick, als unsere Petras-Konserven im sibirischen Rußland zu Ende gingen, war kein angenehmer, doch befanden wir uns da schon in Landstrichen, wo überall wenigstens Milch, Eier und Brot zu haben waren.

Unsere Küche wies außer den Fleisch- und Gemüsekonserven aber noch einige weitere Genüsse auf. Bouillontafeln, Beef-tea, Schiffszwieback, Erbswürste, Kaffee, Tee, Zucker bildeten da ein wohl assortiertes Lager, zu dem noch ein alleräußerstes Nährmittel kam: Kraftnahrung in Form von Saft und von kleinen Pastillen, die auf winzigstem Raum mitzuführen waren und unsere Lebensgeister über Wasser halten sollten, wenn alles andere versagte.

Stand uns in den kulturarmen Gegenden eine Kochgelegenheit in einem Bauernhaus, bei einem Muschik oder einem Wachtposten zur Verfügung, so benutzten wir sie gerne. Waren wir auf uns allein auf freiem Felde angewiesen, so brachten wir die Konservenbüchsen direkt über das Lagerfeuer. Gar



Der Verfasser in seiner Pelz-Ausrüstung.

herrlich mundete uns dann, die wir durch harte Arbeit und dauernden Aufenthalt in frischer Luft niemals über Appetitlosigkeit zu klagen hatten, unser wenig abwechslungsreiches, aber dafür um so kräftigeres Menü. Fehlte es an Brot, so griffen wir auf Kakes und Zwieback zurück, fehlte es an besseren Getränken, so war uns ein Wodka oder ein Topf Milch hochwillkommen. Brunnenwasser haben wir stets vermieden, Quellwasser auch nur mit Vorsicht und nur in Mandschurien getrunken. Folgte dann zum Schluß noch eine kurze Pfeife oder eine Paphrosse, so war unser Bedarf vollkommen gedeckt, und eine harte Diele oder der Schlaffack sorgte für die weitere Sammlung frischer Kräfte für den neuen Tag und die neue Arbeit.

Ein Spezialgericht hatten wir in Mandschurien erfunden, das aus Konserven-Ragout fin, aus Bouillonkapseln und Beef-tea gemischt und gekocht wurde und nicht nur köstlich schmeckte, sondern uns Fahrern geradezu überwältigende Kräfte verlieh. So oft auch Schmalhans unser Küchenchef war, so oft auch unser Hauptzweck, das Vorwärtkommen, namentlich in der zweiten Hälfte der Konkurrenz es verbot, uns lange mit leiblichen Genüssen aufzuhalten, so befanden wir uns doch auch gegen Schluß der Fahrt in einem solchen körperlichen Wohlstand und schauten so prächtig verbrannt und trainiert aus, daß man uns nirgends die Strapazen ansah und daß z. B. Ihre Majestät die Kaiserin-Mutter von Rußland beim Empfang in Gatschina immer wieder kopfschüttelnd versichert haben wollte, daß wir wirklich die ganze große Tour in unserem Wagen durchgemacht hätten.

Abgesehen von Erkältungen und ihren Folgeerscheinungen ist von unserer Protos-Mannschaft auch in der Tat nie jemand ernstlich krank gewesen. Und auch von unseren Konkurrenten hat niemand, soviel ich weiß, durch die Fahrt Schaden an seiner Gesundheit genommen. Es waren das allerdings auch alles Männer, die nicht nur ihre Aufgabe ernst nahmen, sondern die auch teils durch ähnliche Expeditionen mit den Fährnissen aller Art vertraut waren, wie Godard und Pons, die schon „Peking—Paris“ gefahren hatten, teils sonst weit gereist und

wetterhart wie Kapitän Hansen, der mit de Dion die Reise antrat und später als Pilot zum Thomas-Wagen überging, teils auch wie der Amerikaner Roberts erprobte Rennfahrer.

Unseren Landsleuten drüben schienen wir in bezug auf Ausrüstung und Verpflegung sogar des Guten etwas zu viel getan zu haben. Wenigstens suchten sie sich hier und da unser wohlbedachtes Zurückbleiben hinter den drei Tetenwagen auf diese Art zu erklären. Wir merkten das vornehmlich in einem kleinen Nest in Nebraska. Denn kaum hatten wir vor dem einzigen Hotel des Ortes gehalten, als mir ein jovial dreinschauender, rundlicher, kleiner Herr deutscher Abstammung mit amerikanischem Akzent zurief:

„Hallo, Landsmann! Warum denn so weit zurück? Dein Wagen ist wohl zu schwer, weil du zu viel Bier und Eisbein mit Sauerkraut mithast?“

Ich lachte und versicherte ihm, wir hätten wohl schon manche Eisbeine in Amerika gehabt, aber noch keine gegessen.

„Sure? Und das hältst du aus? Ein echter Deutscher muß sein Eisbein haben und einen Krug Echtes dazu! Go on!“

Und damit nötigte er uns ins Hotel zu einem kleinen Diner, wo es mir zu Ehren richtig Eisbein mit Sauerkraut gab. Diese Spezialität schien aber auch in dem Ort selbst viele Anhänger zu haben, denn es wurde nicht nur von dem kleinen freundlichen Herrn, der sich als wohlhabender Banker (Teilhhaber eines Bankgeschäftes) entpuppte, sondern auch von den echt amerikanischen Mitgliedern unserer Tafelrunde wacker eingehauen.

„So,“ meinte mein Freund und Tischnachbar zum Schluß, indem er die Serviette hinlegte, „nun wirfst du morgen die anderen einholen. Prost Landsmann! Three cheers for my old country!“

Hoffentlich hat der gute Herr aus den Zeitungen ersehen, daß ich die anderen zwar nicht schon „morgen“ einholte, da die Kraft des Eisbeins sich leider nicht auf die Kraft der Maschine übertragen ließ, daß ich aber später doch ganz leidlich gegen meine Konkurrenten abgeschnitten habe.

5. Kapitel.

Im Blizzard vor Chicago.

In Erie auf dem Trockenen. — Radbruch. — Im Kampf mit dem Schnee. — Reifenmangel. — Witterungsumschläge. — Der wütende Blizzard. — Nachtfahrt. — Gewitter und Frost. — Bruch der Steuergabel. — Nach Chicago voraus.

Leichter Frost herrschte, als wir am 17. Februar mittags unter den Farewells einer tausendköpfigen Menge das schöne industriereiche Buffalo, die Heimatstadt der Thomas-Flyer-Werke, verließen, um längs dem Südufer des Erie-Sees auf die Stadt gleichen Namens, auf Cleveland, Toledo und später Chicago loszusteuern.

Bei herrlichem Sonnenschein fuhren wir auf den ziemlich guten Straßen frohgemut unseres Weges, zur Rechten die weite, eisbedeckte Fläche des Erie-Sees in starrer unendlicher Ruhe, zur Linken bewaldete, zerklüftete Höhenzüge, die hier und da ihre Ausläufer bis unmittelbar zum Seeufer vorschickten und uns dann zu vorsichtigem Bergauf- und Bergabfahren nötigten.

Es war schon spät, als wir das kleine Städtchen Erie hungrig und durstig erreichten und hier zum erstenmal die für Weltreisende nicht gerade angenehme Entdeckung machten, daß in amerikanischen Hotels außerhalb der festgesetzten Mahlzeitstunden weder für Geld noch gute Worte etwas Eß- oder Trintbares zu haben ist. Müde, wie wir waren, mußten wir zu einem entfernt gelegenen Restaurant pilgern, um da aber nur auf eine neue, uns überraschende und schließlich zum Lachen zwingende Entdeckung zu stoßen. Als wir unser Abendessen bestellt hatten, beorderten wir den Kellner, uns nun auch eine ordentliche Kanne Bier zu bringen. Der Gentleman zuckte aber die Achseln und sagte:

„Bedauere sehr, heute darf in Erie kein Alkohol serviert werden.“

„Manu, was ist denn los?“ fuhr ich auf, da mir bisher nur das amerikanische Sonntags-Schenkverbot bekannt war, „ich denke, wir haben heute Montag!“

„Well,“ antwortete der Kellner, ohne sich im geringsten aus seinem Gleichmut bringen zu lassen, „aber wir haben heute Bürgermeisterwahl gehabt, und an solchen Tagen darf nirgends Alkohol verabfolgt werden.“

Poß Bomben und Granaten! hätte ich loswettern mögen, was schert uns euer Bürgermeister! Wir haben Durst und wollen was zu trinken haben und damit basta! In Wirklichkeit lobte ich die weise Einrichtung durchaus und bemerkte nur ergebenst, daß wir Fremde seien und nicht die Absicht hätten, uns in irgendeiner Form an der Bürgermeisterwahl von Erie zu beteiligen. Man könne daher ganz gut ohne erhebliche Verletzung der Geseze mit uns eine Ausnahme machen und uns einiges Bier geben.

Der Gentleman ließ sich aber nicht erweichen. Auch eine besondere Belohnung, die wir in Aussicht stellten, hatte für ihn keinen Reiz. Er zuckte nur immer wieder die Achseln und wies schließlich auf ein großes Glasreservoir, wie wir es schon öfter in der Mitte solcher Lokale hatten stehen sehen, schöpfte uns daraus drei Gläser voll, und so haben wir denn auf das Wohl des alten und des neuen Bürgermeisters und des gesamten hochwohlweisen Stadtväterrats von Erie ein paar kräftige Schlucks — sterilisierten Pumpenheimers getrunken!

Als wir um eine wertvolle Erfahrung reicher uns auf den Heimweg begaben, schneite es ganz leise, und als wir am nächsten Morgen aus dem Hotelfenster sahen, lag das Städtchen tiefverschneit da, und die weißen Flocken wirbelten noch immer munter auf Dächer und Straßen nieder.

Das war die dritte Entdeckung, die uns in Erie wenig angenehm berührte. Denn dieser Schneefall bedeutete neue Kämpfe mit Elementen, für die ein Auto nicht gebaut ist, mit

Schnee und Schmutz, von denen zunächst der erstere das Wort hatte. Und welch ein großes Wort! Fußhoch fanden wir den Schnee schon in der Stadt, als wir uns frühzeitig zur Weiterfahrt entschlossen, und auf den Wegen draußen häufte der unaufhörliche Flockentanz das weiße Leichentuch immer höher, so daß uns nichts Gutes ahnte.

Und da kam auch schon das Unheil angeflogen!

Es war 11 Uhr vormittags geworden, als wir in der Nähe des Fleckens Saybrook einem Farmer begegneten, dem wir die Frage zuriefen, wieviel Meilen es noch bis zu dem nächsten Ort Geneva (Ohio) seien.

Die Antwort blieb unverständlich, denn in demselben Moment hörten wir einen lauten Krach, und das Auto versank hinten rechts im tiefen Schnee. Im nächsten Augenblick waren wir vom Wagen und sahen, daß das Hinterrad in den Speichen gebrochen und der Radkranz weiter zurück in den Graben gerollt war.

Was wir längst befürchtet hatten, war eingetreten. Wie erwähnt, waren unsere Räder, die wir in der Eile der Ausrüstung hatten von Berlin mitnehmen müssen, zu schwach für den schweren Wagen. Wir waren von dem Unfall daher nicht besonders überrascht und ließen uns um so weniger unseren Humor verderben, als wir Reserveräder bei uns führten. Aber die Reparatur bot doch ganz unvorhergesehene Schwierigkeiten. Das alte Rad saß wie mit tausend Keilen befestigt auf der Achse fest, und alle Versuche, es herunterzuziehen, waren vergeblich. Unser Farmer, hinzugekommene Neugierige, die ganze Bevölkerung von Saybrook ging uns mit Rat und Tat zur Hand, wir operierten mit Meißel und Hammer, mit Stricken, Radschlüssel und Lötlampe, um die störrische Nabe zu erhitzen und zu erweichen, Stunde auf Stunde verrann, der Radtorso saß, wo er saß, und rührte sich nicht einen Millimeter vom Fleck!

Was nun? Das Städtchen Geneva, wo wir hoffen konnten, eine brauchbare Werkstatt zu finden, war etwa 18 Kilometer entfernt. Aber wie dahin mit dem kaputen Rad

kommen? Wir einigten uns schließlich dahin, einen kräftigen Schleifbaum rechts an der Hinterachse zu befestigen und den Wagen dann mittels Pferden nach Geneva ziehen zu lassen.

Von einem Bauernhof kauften wir also einen langen dicken Baum, und ich machte mich in dem Wägelchen, mit dem uns ein junger freundlicher Saybrooker Frühstück und Kaffee herangefahren hatte, auf, um bei den Farmern in der Nähe Pferde



Der Wagen mit den mit Ketten umwickelten Rädern im Schnee.

aufzutreiben. Mit drei Stück kam ich zurück, sie erwiesen sich aber zu schwach, um den Wagen mit dem bremsenden Schleifbaum von der Stelle zu bringen. Unser junger Saybrooker erbot sich nun, nach Geneva an den ihm bekannten Inhaber eines Kohlengeschäfts zu telephonieren, der Pferde schweren Schlages besaß, und nach kurzer Zeit brachte er auch die Antwort, daß ein Kutscher mit vier Pferden zur Unfallstelle in Bewegung gesetzt sei.

Ueber all dem Hin und Her war es dunkel geworden, und vor zwei Stunden konnten die Pferde nicht da sein. Wir vertrieben uns die Zeit so gut es ging, tranken nochmals heißen Kaffee, plauderten mit den alten und schneeballten uns mit den jungen Saybrookern und trieben allerlei Kurzweil, bis wir endlich um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr abends von Ferne Schellengeläut

hörten und bald darauf die Pferde zur Stelle waren. Sie waren in der That bedeutend kräftiger als der leichte Schlag der Farmerpferde, die Sache ging, und im langsamsten Schrittempo langten wir gegen 11 Uhr nachts vor einer Schmiede in Geneva an, in der wir den Wagen unterstellten.

Schon um 6 Uhr waren am nächsten Morgen Knape und Maaß mit drei wackeren Schmiedegesellen in dem offenen Schuppen bei 15 Grad unter Null am Werk, um mit vereinten Kräften das zustande zu bringen, was wir gestern allein nicht vermocht hatten. Aber auch jetzt setzte das Rad allen Abziehversuchen einen so hartnäckigen Widerstand entgegen, daß es erst um die Mittagstunde gelang, seine Widerstandsfähigkeit zu bezwingen. Was diese vierundzwanzigstündigen Mühen so vergeblich machte, blieb uns ein Rätsel, aber das neue Rad war nun bald montiert, und am Nachmittag konnten wir unsere Fahrt fortsetzen. Vor Cleveland hatten wir die geschilderten Umstände mit der eingefrorenen Benzinleitung, aber spät abends langten wir auch dort glücklich an.

Zeitweise hatte der Schneefall aufgehört. Das Thermometer war bis auf 25 Grad heruntergegangen und stieg nun wieder erheblich.

Als wir am 21. Februar Cleveland verließen, hatte es aufs neue stark zu schneien begonnen. Nur mühsam kamen wir vorwärts, und die Luft erwärmte sich so weit, daß wir an diesem Tage in den Dorfstraßen sogar wiederholt im Sumpf stecken blieben. Heiterkeit erregte bei uns eine große Tafel, die am Eingang eines solchen morastigen Dorfes strenge gebot: „Autocars no more than fifteen miles allowed!“ Unwillkürlich mußte ich an das Bild in einem Witzblatt denken, wo ein zerlumpter, vor Frost klappernder Handwerksbursche eine am zugefrorenen See aufgestellte Warnungstafel betrachtet: „Baden hier bei Strafe verboten!“

Bis zum 23. Februar abends, wo wir Edgerton erreichten, machten wir wegen des tiefen Schnees nur mäßige Fortschritte. Thomas hatte nach zwei Gewalttours, von Erie bis Toledo und Kendallville, wie wir später hörten, in diesen Tagen nur

9 und 17, Züst nur 14 und 17, de Dion nur 7 und 23 Miles geschafft. Expreszüge blieben sogar im Schnee stecken, und wir alle mußten jetzt wiederholt zu Pferdehilfe unsere Zuflucht nehmen. Und dabei schneite es mit kurzen Pausen immer weiter, sanft, ohne viel Wind, aber mit unerhöplicher Ausdauer.

Nur ungern verließ ich am 24. morgens den Wagen, um mit der Bahn nach Chicago zu fahren, und von den dorthin vorausgeschickten Vorräten, da wir Pneumatikmangel hatten, einige Ersatzreifen zu holen. Ich sollte auch eine Garage ausfindig machen, in der wir unser Auto bei seiner späteren Ankunft einer kleinen Auffrischung unterziehen konnten. Knappe wollte mir ein Telegramm schicken, wohin ich die Reifen bringen sollte.

Bei leichtem Frost und Schneefall machte ich mich auf den Weg und stieg bei einem greulichen Regenwetter in Chicago aus.

Meine wenig rosigten Gedanken verscheuchte etwas die außerordentliche Liebenswürdigkeit, mit der mich Herr Newman, der Direktor der uns von Herrn Tauscher empfohlenen Woods Motor Vehicle Company, empfing. Hier fand ich glänzend eingerichtete Werkstätten und eine Gastfreundschaft, die nicht zu überbieten war.

Als Gast des Mr. Newman wurde ich in einem der vornehmen Klubs untergebracht, an denen die großen amerikanischen Städte so reich sind, dem Athletic Club von Chicago. Diese Klubhäuser sind eine großartige Einrichtung. Sie bieten nicht nur den unverheirateten Mitgliedern zu verhältnismäßig billigen Preisen Wohnung und Pension, sondern allen Mitgliedern das denkbar Beste und Praktischste an moderner Ausstattung. Dem sportlichen Charakter des Klubs entsprechend, war hier auf Gelegenheit zu freiathletischer Betätigung das Hauptgewicht gelegt. Die große Gymnastikhalle versammelt die Mitglieder schon um 6 Uhr früh zu allen möglichen Übungen an den verschiedensten Geräten, dann geht's zum Souterrain

hinunter ins Schwimmbad, wonach auf den Galerien rings um das Bad das Frühstück eingenommen wird. Jeder geht dann seinen Geschäften nach, doch stehen tagsüber jedem Sportslustigen auch Fechtmeister, Boxer und sonstige Professionals zur Verfügung.

Der Abend wird dem in Amerika sehr beliebten Billardspiel gewidmet, wobei ich manchen eleganten Serienspieler bewundern konnte, oder er wird auf der glänzend eingerichteten Regalbahn verbracht, oder auch mit athletischen Wettbewerben ausgefüllt, die in regelmäßigen Zwischenräumen abgehalten werden. Ich wohnte einem abendlichen Waterpolospiel bei, bei dem mir ganz hervorragende Leistungen in die Augen fielen.

Wer einmal einen solchen Klub gesehen und den vornehmen Sportgeist kennen gelernt hat, der in ihm herrscht, den wird es nicht verwundern, daß die amerikanischen Leichtathleten auch bei den größten internationalen Konkurrenzen wie den Olympischen Spielen geradezu die Situation beherrschen.

Am 26. Februar früh erhielt ich das verabredete Telegramm. Ich sollte mittags mit den Reservereisen in Elkart eintreffen, zu welcher Zeit Knappe und Maaß ebenfalls dort zu sein hofften. Da ich den etwa 180 Kilometer von Chicago entfernten Ort nur rechtzeitig mit dem täglichen Luxuszug Chicago—New York erreichen konnte, den nur Reisende mit durchgehenden Fahrscheinen benutzen dürfen, so war ich meinem lebenswürdigen Gastgeber besonders dankbar, daß er mir bei dem Bahndirektor die ausnahmsweise Erlaubnis erwirkte, mit dem Zug auf ein gewöhnliches Billet bis Elkart mitfahren zu können.

Der Protos-Wagen hatte in den zwei Tagen seit meiner Abfahrt aus Edgerton nur etwa 75 Kilometer vor sich gebracht. Die Schneewehen mußten ihn auch weiter stark aufgehalten haben, und jetzt, wo ich ziemlich trübselig in der luxuriösen Pullman-Car dem Wagen entgegenfaute, fing es bald hinter Chicago wieder zu schneien an.



Die Schneemengen vor Elkart: Schneepflug vor dem Expreszug bei der Arbeit.

Ein erneuter Witterungsumschlag war eingetreten. Dieser häufige Wechsel zwischen starkem Frost und schwüler Wärme in so kurzer Zeit konnte nur in barometrischen Druckverschiebungen seine Ursache haben, die einem gewaltsamen Ausgleich zustrebten.

Er schien sich jetzt vorzubereiten. Ein heftiger Wind wehte plötzlich von dem eigentümlich gelb gefärbten Himmel her, und von Minute zu Minute wurde das Schneetreiben dichter und toller.

In unglaublich kurzer Zeit schwoll der Wind zum Orkan, das fahle Licht verdunkelte sich unheimlich, die unangenehm drückende Luft erschwerte förmlich das Atmen, und mit rasender Gewalt peitschte das entfesselte Unwetter die Scheiben des dahinjagenden Zuges.

Die elementare Plötzlichkeit, mit welcher der Schneesturm einsetzte, wuchs und nun tobte wie einer der entsetzlichen, alles vernichtenden, im Augenblick heranwirbelnden und vorüber-

stürmenden Taifune der Äquatorialgegenden, schnürte Brust und Kehle wie in stummer Erwartung des Neuffersten zusammen.

„Das sieht böse aus“, meinte ein älterer Herr, das betroffene Schweigen unterbrechend, das in dem Rauchsalon des Zuges eingetreten war. „Solch ein Blizzard kann 24 Stunden dauern, und dann ist es ganz ausgeschlossen, mit einem Automobil vorwärts zu kommen. Ich besinne mich aus meiner Jugend, daß es nach einem solchen Sturm lange Zeit selbst mit Pferden unmöglich war, die ungeheueren Schneemassen zu überwinden. Sie tun mir leid,“ wandte er sich direkt an mich, „aber ich glaube, Sie tun am besten, ehe Sie Ihre Gesundheit und Ihre Maschine aufs Spiel setzen, bessere Witterung abzuwarten.“

„Auf unsere Gesundheit“, antwortete ich, „können wir keine Rücksicht nehmen. Sonst wären wir besser zu Hause hinterm Ofen geblieben. Und auch von unserer Maschine müssen wir hier, wo wir kaum ausgefahren sind, das scheinbar Unmögliche verlangen.“

In meinem Innern sah es freilich anders aus. Angesichts dieser tobenden Elemente konnte ich mich den schwersten Besorgnissen nicht verschließen. Das Auto war nur mühsam vorwärts gekommen, und nun noch dieser entsetzliche Blizzard, der von Nordosten zu kommen schien, aus der Anfahrtrichtung des Wagens, und mit unverminderter Heftigkeit schon anderthalb Stunden hindurch noch immer weitere, unabsehbare Schneemengen auf die Erde schleuderte.

Wie wird der Wagen das bestehen? Werden meine Gefährten überhaupt sich bis Elkart durchringen? Und in welchem Zustand werde ich Fahrer und Maschine wiedersehen?

Der Zug fuhr in die Station ein.

Schwer mit den Pneumatiks aus dem Gepäckwagen beladen, verließ ich als einziger ausgestiegener Fahrgast den Bahnsteig. Kopfschüttelnd sahen mir die Beamten und Passagiere nach. Schnell dampfte und keuchte der Expresß davon.



Während des Blizzards in Elstari.

Mühsam hielt ich mich mit meiner Last in dem Sturm aufrecht, der mir Schnee und Hagel schmerzhaft ins Gesicht segte.

Auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes machte ich mich gerade auf, ein in der Nähe gelegenes Hotel aufzusuchen, als ich aus der grauen Dämmerung des Schneegewirbels einen großen Schatten auftauchen sah, der sich langsam näher bewegte.

Ich kann wohl sagen, meine Pulse stockten einen Augenblick. Wie angewurzelt war ich stehengeblieben. Der Schatten sah ungefähr wie ein hohes Planwagen-Auto aus. In dem heulenden Wind war vom Motorgeratter nichts zu hören. Sollte es wirklich mein Protos sein?

Jetzt sah ich's deutlich: Er war's!

Freudig lief ich ihm entgegen. Ach, wie schaute der Wagen aus! Wie ein arg mitgenommener Held, der aus einer Schlacht heimkehrt, wie ein Polarfahrer, der manchen verzweifelten Strauß mit Eis und Schnee zu bestehen gehabt hatte. In dicken Klumpen hingen die weißen Massen an den Rädern,

auf dem Kühler, überall am Wagen, und die übermenschlichen Anstrengungen, ihn durch die Schneestürme auf den entsetzlichen Wegen vorwärts zu bringen, langsam, mit Stockungen, hier und da, wo es gar nicht anders gehen wollte, mit Menschen- und Pferdehilfe, aber doch vorwärts — das konnte ich ohne zu fragen auf den Gesichtern meiner wackeren Gefährten lesen.

„Scheußlich war's und beinahe unmöglich,“ sagte Herr Knappe, „und was nun werden wird, wenn dieser Blizzard noch lange anhält, das weiß ich wirklich nicht. Von hier nach South Bend geht eine elektrische Schnellbahn. Die vorausbefindlichen Wagen haben, da sie sonst nicht durchkamen, ihre Spur benutzt, und das wollen wir jedenfalls auch tun. Die Wegeverhältnisse sind inzwischen ja sicher nur noch schlimmer geworden.“

Wir beschlossen also, von hier erst um 12 Uhr nachts weiterzufahren, wo der Betrieb der Schnellbahn zu ruhen beginnt. Unser Wagen hatte von seiner letzten Station Ligonier bis jetzt mittags 32 Kilometer gemacht, und wir konnten hoffen, bis zum Morgen, wo der Betrieb auf der Bahn wieder anging, die 27 Kilometer bis South Bend zu schaffen. Vielleicht erschöpfte sich bis zur Nacht auch die Gewalt des unausgesetzt fortwütenden Schneesturms.

Das war auch tatsächlich der Fall, als wir um 11 Uhr nachts nach ein paar Stunden Schlaf das Hotel verließen und unseren Wagen in der Garage aufsuchten. Die Luft war kaum noch bewegt, aber furchtbar waren die Schneemengen, die dieser Blizzard uns beschert hatte. Sie lagen schon in der Stadt zu unglaublichen Höhen getürmt, und wie mußte das erst draußen auf freiem Felde sein!

Punkt 12 Uhr fuhren wir beim Licht der Scheinwerfer von Elkart ab, betraten gleich hinter dem Städtchen den Gleiskörper der elektrischen Bahn, und bei kaum merklichem Schneefall ging es hinaus in die tief verschneite Winternacht. . . .

Der Schnellbahnverkehr hatte eine Fahrtrinne auf den Gleisen hergestellt, zu deren Seiten sich die Schneewälle bis

zu drei Meter Höhe erhoben. Auf der Bahn selbst lag der Schnee zwischen den Schienen auch etwa zwei Fuß hoch. In langsamem Tempo waren wir mit aller Vorsicht ungefähr eine Stunde gefahren, als es plötzlich in einer Kurve einen Ruck gab und der Wagen festsaß.

Auf der südlichen Bahnseite hatte der Sturm außerordentliche Schneemengen gegen einen Hügel angetrieben, anscheinend auch noch nach Einstellung des Bahnverkehrs, und wir waren mit der linken Vorderseite, mit Rad und Kühler ganz in die weichen Massen hineingefahren.

Die Schneebank hatte eine Länge von 50—60 Meter. Hilfe war jetzt in der Nacht nicht zu finden und an ein Durchschaukeln nicht zu denken. Wir mußten also den Gleiskörper aufgeben, fuhren $1\frac{1}{2}$ Kilometer bis zu einer Wegkreuzung zurück und waren nun wieder auf die Landstraße angewiesen.

Ohne Pferde war ein Weiterkommen da unmöglich, und so blieb ich in einer kleinen, als Warteraum für die Bahnfahrergäste dienenden Holzbude beim Auto, während Knappe und Maaß sich auf die Suche nach einem Farmergehöft begaben.

Todmüde von dem Marsch in dem tiefen Schnee kamen sie um 5 Uhr morgens mit Pferden zurück, und in mühseligster Quälerei erreichten wir mit einem Bruch, der bei der kolossal überanstrengten ersten Uebersetzung des Wechselgetriebes nicht zu vermeiden war, nach sieben Stunden South Bend und die in Amerika sehr bekannte Automobilfabrik von Studebaker. Hier trafen wir auch Motobloc, der uns an irgendeiner Stelle vorausgekommen sein mußte und nun infolge eines Achsenbruchs zu unfreiwilligem Aufenthalt gezwungen war.

Mr. Studebaker, als dessen Gäste wir in dem sehr guten Oliver-Hotel wohnten, riet uns von der Weiterfahrt ab. Er hatte in seinem Leben keinen solchen Blizzard gesehen und war überzeugt, daß wir auf den meterhoch verschneiten Landwegen nicht weit kommen würden. Wir nahmen aber die gebrochene

Uebersetzung einfach heraus und fuhren programmäßig am 27. Februar morgens ab.

Sobald wie möglich wollten wir Chicago erreichen und kamen diesen Abend glücklich bis New Carlisle. In zehneinhalb Stunden hatten wir nur 22 Kilometer gemacht, und wir waren ziemlich am Ende unserer Kräfte, als wir in einem elenden Gasthaus unterkrochen, wo wir zum Teil auf der Erde nächtigen mußten und der Wirt, ein ungemüthlicher Irishman, für diese glänzende Aufnahme auch noch fünf Dollar pro Person verlangte. Da wir uns weigerten, das zu zahlen, wollte der smarte Geschäftsherr den Wagen bei der Abfahrt arretieren lassen und zog erst vernünftige Saiten auf, als eine Anzahl Ortseinwohner sehr entschieden für uns Partei nahm. Es waren das natürlich Deutschamerikaner, die auch sonst in der Union in einem ziemlichen Gegensatz zu den aus Irland zugewanderten Bewohnern stehen sollen.

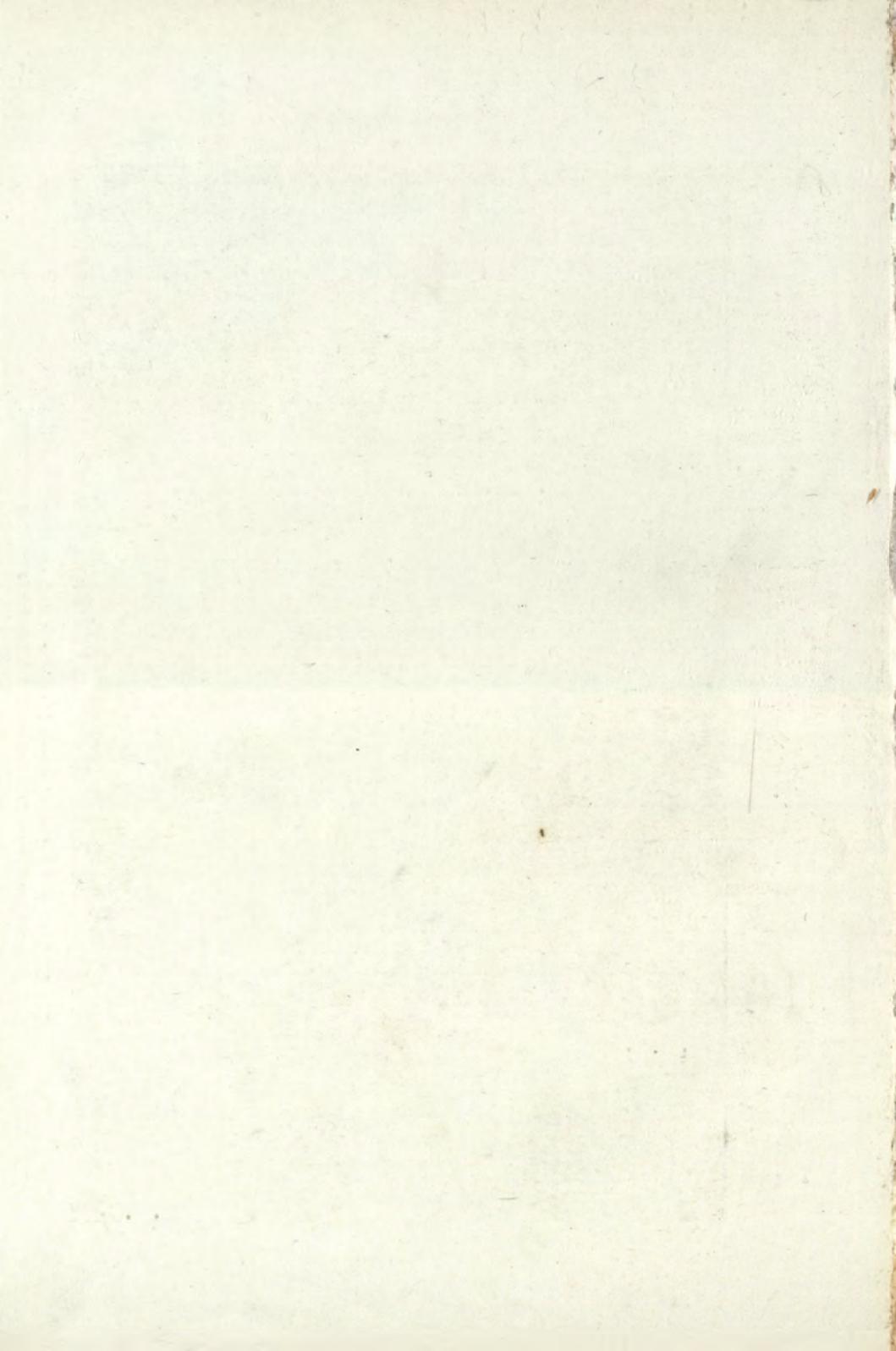
Im Schnecken-tempo quälten wir uns durch den unendlichen Schnee weiter. Mittags war die Luft eigentümlich warm und schwül geworden, und als wir abends 7 Uhr in Rolling Prairie einfuhren, donnerte und blitzte ein wahnsinniges Gewitter über uns, und eine Sintflut platzte dazu nieder, als wenn es in Deutschland „Bauernjungens regnet“. Nach neunstündiger Fahrt blickten wir wieder nur auf 30 Kilometer Tagesleistung zurück. Wir waren jetzt aber nur noch rund 100 Kilometer von Chicago entfernt und konnten hoffen, daß sich die Nähe der Großstadt nun bald bemerkbar machen werde.

Sie tat das auch. Leider nur in einem anderen als in dem erhofften Sinn.

Das Gewitter wütete die ganze Nacht über mit einer Heftigkeit, wie ich es selbst in den Bergen oder an der See bei uns nicht erlebt hatte, und als wir am nächsten Morgen vor die Thür unseres Quartiers traten, bot sich uns ein eigenartiger Anblick dar. Die Bäume, die Häuser, die Telegraphenleitungen, alles war mit einer dicken Eisschicht überzogen. Unter



Die Weltfahrer im Kampf gegen die riesigen Schneemengen vor Chicago.
Zeichnung von Georges Scott in Paris nach Skizzen der französischen Konkurrenten.





Der Protos-Wagen wird aus einem Schneeberg herausgezogen.



Gleiche Leiden bei den Konkurrenten: Der Rotobloc-Wagen im Schnee.

dieser Kristallast, unter Regen und Sturm waren armdicke Nester gebrochen, und die Telegraphendrähte hingen wie seltsam wirre Haarsträhnen so zerrissen und zerzaust an den glasierten Pfählen herunter, daß der Drahtverkehr auf Tage hinaus unterbrochen war.



Die Straßenwalze als Schrittmacher.

Der Regen hatte aufgehört, und aufs neue war starke Kälte eingetreten. Mit Hilfe von sechs Pferden fuhren wir ab, brachen einmal unterwegs durch das Eis eines Straßengrabens ein, die Leute und die Pferde und der Motor taten aber alles mögliche, schaufelten und zogen und rackerten sich redlich ab, und abends erreichten wir unser Ziel Chesterton, jetzt nur noch 80 Kilometer von dem ersehnten Chicago entfernt.

Von einer Besserung der Wege war keine Rede, aber nun mußte es endlich anders werden.

Es wurde anders.

Zur Vorsicht hatten wir wieder einige Pferde für 40 Dollar gehartert, unsern täglichen Durchschnittspreis, der gering war, wenn man bedenkt, was dafür auf den unglaublichen Wegen von Mann und Pferd geleistet werden mußte. Durch einen engen Gang hatten wir das Auto am Abend in die Scheune des Gasthofs gefahren und ließen es nun, da mit der ersten Geschwindigkeit auch die damit verbundene Rückwärtssteuerung herausgenommen war, durch die Pferde rückwärts bis auf die Straße ziehen. Während wir unser Gepäc im Hotel fertig machten, sollten die Fuhrleute die Pferde nach vorne umspannen. Als wir dann wiederkamen, und Herr Knappe das Steuer zum Anfahren ergriff, versagte die Maschine zu unserem Erstaunen.

Die Untersuchung ergab Bruch der Steuergabel. Er war dadurch entstanden, daß die Fuhrleute die Pferde nicht bloß umgespannt, sondern den Wagen auch ohne Auftrag bis auf die Mitte der Straße gezogen hatten. Die Vorderräder hatten dabei noch schräg und tief in dem seitwärts aufgeschaukelten Schnee gestanden, so daß beim Anziehen, da niemand das Steuer richtig einstellte, die Gabel in Stücke ging.

Dem Uebereifer der guten Leute verdankten wir eine schwere Panne, die uns mindestens zwei Tage Aufenthalt kostete. Es war der erste ernsthafte Stop seit dem Start. Und Chicago nur noch 80 Kilometer entfernt! Die nahe Großstadt sandte uns das beinahe schon todsichere Malheur in verstärkter Auflage!

Eine Reparatur an Ort und Stelle war ausgeschlossen. Maas war überdies infolge Fiebers, verursacht durch ein schmerzhaftes Zahngeschwür, zu Bett geblieben und sollte mit der Bahn nachkommen. Was war anderes übrig, als Leute und Pferde zu entlassen und schleunigst nach Chicago zu dampfen, um das gebrochene Stück so schnell wie möglich zu reparieren. Ich übernahm diese Mission, da ich mit den Verhältnissen in Chicago schon bekannt war, und konnte frühestens in 24 Stunden zurück sein.

Ehe ich abfuhr, hatte ich mit Snape eine längere Unterredung.

Ihre Folge war, daß ich mit einer zweiten Mission nach Chicago ging, die mehr Schwierigkeiten bot als die gebrochene Steuergabel, ja von deren glücklicher Lösung geradezu die ganze Weiterfahrt abhing.



6. Kapitel.

Die Trennung der Protosmannschaft.

Die Ursachen. — Eine Unterredung mit Herrn Knappe. — Mr. Newman als Helfer. — Engagement des Chauffeurs Snyder. — Der Wagen endlich in Chicago. — Die Millionenstadt. — Ein wichtiges Telegramm. — Einschneidende Aenderung der Fahrtdisposition.

In dem ganzen großen Chicago mit seinen 1 700 000 Einwohnern kannte ich nur einen einzigen Menschen näher, Mr. Newman von der Woods Motor Vehicle Company, meinen freundlichen Gastgeber aus den Tagen meines ersten dortigen Aufenthalts. Zu ihm lenkte ich daher auch jetzt meine Schritte, als ich am Spätnachmittag des gleichen Tages angekommen war.

Mr. Newman, ein kleiner bartloser Herr von österreichischer Abstammung, saß in seinem großen, hellen, einfachen, nach ameritanischer Art nur mit Schreibtisch und einigen Stühlen möblierten Bureau. Es wurde durch eine Glaswand von dem Nebenraum getrennt, in welchem der zweite Direktor der Motor Company seinen Platz hatte. Er war nicht wenig überrascht, als ich mit dem wohlverschürzten, gebrochenen Steuerteil unter dem Arm eintrat, mich schon nach so kurzer Zeit wiederzusehen.

„Nanu? Was bringt Sie denn schon wieder her?“ rief er mir entgegen, und die Energie, die für das Wesen dieses liebenswürdigen Menschen und tüchtigen Geschäftsmannes charakteristisch war, straffte sichtlich den kleinen Körper. „Hoffentlich ist der Grund Ihres Kommens kein unglücklicher!“

„Ein glücklicher ist es nicht“, erwiderte ich. „Sie werden mir recht geben, wenn ich dieses Paket ausgewickelt habe.“

„Das ist allerdings ein großes Pech!“ sagte er, als er die Bescherung sah. „Was sollen wir da machen?“

„Die Hauptsache ist, daß wir so schnell wie möglich weiterfahren können. Es wird also das beste sein, Sie lassen den

Bruch sogleich reparieren, damit ich morgen wieder zurückfahren kann, und nehmen ein Modell ab, wonach eine neue Steuergabel angefertigt wird, die wir dann später hier einsetzen.“

Mr. Newman stimmte mir zu, rief sofort durch sein Tischtelefon nach den Fabrikräumen und ging dann selbst dahin, um anzuordnen, daß die Reparatur noch während der Nacht gemacht würde.

Die technische Seite meiner Mission war damit erledigt. Es blieb die andere, die mir schwer auf der Seele lag. Ich hoffte wohl, daß mir der in vielen Sätteln gerechte Mr. Newman auch da würde helfen können, aber würde er es so schnell können, wie es erforderlich war? Und so gut, daß die Weiterfahrt nach bester Möglichkeit gesichert wurde? Vieles, wenn nicht alles hing jetzt von diesem kleinen Herrn ab, dem ich mich nicht nur zu großem Dank verpflichtet fühlte, sondern dem ich auch ein außerordentliches Vertrauen entgegenbrachte.

„Und nun habe ich noch eine andere Bitte auf dem Herzen“, sagte ich, als er wieder an seinem Schreibtisch Platz genommen und mir versichert hatte, daß die Reparatur morgen früh fertig sein würde. „Wollen Sie mir auch in einer persönlichen Angelegenheit behilflich sein?“

„Was ich für Sie tun kann, werde ich gern tun,“ antwortete er, mich groß und fragend anblickend, „— gerne, soweit es in meinen Kräften steht.“

Ich teilte ihm nun den Inhalt des Gesprächs mit, das ich am Morgen in Chesterton mit Herrn Knappe gehabt hatte.

Auf unserer ganzen bisherigen Fahrt waren durch die Unkenntnis der Amerikaner über das Verhältnis, in welchem wir drei deutschen Fahrer untereinander und zum Wagen standen, die Herren Knappe und Maaß in den Zeitungen und in den Anschauungen der Leute weniger zur Geltung gekommen als ich. Man konnte oder wollte sich drüben trotz aller Aufklärungen nach dieser Richtung offenbar nicht vorstellen, daß ich als preußischer Offizier lediglich als gleichberechtigter Mitfahrer an der Expedition teilnahm, und daß die Herren Knappe und Maaß



Die Randolphſtraße in Chicago.

nicht die Chauffeure des Wagens waren, wie ſolche alle anderen konkurrierenden Wagen hatten, ſondern gleich mir Herrenfahrer, die als Ingenieure allerdings auch die Mechanikerarbeiten mitzubeforgen hatten.

Dieſe falſche Auffaſſung bei der Bevölkerung fing ſchon am Start an. In dem von der „New York Times“ herausgegebenen und in Tauſenden von Exemplaren über ganz Nordamerika verbreiteten Fahrtdüchlein hieß es vorneweg unter der Rubrik „Konkurrenten“ unter Nr. 6: „Protos, German, — Lieut. Koeppen, Engineer Hans Knape, Engineer

Ernest Maass.“ Mein Name wurde an erster Stelle genannt, und die Bezeichnung der beiden anderen Herren als „Engineer“ leistete wohl auch der Verwechslung der Begriffe „Ingenieur“ und „Mechaniker“ Vorschub. Was bei den Herren Knappe und Maass also besonders anzuerkennen war, daß sie als reine Amateure an die Schwierigkeiten der Riesenfahrt herangegangen waren, während auf allen anderen Wagen berufsmäßige Mechaniker saßen, das kam in Amerika nicht zur Geltung, zumal dort im allgemeinen die Unterschiede zwischen Amateur und Professional, zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht so betont werden als in anderen Ländern.

Laut unserer Vereinbarung hatten die Herren Knappe und Maass in erster Linie für die technische Seite der Expedition und insbesondere dafür Sorge zu tragen, daß unser Gefährt dauernd in brauchbarem Zustande blieb, während mir die Organisation der Reise, die Disposition über die Reservematerialien und die Korrespondenz mit der Heimat und der Fahrtleitung oblag. Die Folge hiervon war, daß meine beiden Gefährten sich nach Ankunft in einem Ort zunächst um die Maschine zu schaffen machen mußten, und mir, der ich von diesen technischen Arbeiten frei war, mehr die vielen Repräsentationspflichten zufielen, denen wir uns nicht entziehen konnten. Dieses natürliche Ergebnis unserer Arbeitsteilung bestärkte aber nur die amerikanische Bevölkerung in dem falschen Glauben, ich sei der Führer des Wagens, und die Herren Knappe und Maass wären nur meine Chauffeure, und dieser durch nichts zu bekämpfende Irrglauben fing an, störend zu werden.

Herr Knappe erklärte mir in der Unterredung direkt, nach seiner und Herrn Maass' Ansicht könne eine Besserung in dem durch keinen von uns verschuldeten Mißverhältnis nur geschaffen werden, wenn eine Trennung zustande käme. Da sie sich denken können, daß für mich als Offizier ein Zurücktreten sehr peinlich sein würde, so wollten sie mir die freie Wahl überlassen: Falls ich auf der Weiterfahrt bestände, würden sie zurücktreten; falls ich aber ein geeignetes Arrangement, die Fahrt mit fremder

Hilfe fortzusetzen, nicht finden und dann doch zu dem Entschluß des Rücktritts kommen würde, wollten sie beide die Expedition weiter durchführen.

Meine Versuche, Herrn Knappe umzustimmen, blieben erfolglos, und so erklärte ich denn, daß ich unter keinen Umständen die Weiterfahrt aufgeben wolle noch könne und so gleich in Chicago zusehen werde, einen geeigneten Ersatz zu bekommen. Ich bedauerte im übrigen aufrichtig, zwei so tüchtige Helfer durch die obwaltenden Umstände zu verlieren, und Herr Knappe gab mir darauf die ausdrückliche Versicherung, es täte ihnen ebenfalls leid, daß es so gekommen wäre, aber die nun einmal notwendige Trennung solle in allem Frieden und ohne die geringste Bitterkeit vor sich gehen.

Dies alles erzählte ich Mr. Newman, um ihn schließlich, aufs äußerste auf seine Antwort gespannt, zu fragen:

„Würden Sie in der Lage sein, mir einen brauchbaren Chauffeur zu verschaffen, der zu einer solchen Fahrt bereit wäre, und zwar schnell verschaffen, so schnell als irgend möglich?“

„Ich glaube, ich werde das können“, meinte Mr. Newman in seiner geschäftsmäßigen Ruhe und ahnte kaum, ein wie großer Stein mir in diesem Augenblick vom Herzen fiel. „Ich habe da einen sehr tüchtigen Mechaniker und Fahrer, nebenbei ein Deutschamerikaner, der augenblicklich, wo unsere Fabrik etwas ruhiger geht, abkömmlich wäre. Zufällig hat er erst neulich, als Sie zum erstenmal hier waren, zu mir geäußert, er hätte wohl Lust, auch mal eine solche Fahrt mitzumachen. Einen Augenblick, bitte, er wird gleich da sein, Sie können ihn sich dann gleich selbst ansehen.“

Nach wenigen Minuten betrat der Chauffeur Snyder die Office, ohne von dem Anlaß in Kenntnis gesetzt zu sein, der ihn herbeirief.

„Sie haben mir kürzlich gesagt“, wandte sich Mr. Newman an ihn, „Sie hätten wohl Lust, an einer Autofahrt wie New York—Paris teilzunehmen. Hier bietet sich Ihnen Gelegenheit, diese Fahrt selbst noch mitzumachen. Herr Koeppen —“ und

damit machte er uns bekannt, „ist der Führer des deutschen Wagens und würde Sie gerne, da er augenblicklich allein ist, als Chauffeur mitnehmen. Sie müssen dann gleich morgen mittag mit ihm nach Chesterton fahren, wo der Protos zurzeit liegt, und Ihre weiteren Vorbereitungen während des Aufenthaltes treffen, der für den Wagen später hier vorgesehen ist.“

Mr. Snyder erklärte sich mit Freuden bereit. Seine Bedingungen waren bescheiden, und nach kurzer Verhandlung waren wir einig.

Was ich mir als äußerst schwer, wenn nicht unmöglich in der fremden Stadt vorgestellt hatte, war mit Hilfe dieses famosen Mr. Newman in kaum einer halben Stunde erledigt und perfekt. Ich war ganz außerordentlich froh darüber, zumal ich nach allem, was ich von Mr. Snyder sah und hörte, die Gewißheit haben konnte, eine wirklich tüchtige und auch sportlich interessierte Kraft gefunden zu haben. Das einzige, was mir ein gewisses Bedenken machte, war die Frage, ob Snyder, der körperlich nicht zu den Stärksten gehörte, den zukünftigen Anstrengungen gesundheitlich würde gewachsen sein. Denn darüber war ich mir klar, daß die Anforderungen der Fahrt, die für drei Mann kaum zu bewältigen gewesen waren, für zwei Mann, für Snyder sowohl wie für mich, nun oft ins Ungemessene steigen und Strapazen verlangen würden, denen nur kräftige Konstitutionen gewachsen sind. Die Gewißheit und das Bedenken, beides bestätigte sich später.

Vor der Hand aber war ich über das so schnell und so glücklich Erreichte seelenvergnügt. Ich hatte die Garantie für den guten Fortgang des deutschen Unternehmens in der Tasche, mit dessen glücklicher Durchführung der gute Ruf unserer Automobilindustrie, ja allgemein die Ehre des deutschen Namens verbunden war.

Das war die Hauptsache, alles andere mußte sich von selber finden.

Guten Muts kehrte ich am nächsten Nachmittag mit der reparierten Gabel und Mr. Snyder nach Chesterton zurück



Die Wege vor Chicago.

und hatte die Freude, zu sehen und von Herrn Knape bestätigt zu hören, daß der neue Chauffeur in sehr geschickter Weise die Gabel wieder der Steuerung einfügte.

Am 3. März morgens setzten wir drei, während Herr Maaß noch das Bett hütete, den Wagen glücklich wieder in Bewegung. Die Wege wurden besser, da hier der Blizzard nicht in seiner ganzen Schwere gewütet hatte und auch die Nähe Chicagos nun zu spüren war. Nach kaum zwölf Kilometer Fahrt brach uns zwar abermals in einer tieferen Schneestelle die Steuergabel, aber es fand sich schnell eine gute Schmiede in der Nähe, und der nicht gar so schlimme Bruch war nach drei Stunden wieder tadellos von Mr. Snyder geheilt. Flott ging es dann mittags auf Chicago weiter, die tausend feindlichen Mächte, die uns davon so lange abgehalten hatten, gaben sich endlich unserer Ausdauer besiegt, die Silhouette der Großstadt tauchte in der Ferne am abendlichen Himmel auf, an ihrer Grenze empfing uns eine Anzahl Wagen mit Mit-

gliedern der Chicagoer Automobilklub's, und um 7 Uhr abends stoppten wir vor der Fabrik des Mr. Newman den Motor ab.

Nach schrecklichen zehn Tagen hatten wir diese von Edgerton noch nicht 300 Kilometer entfernte Hauptetappe erreicht, die Thomas schon am 28., Züst und de Dion am 29. Februar nach mehrtägigem Aufenthalt wieder verlassen hatten, und in die jetzt auch Motobloc einlief. Zum drittenmal betrat ich die Millionenstadt, aus der es nun glücklicherweise kein Zurück mehr gab. Da nach unserem Fahrtreglement am 5. März von allen Wagen da, wo sie gerade waren, der Zug nach Seattle genommen werden sollte, so hatte ich zwei Tage Zeit, sowohl in den vorzüglichen Newmanschen Werkstätten die erforderlichen Verbesserungen am Steuer, an den Benzinleitungen usw. vornehmen zu lassen, als auch mir Chicago etwas näher anzusehen.

Porcopolis, die Schweinestadt!

Nach Upton Sinclair könnte man meinen, das hat eine doppelte Bedeutung. Ich habe zwar die Lasterhöhlen nicht gesehen und bin den Spuren des „Sumpfs“ keineswegs nachgegangen, nach den Eindrücken, die ein kurzer Aufenthalt in einer solchen Riesenstadt geben kann, möchte ich aber glauben, daß die Schattenseiten hier kaum wesentlich dunkler sind als an anderen Großplätzen des Kapitals und des Glends, der Vergnügungssucht und der aufreibenden Arbeit.

Chicago macht, trotzdem bei weitem die meisten Bewohner, ähnlich wie in dem nahen Milwaukee, deutschen Ursprungs sind, einen uramerikanischen Eindruck. Die hohen Häuserreihen, die nur selten von Parks unterbrochen werden, der polternde Verkehr von Stadt- und Straßenbahn, von Omnibussen und Fahrzeugen aller Art, die nervöse Hast jedes einzelnen, gleichviel ob Bankherr oder Fabrikmädel, Großschlächter oder Speicherarbeiter, die Ungeniertheit im Lokal und auf der Straße, die nur an sich selbst zu denken scheint, die unendlichen Geschäftshäuser und Offices, deren Türen durch alle zwanzig und dreißig Etagen kaum stillstehen — alles läßt erkennen, daß der Ameri-

kaner nur von einem Gedanken befeelt ist, den das Wort „business“ in sich faßt —, ein Wort, das einem ebenso von den grellbunten Riesenplakaten und den blendenden Lichtreklamen, wie von den bleichen Frauenantlitzern und den grauen, trotz der jünglinghaften Bartlosigkeit doch seltsam alten Gesichtern der Geschäftsherren entgegenspringt.



Die riesigen Viehhürden von Chicago.

Geldverdienen, ob auf geraden oder ungeraden Wegen, ob im Rahmen des ehrbaren Kaufmanns oder unter pfiffiger Umgehung der Gesetze, ist alles in Amerika. Und man muß staunen, mit welcher Energie diesem Leitmotiv drüben von allen Bevölkerungsklassen nachgegangen wird.

Chicago nimmt im Handelsleben der Union die erste Stelle ein und ist ihr wichtigster Eisenbahnknotenpunkt. Zwischen zwei und drei Milliarden Dollar beträgt der jährliche Warenumsatz. Sein Getreideverkehr, sein Holz-, Eisen- und Ledermarkt ist enorm. Ihre Hauptsignatur erhält die „Windy City“ aber

durch die Viehflächtereien, die im Osten des Weichbildes nach der Richtung hin liegen, woher die unendlichen Mengen von Rindern und Schweinen und Schafen aus den riesigen Reservoiren Iowa und Nebraska zu dieser Zentrale strömen. Kilometerweit sieht man da nichts als Hürden und Einzäunungen, die hier die Stränge der Güterbahn, dort die Gebäude der Fleischverarbeitungsfabriken in weitem Abstand begrenzen.

Wie in diesen Fabrikationsräumen, wo das lebende Schwein in kaum fünf Minuten sich in Pökelfleisch oder Wurst verwandelt, sieht es auch in der ganzen Stadt nicht allzu sauber aus. Wo man hobelt, fallen Späne, aber übermäßig schmutzig habe ich's selbst in den trüben Märztagen nirgends gefunden, und ich kann mir wohl vorstellen, daß Chicago von der Wasserseite, da, wo sich die ausgedehnten Anlagen des Jackson- und des Lincoln-Paris an dem Michigansee entlang ziehen, an schönen Sommertagen sogar einen recht freundlichen Eindruck machen kann.

Zu Verschönerungstaten großen Stils läßt es wohl überall in der Union das fast mit jeder Präsidentenwahl wechselnde Stadtrequiem und der ausschließlich aufs Praktische und Nützliche gehende Gesamtjinn nicht kommen. Die städtischen Großtaten drücken sich vielmehr in den Statistiken von Handel und Verkehr, in der Plötzlichkeit, mit der ganze Stadtviertel entstehen, und der Großartigkeit einzelner Bauwerke und Einrichtungen aus.

Chicago gehört zu den amerikanischen Städten, die kaum 50 Jahre alt sind und vor nicht langem eine elementare Katastrophe zu überstehen hatten. Es brannte 1871 und 1874 fast total nieder. Dem regen Stadtgeist konnte das Feuer nichts anhaben. Binnen kurzem entstand Chicago aus Schutt und Asche wieder und mußte seine Stellung in der amerikanischen Handelswelt trotz dieser harten materiellen Schläge nicht bloß zu wahren, sondern bald noch weiter in geradezu ungeahnter Weise zu erhöhen.

Mehr als alles andere muß bei dem großen amerikanischen Gemeinwesen solch rasches Entstehen, solch plötzliches Vergehen unter der Riesenfaust feindlicher Elemente, solch schnelles Wiedererheben imponieren.

Auch im Chicagoer Automobilklub fand ich einen lebhaften Unternehmungsgeist. Für unsere Fahrt interessierte man sich außerordentlich. Ich saß im Klub am 4. März abends, als ich durch ein Telegramm überrascht wurde, das von der Fahrtleitung aus Paris kam. Kurz und bündig teilte es mit:

„Bahnbenutzung am 5. März nach Seattle



Snyder

Koeppen

Der neue Chauffeur Snyder am Steuer.

nichterlaubt, Wagen müssen mit eigener Kraft bis San Franzisko gehen.“

Die Tragweite dieser Aenderung war mir, offen gesagt, im Augenblick nicht ganz klar. Erst später sollte ich es recht empfinden, wie nachteilig und schwerwiegend sie gerade für unseren Protoswagen war. Immerhin schien es mir nun ziemlich sicher, daß es auch für die vorderen Wagen nicht möglich sein würde, Alaska noch zur Winterzeit zu erreichen. Wer oder was die unverständliche Aenderung einer durchaus richtigen Disposition veranlaßt hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Auch ob man im Prinzip zu einer derartigen Aenderung nach vollzogenem Start berechtigt war, lasse ich dahingestellt. Jedenfalls war ich nun genötigt, meinerseits alle Dispositionen zu ändern und vor allem schleunigst dafür zu sorgen, daß ich nicht mit Reserveteilen und Pneumatiks in Bedrängnis kam.

Ich depeschierte daher am nächsten Morgen sofort nach Seattle, mir einen guten Teil der dorthin gesandten Güter per Express nach Omaha entgegenzuschicken. Was und wieviel ich brauchen würde, ließ sich schlechterdings nicht übersehen. Schnee war jetzt kaum mehr von oben zu befürchten, aber er



Abfahrt von Chicago mit Snyder und einem Piloten.

lag noch unten, und die Wege mußten sich bei der jetzt herrschenden Temperatur von 6—8 Grad Wärme im aufgeweichten Zustand befinden. Man versicherte mir wohl, daß die schlimmsten Schwierigkeiten nun sicher überstanden seien, aber da ich auch den Schmutz auf amerikanischen Landstraßen genügend kennen gelernt hatte, mußte ich doch auf alles mögliche gefaßt sein.

Ich verfügte noch über vier Dunlop-Reservepneus. Rechtzeitig mehr von Seattle zu bekommen, war meine Haupt Sorge. Bis Omaha waren es rund 300 Kilometer. Passierte uns nichts Besonderes, so konnten wir mit dem gut wieder aufgefrischten Auto die Strecke, schlecht gerechnet, in sechs bis sieben Tagen schaffen. Da der Eisenbahnverkehr in Amerika tadellos funktioniert, konnte ich auch hoffen, daß in etwa vier Tagen das Gewünschte aus Seattle dort zur Stelle sein würde. Daß Störungen in dieser Beziehung eintreten könnten, fürchtete ich keinesfalls.

Wir sollten durch die Wege, durch unser nun schon übliches Pech und durch die Eisenbahn, oder richtiger die Zollbehörde, bald erfahren, daß auch im Automobilsport erstens alles anders kommt, zweitens wie man denkt.

7. Kapitel.

Die veränderte Situation.

Nennen statt Tourenfahrt. — Im Schmutz durch das reiche Iowa. — Eine gefährliche Schleuderei. — Ueber den Mississippi. — Die Clintoner Turner. — Landwirtschaftlicher Großbetrieb. — Die Heimat der Quäker Dats. — Die ersten Indianer. — Pneumatikforgen. — Ein fataler Aufenthalt.

Am Nachmittag des 7. April ^{Wetter} setzte ich mit Enyder nach herzlicher Verabschiedung von meinen Chicagoer Freunden und meinen früheren Gefährten die Reise nach Westen fort. Köstliche Blumen, die Hurras unserer Freunde und die besten Erinnerungen geleiteten uns.

Am Vormittag desselben Tages war Motobloc gestartet. Die übrigen Konkurrenten hatten beträchtliche Vorsprünge, de Dion rund 200, Büst 450, Thomas gar 850 englische Meilen.

Man wird es verstehen, wie außerordentlich ungünstig die veränderte Fahrtdisposition für unseren deutschen Wagen sein mußte. Bisher war es gleichgültig, wie weit wir in den Vereinigten Staaten kamen, da alle am 5. März sich nach Seattle und von da gemeinsam nach Alaska zu begeben hatten. Jetzt kam es darauf an, so schnell als möglich San Francisco zu erreichen, um von dort einzeln, wie man gerade ankam, mit der nächsten Dampfergelegenheit gen Norden zu gehen. Die vordersten Wagen hatten natürlich die meisten Chancen, das am ehesten zu bewirken.

Bisher war es eine Tourenfahrt, bei der die Zeit, in welcher jeder Wagen die außerordentlichen Hindernisse von Boden und Witterung überwand, keine Rolle spielte, und das Vorwärtkommen weniger von der Leistungsfähigkeit des Wagens als von der Größe und Bereitwilligkeit des Beutels abhing, aus welchem die Hilfe von Menschen und Pferden bezahlt wurde. Während unsere Konkurrenten tausend und mehr

Dollars ausgaben, haben wir noch nicht zweihundert für Pferde gezahlt. Jetzt wurde mit einem Male ein Rennen gewünscht, für das sich die amerikanischen Landstraßen so wenig wie möglich eignen, und das schließlich auch keinen Zweck hatte, weil selbst der erste Wagen auf dem Umwege über San Francisco nach meiner Ueberzeugung zu spät nach Alaska kommen mußte, um dort noch den Winter und damit die Möglichkeit des Weiterfahrens vorzufinden.

Infolge dieser Ueberlegung hielt ich auch jetzt dafür, daß es für die glückliche Beendigung der Gesamttour weniger auf die Schnelligkeit als auf Sicherheit ankomme, doch erschien es mir immerhin wünschenswert, einen besseren Anschluß an die vorderen Wagen zu gewinnen. Wo es die Verhältnisse gestatteten, wollte ich also die Geschwindigkeit meines Protos sprechen lassen, wo es die Wege verboten, aber wie bisher mit aller Vorsicht fahren. Jede Panne, die einen kürzeren Aufenthalt verursachte, mußte jetzt jedenfalls als etwas Uergerliches, jeder Zwischenfall, der uns womöglich tagelang außer Gefecht setzte, geradezu als etwas Fatales empfunden werden.

Zunächst verboten die Wege jeden Renngedanken durchaus. Es war auffallend, wie wenig Schnee wir westlich von Chicago fanden. Es machte den Eindruck, als hätte der von Osten gekommene Wettersturz mit Blizzard und Gewitter am Michigansee vollkommen haltgemacht. Aber die Wintermonate hatten doch auch diesen Gegenden hohe Kältegrade und manche Schneefälle gebracht, und dieser Winterschnee war nun in der Märzsonne im schönsten Bergehen. Die Landstraßen befanden sich insolgedessen in einem trostlosen Schmutzzustand und waren besonders an den tiefer gelegenen Stellen des hügeligen Geländes, wohin die Wässer abflossen, beinahe grundlos.

Im allgemeinen fand sich unter den oberen aufgeweichten Schichten glücklicherweise ein festerer Grund, auf dem die Hinterräder fassen konnten, und nur diesem Umstand verdankten wir es, daß wir mit der ersten und zweiten Geschwindigkeit überhaupt vorwärts kamen. Zur Ueberwindung der oft 80 bis

120 Meter langen Hügel mußten wir zu einer eigenartigen Prozedur greifen. Mit voller Kraft sausten wir in dem Modder bergauf, bis die Maschine nach etwa zwanzig Metern zum Stillstand kam. Dann ging's durch die so geschaffene Fahrtrinne zurück und mit einem Anlauf aufs neue in den Schlamm und Schmutz hinein, bis der Motor abermals nicht weiter kam. Da der Kühler vorne dabei über und über mit Rot bespritzt wurde, kochte das Wasser bald, und wir mußten reichlich Del geben, um die Prozedur unter unendlichen Qualmwolken so lange zu wiederholen, bis wir den Gipfel hatten. Bergab ging es dann gleitend und glitschend um so schneller. Die vielen Höhen, auch zwei Reifendefekte, hielten uns aber doch so lange auf, daß wir über Tagesleistungen von 60 Kilometern nicht hinaus kamen und am dritten Tage mittags erst den kleinen Ort Dixon erreichten.

Der Weg, der von hier nach der größeren Stadt Clinton führte, war leidlich gut, und alsbald versuchten wir auch, seit Wochen zum erstenmal, ein richtiges Tempo zu fahren. In unserem Drang nach vorwärts überschätzten wir jedoch die Güte des Weges, und an einer Talkurve, wo der Schmutz noch nicht aufgetrocknet war, kam der Wagen in voller Fahrt ins Schleudern, drehte sich vollkommen herum und blieb unter der Wirkung der Bremse mit einem Ruck stehen.

Mit genauer Not waren wir einem größeren Malheur entgangen.

Hätte das schwere Hinterteil des immer noch stark bepackten Wagens diesen nicht ganz um seine Längsachse gedreht, so daß nun die Haube in die Richtung zeigte, aus der wir gekommen waren, oder hätte die Bremse zu früh die Schleuderbewegung gehemmt, so wären wir fraglos durch den Graben und gegen einen kräftigen Baum gefahren, was weder dem Motor noch den Insassen sonderlich gut bekommen wäre. So hatten wir bloß einen Pneumatikdefekt zu beklagen, da die Decke des einen Hinterreifens durch die Drehung aus der Felge gerissen worden war.

Allerdings war es schon der dritte Mantel, den wir seit Chicago neu auflegen mußten, und wir behielten nur noch einen einzigen in Reserve; aber die Freude, einem fataleren Mißgeschick entgangen zu sein, war doch zu groß, als daß wir in diesem Augenblick uns ängstlichen Sorgen hingegeben hätten, und in flottem, wenn auch vorsichtigerem Tempo fuhren wir Clinton und dem größten Flusse Nordamerikas, dem Mississippi, entgegen.

In Fulton, dem diesseitigen Brückenkopf, wurden wir von dem deutschen Turnverein aus Clinton mit Automobilen, Fahnen und Hurras rührend empfangen. In stolzem Zuge ging es auf der langen Holzbrücke über den „Vater der Ströme“ nach der festlich besagkten Stadt hinein, die entsprechend dem Hauptteil ihrer Bewohner gemüthlich deutsch ausschaut.

Die Breite des Mississippi ist imposant, aber seine Ufer sind flach und reizlos, und der Gesamteindruck ähnelt dem, den etwa die untere Elbe bietet, wenn sie zur Frühjahrszeit das Uferland weit überschwemmt hat.

Nach einem Festessen fand uns zu Ehren abends in dem Verein ein Schauturnen statt, wo ich ganz ausgezeichnete Leistungen bewundern konnte. Den Clintoner Turnern leuchtete dabei ordentlich die Freude aus den Augen, vor einem deutschen Landsmann zu zeigen, daß der heimische Turnsport auch in Amerika seine tüchtigen Pflegestätten hat. Auch durch manches gemeinsam gesungene Volkslied bekräftigten die Clintoner Deutschen, daß sie ihre alte Heimat nicht vergessen haben. Ein Album mit Ansichten der Stadt, das mir zum Geschenk gemacht wurde, ist mir eine liebe Erinnerung an die kurzen frohen Stunden meines dortigen Aufenthalts.

Als wir am 10. März um 6 Uhr früh unsere Fahrt fortsetzten, sahen wir bald unsere Hoffnung auf die Fortdauer besserer Wege getäuscht. Es war dieselbe Leier wie hinter Chicago, schönes Wetter, modderige Straßen, hügelige Landschaft, in der das erste Frühlingssgrün aufsproß, vor uns der ständig lachende

Motor, um uns und hinter uns die blaugrauen, in die Augen beißenden, übelduftigen Dampfwolken der grimmig arbeitenden und doch nur wenig vor sich schaffenden Maschine. So sahen wir nicht allzu viel von der Gegend, die mich im ganzen lebhaft an mein heimatliches Westfalen erinnerte. Zu beiden Seiten des Weges dehnten sich dunkle, fruchtbare Felder weilig ins Weite, häufig im Hintergrund von Laub- und Nadelholzwäldern begrenzt. Allerdings fehlen die westfälischen Dörfer. Die



Auf der Fahrt nach dem Westen: Interessierte Zuschauer.

Farmer wohnen hier in Iowa in einzelnen, weit auseinander liegenden Gehöften, bei denen auch die Wohnhäuser aus Fachwerk gebaut sind. Ihr einziger Schmuck ist eine Veranda, selten sieht man Gärten, niemals einen Park. Das Praktische, der Gelderwerb, scheint auch hier der alleinige Gesichtspunkt zu sein.

Wie alles in Amerika, wird auch die Landwirtschaft im großen betrieben. Bestellung und Ernte auf diesen gesegneten Gefilden zwischen dem Mississippi und Missouri, der eigentlichen Kornkammer der Union, ist auf dem dünnbevölkerten Riesenareal nur mit Hilfe all der ingeniosen Maschinen mög-

lich, in denen Amerika vom Dampfpflug und Säapparat bis zu Garbenbinder und Dreschmaschine bahnbrechend gewesen ist. Iowa produziert allein jährlich 600 Millionen Bushels Körnerfrüchte und betreibt nebenbei die größte Schweinezucht der Union und nächst Texas auch die größte Rindviehzucht. Das Tiermaterial ist entsprechend dem Reichtum der Felder erstklassig, doch sahen wir, wo wir gerade durchkamen, keine großen Herden, da es auf diesem Strich an Wiesen mangelte. Auch da, wo das nicht der Fall ist und große Viehbestände gehalten werden, arbeiten die Farmer in der Hauptsache mit dem ergiebigeren Kunstdünger und erzielen damit auf dem von Natur günstigen, schweren und schwarzen Boden ungeheure Ernten.

Die dicke, fette Humusschicht, die auch auf den Wegen lag, erschwerte uns in ihrem aufgeweichten Zustand das Vorwärtkommen derartig, daß wir in Clarence kurze Nachtstation machen mußten und erst am nächsten Nachmittag unser Ziel Cedar Rapids erreichten.

Diese wieder ganz amerikanische Stadt, die es in kurzen Jahrzehnten auf 50 000 Einwohner gebracht hat, ist der Fabrikationsort der weltbekannten Quäker Oats, deren Reklameplakaten man überall auch in Deutschland und in Berlin begegnet. Aus der am Bahnhof gelegenen Stammfabrik gehen täglich ganze Waggonladungen dieses nahrhaften Hafermehlgebüdes in alle Weltteile, und ich bin auf meiner späteren Reise sogar in den kleinen mandschurischen Flecken auf diesen alten Bekannten aus Cedar Rapids gestoßen.

So nüchtern und geschäftsmäßig die Stadt ist, so reizend mutet ihre Umgebung an, wo in Wald und Berg, durchströmt von dem munteren „Rote Ceder“-Fluß, sich die wohlhabenden Kaufherren hübsche Sommervillegiaturen geschaffen haben. Ich sah dieses liebliche Dorado auf einer Spazierfahrt, die ich nachmittags mit Mr. Aberill vom dortigen Autoklub bei wundervollem Sommerwetter unternahm.

Wärme und Wind hatten allmählich ihre Wirkung auf die Wege nicht verfehlt. Sie wurden jetzt endgültig besser, zu-

mal nun auch von seiten der Landbevölkerung etwas für sie getan wurde. Um die Straße in ihrem ausgefahrenen Zustand nicht ganz trocken und hart werden zu lassen, bemerkte ich wiederholt Gespanne, die von den einzelnen Ansiedlungen mit einer Art hölzernen Schneepflug die Wege planierten, was dann, wenn die Sonne recht tüchtig niederbrannte, bald eine glatte und steinharte Oberfläche ergab. Nach anhaltenden Regenperioden muß das auch häufiger im Sommer wiederholt werden. Jedenfalls ließ der Motor ein so wohlgefälliges Singen vernehmen, wie lange nicht, und die Fahrt ging gut voran, trotzdem der Hügelcharakter zunahm und wir wiederholt recht anständige Steigungen zu überwinden hatten.

In der Nähe von Marshalltown durchfuhren wir eine Indianerreservation, und ich bekam zum erstenmal eine richtige Rothaut zu Gesicht. Was ich bis dahin in Schaubuden gesehen hatte, konnte mir nie den kleinen Verdacht benehmen, daß mit Hilfe von brauner Farbe und ein paar Hahnenfedern der gute „Wilde“ zurechtgestutzt war. Hier nun kamen mir zweifellos waschechte Vertreter eines Volksstammes vor Augen, von dessen Heldentaten ich als Kind so manche Nacht geträumt hatte. Tief hatten sich mir die Bilder und Geschichten meines „Lederstrumpf“ und ähnliche Bücher ins Gedächtnis eingepägt, die Abenteuer des Urwalds und der Prärie zwischen den Bleichgesichtern und den mächtigen Häuptlingen, den Trappern und Pfadfindern. Ja, als hätte ich diese Bücher erst gestern verschlungen, so greifbar deutlich standen mir die kriegerischen Heldengestalten eines Weißen Adler, eines Chingachgook, einer Schwarzen Elster im Gedächtnis, die großen, schlanken, sehnigen Figuren mit den schmalen, edlen Gesichtern, denen das Feuer der Augen und die kühne Adlernase jene Züge von Energie gibt, an welchen die rote Rasse so reich gewesen sein muß.

Und was gewarte ich nun?

Raum mittelgroße, dick aufgeschwemmte Gestalten in unscheinbaren Gewändern, die mit ihren breiten, stumpfen Gesichtern, ihren geschlitzten Augen und dicken Nasen, ihren

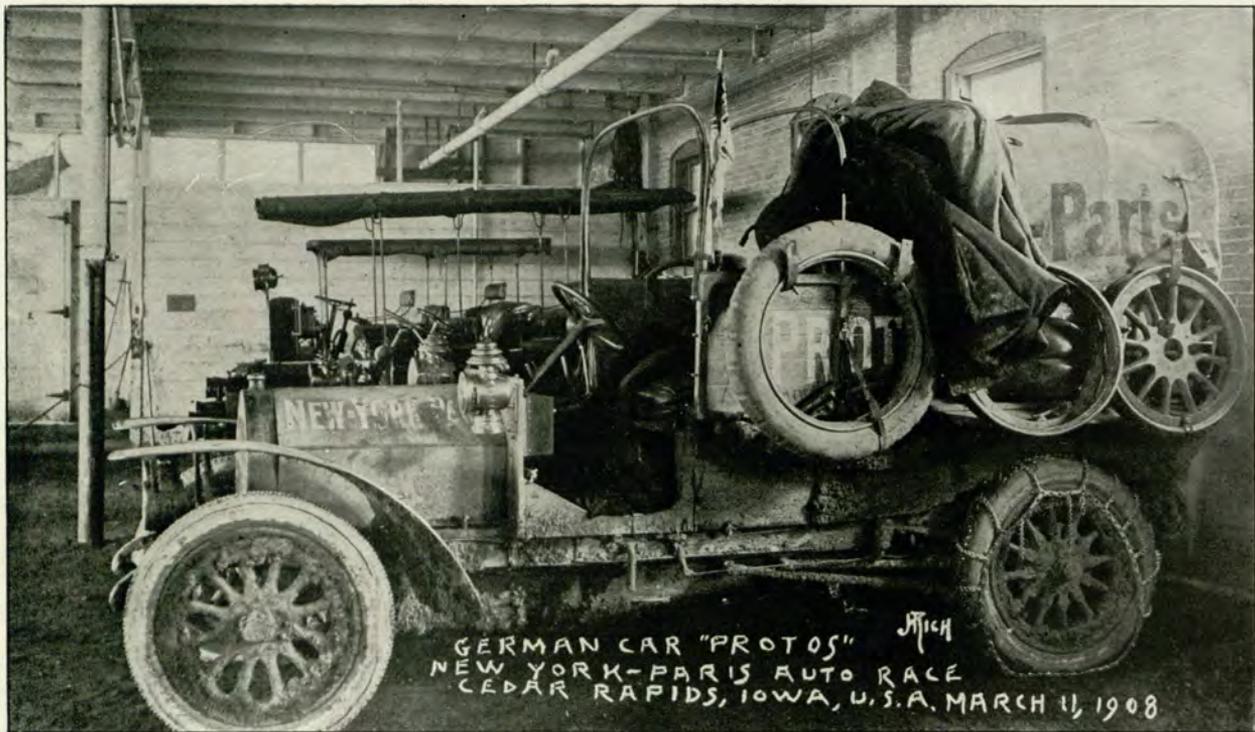
langen schwarzen Zöpfen und abrazierten Augenbrauen einem Eskimo, einem Kalmücken, einem Hunnen verzweifelt ähnlich sahen. Ach, meine schönen Kindheitsträume, die Ideale meiner Knabenjahre, mein guter Lederstrumpf und der letzte Mohikaner, alles war in ein paar Augenblicke dahin! Hätten nicht einige stolze Adlerfedern hier und da auf den schmutzigen Häuptlingsköpfen gegessen, hätten die Squaws nicht wie anno dazumal ihre Tücher eng um den ganzen Leib geschlungen gehabt, ich hätte auch nicht an die Echtheit dieser Trauergestalten glauben können. Aber freilich: die Rothhäute sind längst seßhafte Staatspensionäre geworden, und das süße Nichtstun und das geliebte Feuerwasser, zu deutsch Whisky, haben die an Jagd und Krieg gewöhnten Volksstämme gründlich degeneriert. In den größeren Reservationen mögen sie sich körperlich besser gehalten haben wie in den kleineren hier, und daß sie auch nicht alle heillose Faulenzer und Trunkenbolde geworden sind, davon hörte ich in Seattle ein Beispiel, in dessen Nähe ein ehemaliger Indianerhäuptling durch Fleiß und guten Geschäftssinn in den Besitz unendlicher Länderstrecken und großer Reichtümer gekommen sein soll.

Um eine schöne Illusion ärmer kam ich abends nach Marshalltown, und der nächste Tag sah uns schon früh wieder auf den Beinen.

Es war der 13. März.

Ich bin nicht abergläubisch. Die Zahl 13 verursacht mir keine Gänsehäute. Auch der Freitag gilt mir als ein ebenso ehrbarer Tag wie alle Wochentage. Aber dieser Freitag, dieser Dreizehnte schien mich gründlich befehlen zu wollen.

Bei schönem Wetter fuhren wir auf ganz passablen Wegen ab. Nach 50 Kilometern, kurz vor dem Ort Nevada, lagte hinten links der Reifen. Es war der vierte seit Chicago, und wir hatten eben nur noch einen in Reserve. Die Sache wurde bedenklich, denn bis Omaha, wohin ich die Ersatzpneus beordert hatte, waren es noch über 300 Kilometer. Mit besonderer Sorg-



Der Wagen in der Garage von Cedar Rapids.



In Iowa, der Kornkammer der Union: Farmer auf dem Wege zur Stadt.

falt montierten wir daher unseren letzten Schatz. Wir musterten dabei auch seinen älteren Bruder zur Rechten mit kritischen Blicken. Er war ziemlich mitgenommen, aber wir hatten schon auf schlechteren Decken weite Strecken zurückgelegt. Die Hoffnung, bis morgen und bis Omaha durchzukommen, wollten wir uns durch nichts zu Schanden machen lassen und setzten uns frohgemut wieder in Bewegung.

Da fuhr die böse Dreizehn dazwischen.

Kaum 300 Schritte waren wir gefahren, als ein lauter Knall wie ein Kanonenschuß uns von den Sitzen aufschreckte. Wir hielten abermals und sahen uns an. War's möglich? Der eben besonders sorgfältig aufgezugene Reifen hatte Luft und Seele ausgehaucht!

Nun war's aus. Das nächste Nest sollte Ames heißen, und bis dahin waren es noch ungefähr 15 Kilometer. Der ungetreue letzte Mantel schlodderte luftleer um das Rad. Was half's? Wir mußten auf ihm bis Ames kriechen, von wo ich sofort dringend nach Omaha depešierte, man sollte mir die aus Seattle angekommenen Reifen so schnell wie möglich hierher senden.

Nach einigen Stunden, die mir eine Unendlichkeit dünkten, kam die telegraphische Antwort. Ich erbrach sie hastig.

„Keine Reifen angekommen.“

Ich las diese drei Worte wohl ein halbes Duzendmal. Es erschien mir undenkbar, daß noch nichts angekommen sein

sollte. Um mich zu vergewissern, daß die Sachen von Seattle längst abgegangen sind, telegraphierte ich nun sogleich an den dortigen deutschen Konsul mit der Bitte, nachzufragen und mir Drahtantwort zu geben.

Stunde um Stunde verrann, ohne daß sich ein Postbote sehen ließ. Es wurde Abend und Nacht. Der Draht blieb stumm.

Endlich am nächsten Morgen hielt ich die Antwort in den Händen. Und welch eine Antwort! Die Pneus haben noch nicht abgeschickt werden können, sie befinden sich „in bond“, das heißt unter Steuerverschluß, und werden nur gegen eine Kaution von 300 Dollars freigegeben.

So war's richtig!

Da saßen wir nun mit unseren sämtlichen Talenten glänzend auf dem Trockenen!

Drei, vier, fünf Tage Wartezeit war das mindeste, bis die Reifen da sein konnten, und auch mit der sofortigen Absendung der Kaution war es so eine Sache, da ich mit derartigen Momentausgaben und zollbehördlichen Kniffigkeiten nicht gerechnet hatte und so viel Geld in bar nicht bei mir trug. Mein Kreditbrief konnte nur bei Banken realisiert werden, und eine solche Bank gab es in Ames nicht.

Ich versuchte bei diesem und jenem, dem ich natürlich wildfremd war, das nötige Geld zu bekommen, holte mir aber verschiedene Abweise. Schließlich hatte ein Kaufmann die Freundlichkeit, mir auf den Kreditbrief hin die Summe vorzustrecken, die ich sofort telegraphisch nach Seattle überwies. Als bald bekam ich dann auch die Antwort, daß die Pneus abgegangen sind. Aber was nützte das alles: in einem Augenblick mußte ich durch unser Pech und die amerikanische Zollbehörde in der Fahrt um mehrere Tage aufgehalten werden, wo es auf schnelle Fortschritte ankam, wo die besseren Wege solche auch gestatteten, wo es uns geglückt war, einerseits Motobloc abzuschütteln und andererseits gegen de Dion, den hintersten der drei Tetenwagen, rund 100 Kilometer seit Chicago aufzuholen!

Es gibt Augenblicke, wo man mit einem Knall aus der Haut fahren könnte, als platzten tausend Pneumatiks. Solche Augenblicke hatte ich an diesem 13. und 14. März ein paar Duzend zu durchkosten.

Und wer war im Grunde schuld daran? Niemand anderes als die Fahrtleitung mit ihrer willkürlichen Aenderung der Startdisposition und mit ihrer Gleichgültigkeit, uns zollbehördliche Scherereien vom Halse zu halten, auf die wir fremden Teilnehmer in Amerika kaum gefaßt sein konnten. Den geradezu lächerlichen Schwierigkeiten, ein zu einer Weltfahrt bestimmtes und wieder außer Landes gehendes Auto aus dem Zoll in New York zu bekommen, schloß sich jetzt würdig der Steuerverschluß meiner Reservesachen in Seattle an. Pflicht einer sorgfältigen Fahrtleitung wäre es wohl gewesen, wenn sie schon außerstande oder nicht willens war, mit Hilfe der maßgebenden Klubs und Persönlichkeiten selbst derartige Schwierigkeiten zu beseitigen, wenigstens die Konkurrenten rechtzeitig auf die Möglichkeit solcher Fälle aufmerksam zu machen. Wie es mit leichter Mühe gelingt, Zoll- und Steuerbehörden zu Ausnahmen im Interesse einer sportlichen Veranstaltung zu bestimmen, das zeigte später die russisch-deutsche Grenze, wo dank der Bemühungen des Kaiserlichen Automobilklubs in Berlin keiner der Fahrtteilnehmer, weder hüben noch drüben, einen längeren Aufenthalt hatte, als zur fliegenden Visierung des Passes auf russischer Seite erforderlich war.

Und wie zum Hohne schien die Sonne jeden Tag schöner vom klaren, stahlblauen Himmel, wehte ein leichter Wind, der die letzten Pfützen auf den Landstraßen draußen trocknete, sproßte das Frühlingsgrün überall nun mit voller Macht und bekränzte gar lieblich wie im jugendlichen Spott auch unseren Kerker, dieses kleine Ames, in dem wir tatenlos gefangen saßen!

Anderstwo pflegt man in üblen Situationen seinen Kummer mit Hilfe von gebranntem oder ungebranntem Wein zu verpeissen. Wer Sorgen hat, hat auch Vikör, singt Wilhelm Busch. Dieser brave Lebensphilosoph hat aber wohl kaum etwas von

den noch viel braveren Amesern gewußt, bei denen, wie im ganzen Staate Iowa, jeder Alkoholgenuß verpönt ist.

Auch damit war es also nichts. Desto verwunderlicher berührte es mich, als ich in der Frühe des folgenden Sonntags, wo ich wohl zum hundertsten Male zum Bahnpostamt wanderte, einem Manne begegnete, der anscheinend eine recht vergnügte Nacht hinter sich hatte. Die Straße war kaum breit genug, um seinen erheblichen Kursschwankungen den nötigen Raum zu bieten. Dies Phänomen interessierte mich derart, daß ich den tüchtigen Bürgermann, als er gerade suwärt's an mir vorbeisegeln wollte, anzusprechen beschloß, um etwas von den geheimen Quellen zu erfahren, aus denen er so viel Vergnügen gesogen hatte. Leider aber hatte das, weiß der Himmel, woher gewonnene Getränk nicht nur auf die Beine, sondern auch auf seine Zunge eine Art lähmende Wirkung nicht verfehlt, und ich vermochte aus ihm zu meinem lebhaften Bedauern nicht mehr als ein paar unartikulirte Laute herauszubringen, die mich nicht klüger machten.

Erst später, als ich mit den Bräuchen in Temperenzlergegenden vertrauter geworden war, konnte ich mir erklären, wie der Mann von Ames zu seinem Sonntagsrausch gekommen war. Der Alkohol kann als Genußmittel verboten, als Medikament aber nicht entbehrt werden. Die Apotheken haben daher drüben in den Staaten, in denen die Temperenzlerbewegung die Oberhand bekommen hat, die Konzession, an Kranke von dem schönen Raß in dieser oder jener Form verkaufen zu dürfen. Mein Freund wird also wahrscheinlich sich plötzlich auf ein Magenübel besonnen und die Heilkraftquelle der Apotheke aufgesucht haben, um nicht nur seine angeblichen Schmerzen zu kurieren, sondern auch einen kleinen Vorschuß für den nächsten Anfall sich einzuverleiben.

Wackere Apotheker! Ich bin seitdem auch zuweilen von plötzlichen Magenbeschwerden befallen worden! . . .

Vorschuß habe ich allerdings nie welchen genommen. Auch nicht bei dem Oberkellner, der in Seattle in dem Restaurant, in dem ich zu speisen pflegte, sich eine kleine „Privatapotheke“ in einem dunklen Raum angelegt hatte, der nur Schränke für



Ein zerstörtes Jugend-Ideal: Indianer von heute.

Tischzeug und Servietten enthielt und ihm allein zugänglich war. Er hatte mich ins Vertrauen gezogen, und dieser freundliche Mann, der aus Deutschland stammte, pflegte mich gegen Schluß der Mahlzeit zu fragen:

„Befehlen Herr Oberleutnant vielleicht eine neue Serviette?“

„Ja,“ antwortete ich dann, „aber bemühen Sie sich nicht, ich werde sie mir selber holen.“

Die Leute, die das beobachtet haben mögen, ohne den Zusammenhang zu ahnen, werden sich wohl des Todes über meine Zuvorkommenheit gewundert haben. Und über meinen öfteren doppelten Serviettenbedarf nicht minder.

8. Kapitel.

Durch die Prärie.

In Ames gefangen. — Eine amerikanische Universität. — Hurra, die Reisen!
— Der hochende Motor. — Omaha am Missouri. — Endlich bessere Wege. —
In Eilmärschen bis Cheyenne. — Cowboys und Cowladies. — Zukünftige
Großstädte.

Um die Langeweile des Wartens und die dummen Gedanken zu vertreiben, hatte ich schon am zweiten Tag in Ames der einzigen Sehenswürdigkeit des Städtchens, der Universität, oder richtiger dem College, einen Besuch abgestattet.

Wie dieses große Institut, die Staats-Universität von Iowa, nach dem kleinen Nest geraten ist, weiß ich nicht. Genug, ich fand sie außerhalb der Stadt auf einem Hügel imposant gelegen. Eine Anzahl schöner großer Gebäude bieten etwa 2000 Studierenden alles, was man von einer modernen Hochschule verlangen kann: umfangreiche Bibliotheken jeden Fachs, schöne Sammlungen aller Art, geräumige Turn- und Sporthallen, helle Auditorien und Versammlungssäle. Den Studenten der Landwirtschaft und des Forstfachs stand außerdem ein großes Areal mit Molkerei, Gestüt, Viehzuchtanstalt, Baumschulen und Pflanzenanlagen zu praktischen Studien zur Verfügung, und für die angehenden Ingenieure waren eine Schlosserei, Gießerei, Schmiede und Montagehalle da, in denen ich sie mit hochgekrempelten Hemdärmeln am Feuer und an der Drehbank hantieren sah. Zwei Jahre müssen sie praktisch arbeiten, ehe sie zum Examen zugelassen werden.

Die Praxis tritt an den amerikanischen Hochschulen neben der Theorie wirksam in Erscheinung. Auch schon auf den Schulen wird der Sinn für praktische Gewerbe nachdrücklich gewedt und gefördert. Hier stand ein Direktor an der Spitze

des Ganzen, dem etwa 160 Professoren unterstellt sind. Unter den Studiosen befanden sich 150 Damen.

Die Studenten wohnen zum Teil privat in der Stadt, zum Teil besitzen sie eigene Häuser wie unsere Korps, wo sie aber vollkommen zu Hause sind und, wie häufig in unseren Offizierkasinos, die Wirtschaft in eigener Regie haben. Ich hatte Gelegenheit, durch einen Deutschen aus Davenport, namens Harz, der Forstwissenschaft studierte, ein solches Korpsleben näher kennen zu lernen.

Dieser junge Mann gehörte dem Korps ΣN an, das etwa 20 aktive Mitglieder zählte und ein sehr hübsches Haus, ebenfalls außerhalb der Stadt, besaß. Jedes Mitglied hatte da sein Zimmer, wo es schlief und arbeitete, in dem Speisezimmer wurden die drei Mahlzeiten Breakfast, Lunch und Dinner gemeinsam eingenommen, und ein Rauch- nebst einem Lesezimmer vervollständigten die wohnlichen Einrichtungen. In der Küche schaltete eine mit festem Gehalt engagierte Köchin, alle Anschaffungen für Keller und Haus besorgten die Mitglieder selbst.

Die meiste vom Studium freie Zeit wurde dem Sport, in erster Linie dem nationalen Baseball-Spiel, gewidmet. Das Kneipenleben fehlte vollständig, obwohl die jungen Leute durchaus keine Temperenzler waren, wie es der Staat von jedem verlangte. Aber wenn sie mal einen vergnügten Bierabend machen wollten, mußten sie 20 Meilen mit dem Wagen zur ersten Stadt des Nachbarstaates Nebraschas fahren, in welchem noch kein Alkoholverbot besteht, und dazu kamen sie meistens nur am Sonnabend.

Ich lag in ziemlich wirren Träumen, als es in aller Herrgottsfrühe am Dienstagmorgen an meine Tür im Hotel klopfte.

„Sir!“ hörte ich jemand rufen, ohne mir klar zu werden, daß Klopfen und Rufen mir galt.

„Sir, man telephonierte vom Depot!“

Eine kräftige Faust bearbeitete andauernd meine Zimmertür, so daß ich allmählich doch etwas mehr zum Bewußtsein kam.

„Ihre Reisen sind von Seattle angekommen!“

Seattle? Hatte ich recht verstanden? Ich schoß in die Höhe und rief:

„Was ist los?“

„Die Reifen sind mit dem Morgen-Express angekommen!“

Die Reifen angekommen?

Mit einem Satz war ich aus dem Bette und an der Tür, wo mir der Hausknecht — es war 5 Uhr morgens am 16. März — die frohe Botschaft wiederholte. Rein in die Kleider und im Galopp zur Bahn, die Reifen in Empfang genommen und im Galopp zurück zu unserem Pferdestall, in welchem wir in Ermangelung einer Garage unser lahmes Auto eingestellt hatten, alles das hatte kaum eine halbe Stunde in Anspruch genommen. Und dann Snyder geweckt und darauf los montiert, gefrühstückt, und um 8 Uhr brummte der Motor zur Abfahrt.

So schnell wollte uns das liebe Ames aber doch nicht loslassen. Es schien uns ganz absonderlich in sein Herz geschlossen zu haben, denn als sich die Maschine in Bewegung setzte, um den Stall zu verlassen, gab es einen fürchterlichen Krach, das Auto brach durch die Dielen, unter denen sich ein hohler Raum von einem Meter Tiefe befand, und zappelte mit den Vorderfüßen in der Luft.

Das Unglück war nicht allzu schlimm, da Bretter zur Hand waren, mit denen wir die morschen Dielen belegten und die versunkene Maschine mittels Wagenhebers hochwinden konnten. Ein kleines Stündchen war aber doch vergangen, bis der Wagen glücklich sich in freier Luft befand.

Flugs setzte ich mich nun ans Steuer und dampfte los. Aber Ames wollte uns durchaus nicht freigeben, das Auto stellte sich ganz rappelig an. Mal setzten ein oder zwei Zylinder aus, mal fing es plötzlich an zu rennen, dann schien es die Puste ganz zu verlieren, dann wieder ruckte es unwillig am Steuer und drohte durchzugehen; kurz, es schien in dem Pferdestall schlechte Manieren gelernt zu haben, und es fehlte nur, daß es plötzlich anfing zu wiehern oder mit den Hinterbeinen



Eines der Korpshauser der Studenten in Ames.



Unfreiwillige Raft in Ames: Als Gast bei den Universitats-Studenten.

auszuschlagen, um uns seinen Stallmut zu zeigen, der sich in der viertägigen Untätigkeit bei ihm angesammelt hatte.

Eine ganze Weile bockte und schnaubte es so fort und ließ uns beim ersten Berg unten in einem Modderloch einfach sitzen. Ein Fuhrmann, der aus der Stadt eine Steinladung mit vier Pferden für einen Erweiterungsbau des College hinausbrachte, holte uns ein und ließ uns seine Hilfe. Biere lang fuhren wir den Berg hinauf, und als hätten die verständigen ruhigen Tiere Eindruck auf unsern unartigen Liebling gemacht, nahm die Maschine nun Vernunft an, stimmte ein frisches Morgenlied an und zog munter von dannen. . . .

Auf verhältnismäßig gutem Wege kamen wir 160 Kilometer bis Denison, und am nächsten Tage mit einer stark südlichen Wendung auf etwas schlechteren Straßen 110 Kilometer bis zu dem großen am Missouri gelegenen Omaha.

Schon in Council Bluffs, diesseits des Flusses, begrüßte uns ein Abgesandter des Kriegervereins, und als wir über die mächtige eiserne Brücke uns der Stadt näherten, donnerten uns kräftige Hurras entgegen. Der ganze Verein war in Automobilen aufmarschiert, und unter den Klängen preußischer Märsche ging es lustig nach Omaha hinein.

Der Abend gehörte natürlich den alten Soldaten. Der stattliche Verein rekrutiert sich ausschließlich aus ehemaligen deutschen Militärs, und manche Erinnerung aus der Dienstzeit und aus der Heimat wurde während des gemütlichen Beisammenseins aufgefrischt und zum besten gegeben. Die Organisation ist bemüht, die Kriegervereine nach deutschem Muster zusammenzuschließen, und der westliche Kriegerbund, zu dem Omaha gehört, umfaßt bereits 13 verschiedene Vereine mit 1200 Mitgliedern.

Bald hinter Omaha, das mit seinen 200 000 Einwohnern, seinen hohen Wolkenkratzern und sauberen Straßen, seinem hügeligen Charakter und lebhaften Treiben einen höchst modernen und aufstrebenden Eindruck macht, beginnt die Prärie. Das Wetter blieb anhaltend schön, die Wege waren besser als

je zuvor, und in tüchtigen Tagesmärschen ging es nun rasch vorwärts.

Obwohl wir erst mittags die Fahrt von Omaha fortgesetzt hatten, brachten wir es noch an diesem Tage auf 145 Kilometer, stoppten in



Garage in Omaha.

Columbus, da uns die Vorderfeder rechts gebrochen war, fuhren am 19. März über Grand Island, wo wir vom dortigen Lieberfranz zu einem sehr netten Frühstück eingeladen wurden, 225 Kilometer nach Lexington — unsere größte bisherige Tagesleistung —, gelangten am Tage darauf 178 Kilometer bis Ogallala und am 21. März in einem Rekordmarsch von 312 Kilometern bis Cheyenne am Fuße der Rocky Mountains.

Seit Grand Island, wo er etwas festgelegt hatte, saßen wir dem de Dion-Wagen auf den Fersen. In Ogallala und Cheyenne trennte uns nur ein halber Tag. Den Motobloc hatten wir ganz hinter uns gelassen, und wir hörten später, sein Führer Godard habe in Carroll, einem zwischen Ames und Denison gelegenen Ort, die Fahrt aufgegeben. Die außerordentlichen Strapazen und die schlechten Wege hatten den Mann vollständig entmutigt, der im Jahre zuvor die Fahrt „Peking-Paris“ ohne viel Anstand durchgehalten hatte. Ein wenig weiter, und dieser tüchtige Automobilist hätte jenseits des Missouri ebenfalls die günstigeren Verhältnisse angetroffen, die uns die Prärie, das einstige Dorado ungezählter Büffelherden und jagdlustiger Indianerstämme, bot.

Es war eine Lust, nach all den mühseligen Krebserien und den stets bald wieder getäuschten Hoffnungen auf gute



Begrüßung in Grand Island.

Wege hier endlich dem Motor mal auf größere Strecken voll die Zügel schießen zu lassen. Man muß sich allerdings nicht vorstellen, daß die Prärie eine Steppe glatt wie ein Tisch ist. Der ganze Landstrich zwischen dem Missouri und den Rocky Mountains, der von dem Staate Nebraska eingenommen wird, verliert im Gegenteil keinen Augenblick den Gesamtcharakter einer Hügelandschaft, die, von zahlreichen Flüssen und Bächen durchzogen, auf meistens sandhaltigem Boden einen kurzen Graswuchs aufweist, nur selten von Büschen und fargen Baumparzellen unterbrochen. Ueberall findet man in den Hügeln, die zuweilen recht ansehnliche Dimensionen annehmen, und auf der Ebene Kaninchenlöcher, überall sind die Wege durch den natürlichen Gebrauch entstanden, die Grasnarbe darauf abgefahren, die Räderspuren oft tief eingemahlen mit Dämmen dazwischen, auf denen unser unteres Schutzblech schleifte, und die primitiven kastenartig hohen Brücken dadurch besonders unbequem, daß die An- und Abfahrt eine richtige Stufe ohne



Anfuhrung in Nebraska.

jeden Uebergang darstellte. Aber das waren alles Kleinigkeiten im Verhältnis zu den Mühlen, die wir bis dahin zu kosten und zu meistern gehabt hatten. Bei dem köstlich trockenen und warmen Frühlingswetter gab es nirgends einen längeren Aufenthalt, und ganze Strecken durchflogen wir im surrenden 50-Kilometer-Tempo.

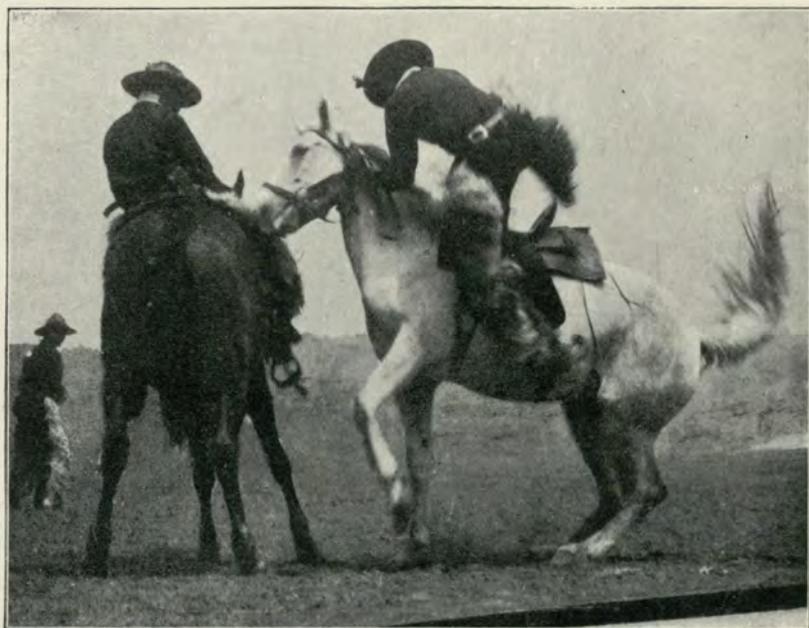
Ist Iowa das Garten-, so ist Nebraska das Weideland der Union. Alle Sorten Vieh sahen wir hier auf den weiten Höhen und Flächen der Prarie sich an dem jungen Gras laben, große Herden von Pferden, Kühen, Schweinen, Schafen passierten wir in weiterer oder näherer Entfernung, die Tag und Nacht, Sommer und Winter im Freien sind. Schnee fällt in der Prarie nur wenig, doch sind die Wintermonate kalt, und die ab und zu auftretenden Schneestürme sind so heftig, daß ganze Herden dann auf dem freien Felde zugrunde gehen. Die Tiere machen samt und sonders einen halbwildern, scheuen, natur-

kräftigen Eindruck, und die Menschen, die ihr Schicksal an diese gewaltigen nomadisierenden Viehbestände gebunden haben, nicht weniger.

Bald hinter Omaha hatten wir diese prächtigen Kerle, diese Cowboys, in ihren fantastischen Kostümen auf den gleichfalls fantastisch beschirrten wilden Pferden zum erstenmal zu Gesicht bekommen. Sie jagten zu unserem Wagen heran, und obwohl wir ein ganz anständiges Tempo vorlegten, blieben sie gute Strecken Wegs an unsern Gurten.



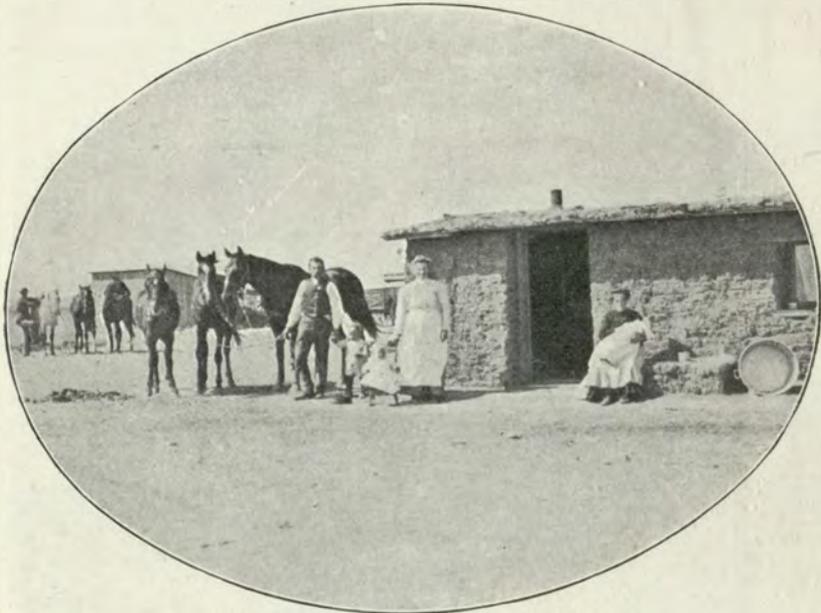
In der Prärie.



Cowboys bei der Pferdebreiur.

Sind die halbwilden Viehherden als Nachfolger der längst ausgerotteten schwarzen Büffel anzusehen, so sind die verwegenen Gesellen mit den befranzten Lederhosen, dem hohen Sattelgestell, den großen Rembrandthüten und nur von Hemd und Jacke bekleideten Oberkörpern, diese wetterbraunen, kühn dreinschauenden, lassobewehrten Cowboys mit ihren tollen Reitkünsten die Nachkommen jener Indianer, die hier an dem North Platte River und seinen Nebenflüssen ihre wandernden Wigwams hatten oder weiter nördlich, wie die Sioux, festsaßen, die im jetzigen Dakotta noch heute die ausgedehnteste Reservation Nordamerikas zwischen dem oberen Missouri und den Schwarzen Bergen innehaben.

Kleid und Rasse hat sich bei Menschen und Tieren in Nebraska gewandelt, der Charakter ist auf der gleichen Scholle so ziemlich der gleiche geworden. Auf dem Pferde gewissermaßen geboren, führen die Cowboys ein richtiges Nomadenleben, hüten ihr Vieh, trinken ihren Whisky reichlich, rauchen ihr Pfeifchen



Aufsieblerhaus im Staate Wyoming.

und sind gemütliche, harmlose Leute, stets bereit, das Wenige, was sie besitzen, mit einem Bedürftigen zu teilen. Ihre Späße sind zuweilen allerdings etwas seltsam und der Revolver sitzt gar zu lose im Gürtel. Aber ungereizt und unbekneipt sind diese Naturburschen die besten Kerle der Welt, die ihren größten Stolz darin setzen, die wildesten Pferde zu händigen und beim Zureiten von jungen, gerade eingefangenen Tieren ihre Gewalt und ihre Sicherheit im Sattel zu zeigen. Auch manche „Cowladys“ traf ich an, die, im Herrensitz reitend, an Tollführtheit und Geschicklichkeit ihren männlichen Kollegen in nichts nachstanden.

Bevölkert ist Nebraska nur wenig; selten taucht ein Gehöft am Horizont auf, und in den paar kleinen Ortschaften, die wir passierten, pflegt der „Saloon“ Kneipe, Hotel, Versammlungsort und Nachrichtenbureau zu sein. Hier kommen abends auch die Cowboys zusammen, um beim Glase Whisky den Würfel-



Farmwagen in der Prärie.

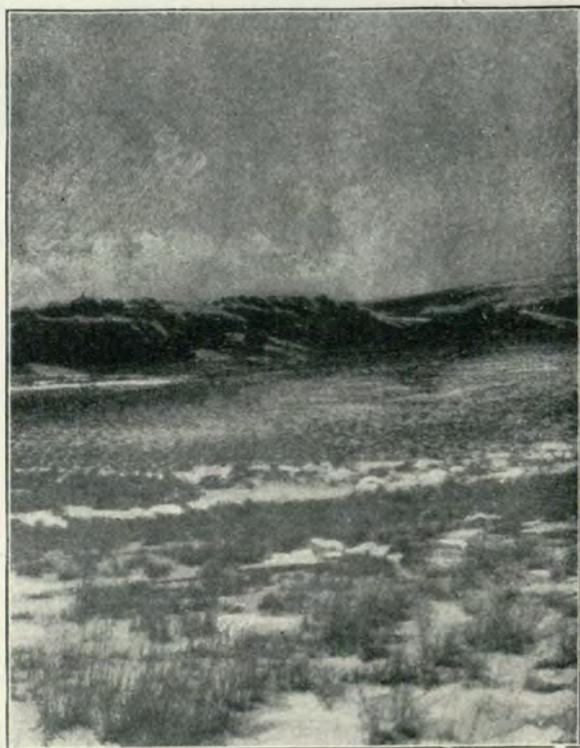
becher zu schwingen, während die Pferde draußen in langer Reihe angebunden darauf warten, in später Nacht den manchmal nicht ganz ungefährlichen Galopp zum Lager zu machen. . . .

Gegen Westen nimmt der Hügelcharakter und auch die Steigung unmerklich zu. Wir haben den North Platte River bei Fort Grattan überschritten und treten nun aus Nebraska in den Staat Wyoming über, dessen Hauptstadt Cheyenne bereits 1860 Meter über dem Meere liegt. Solche Forts haben übrigens keine Befestigungswerke, sondern sind lediglich Lagerplätze oder Kasernen mit und ohne Besatzung, und werden auf unserer Karte fälschlich als Festen markiert. Die Prärie behält ihren Charakter bei und zieht sich mit ihren Gräsern und Büschen noch hoch in die Berge hinein.

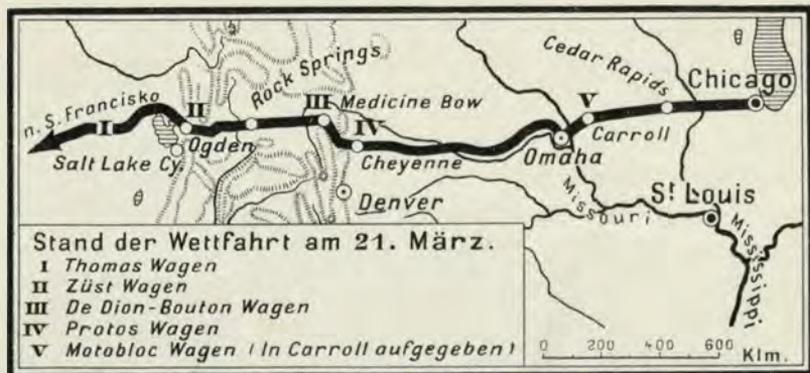
Die Bevölkerung wird in Wyoming noch spärlicher, obwohl der Boden hier bedeutend fruchtbarer als in der eigent-

lichen Prärie ist. Der Staat schenkt, um Auswanderer heranzuziehen, jedem Ankömmling 160 Acres Land, und es ist möglich, sich hier mit einem Kapital von 10—15 000 Mark bei fleißiger Arbeit eine gute Existenz zu gründen. Stellenweise soll der Boden sogar außerordentlich ertragreich sein, und die Reichtümer der Berge an Mineralien und Kohlen harren noch zum größten Teil der Erschließung.

Als wir am Abend des 21. März in Cheyenne ankamen, wurden wir zu einem sehr solennen Festessen geladen und dabei von Vertretern der Stadt offiziell begrüßt. Der de Dion-Wagen hatte den recht ansehnlichen Ort, der ein stolzes Kapitol und große Eisenbahnwerkstätten besitzt, am gleichen Vormittag



Steppen-Landschaft vor den Rocky Mountains.



verlassen. Züst war in der Nacht vom 12. zum 13., Thomas an der Spitze vom 8. zum 9. März dagewesen.

Von dem rauhen Klima der nahen Berge war hier noch nichts zu merken, nur führte der Wind, welcher aus dem Riesenkompex da oben herunterwehte, vielen feinen Sand mit. Als einzig große Stadt in einem Staat, der ungefähr so groß wie das Deutsche Reich ist, hat Cheyenne, zumal es der Knotenpunkt von fünf Haupteisenbahnlinien ist, darunter der großen Union Pacific Railroad, den ganzen Handel an sich gezogen und in den letzten 15 Jahren einen außerordentlichen Aufschwung genommen.

Bezeichnend für die dünne Bevölkerung von Whoming war ein Erlebnis, das wir abends, kurz ehe wir Cheyenne erreichten, in einem Orte hatten, der in unserer Fahrtliste mit dem stolzen Namen Archer vermerkt war. Wir mußten hier einen kurzen Halt machen, um unsere Scheinwerfer anzuzünden, wobei uns fünf freundliche Leute mit Wasserbringen usw. gut zur Hand gingen.

Ich begann mit ihnen ein Gespräch, in dessen Verlauf ich mich auch nach der Einwohnerzahl dieses Ortes erkundigte, dessen Ausdehnung ich im Dunkeln nicht recht beurteilen konnte.

Auf meine Frage erst erstauntes Ansehen der Leute untereinander, dann ein kräftiges Gelächter aus fünf Männerkehlen, und endlich die Antwort:

„Wir sind die ganzen Bewohner dieses Orts!“

„Sie?“

„Jawohl.“

„Sie fünf ganz allein?“

„Jawohl, dieser Ort hat nur fünf Einwohner.“

Darauf war ich allerdings nicht gefaßt, und nun war die Reihe zu lachen an mir.

Aber vielleicht war es ein Witz. Ich fragte nochmals. Nein, ich hatte tatsächlich die Ehre: die gesamte Bevölkerung von Archer stand fünf Köpfe hoch vor mir!

Ich traf übrigens später, weiter höher im Gebirge, eine ganze Anzahl solcher Plätze an der Bahn, die nur aus einem Stationsgebäude und ein paar Häuschen bestanden, welche sich als erste Kristalle um diesen Mittelpunkt herumgruppieren. Zuweilen war die Bahnstation sogar die einzige Vorahnung einer zukünftigen Stadt, in einem Falle die Station noch nicht mal in der Nacht bewohnt.

Und in diese Berge, die uns da von Westen entgegenschimmerten, in diese Schluchten des Felsengebirges, in diese Einöden des Hochplateaus der Rocky Mountains sollten wir nun in mühsamem Aufstieg auf wegeloßen Pfaden über brückenlose Grabenspalten und Flüsse eindringen, um nach Ogden zu gelangen, der am Salte Lake gelegenen Bergstadt, der letzten großen Etappe vor dem pazifischen Ozean und der „Perle des Westens“, dem stolzen San Francisco.

*



Partie aus dem Felsengebirge, den Rocky Mountains.

9. Kapitel.

Im Kampf mit dem Felsengebirge.

Durch den Evans-Paß in die Rocky Mountains. — Das Bergfieber. — Im Graben festgefahren. — Der freundliche Farmer. — Querselbein im Hochplateau. — Ein tüchtiger Pilot. — Böse havariert. — Eine Stadt ohne Grün. — Auf dem Eisenbahndamm. — Mit dem Auto in 4000 Meter Höhe. — Abstieg nach Ogden.

Es war ein wundervoller warmer Frühlings-Sonntag, als wir am 22. März mittags das freundliche Cheyenne verließen. Ueber die Wegsamkeit des Gebirges hatte ich wenig erfahren können, da die Städter außer bei gelegentlichen Jagdausflügen

nur selten Gelegenheit haben, diesen oder jenen Teil der Rocky Mountains zu bereisen.

So viel hatte ich aber doch gehört, daß wir nur mit dem alten Trakt zu rechnen hatten, der durch die Wanderungen der Goldsucher nach Kalifornien entstanden war, mehr eine Spur als ein Weg, die aber wenigstens anzeigte, wo man die besten Stellen zur Durchquerung der breiten zerklüfteten Randpartien und der vielfältig durchschnittenen Hochplateaus finden konnte.

Je mehr wir uns dem Felsengebirge näherten, desto mehr verstärkte sich der Westwind, der uns den feinen Sand trotz unserer gut schließenden Brillen in die Augen und dem Motor in die Lager und Wellen trieb, wo er eine wenig erfreuliche, aber durch nichts abzuwendende schmirgelnde Wirkung ausübte. Der Wind wurde in der Höhe von 2000 Metern zum Sturm, der sich mit besonderem Vergnügen auf unseren hohen Planaufbau warf und zeitweise das Einschalten einer kleineren Geschwindigkeit notwendig machte.

Wie die Landschaft und Kulissen von Hügeln und Hängen um uns wechselten, so war auch der Boden recht verschieden, über den uns die Pfade zur Höhe des Evanspasses hinführten. Es konnte passieren, daß wir plötzlich in einem Sumpfloch zu verschwinden drohten, nachdem die Maschine sich lange Strecken durch mahelnden Sand gequält hatte, um dann wieder ein Stück Grassteppe mit felsigem Untergrund unter die Räder zu bekommen.

Aber weder die Unebenheiten des Weges noch der lustige Kampf der Berggeister, die uns ab und zu ganze Sandwolken in die Augen und gegen die zarten Organe des Motors warfen, konnten uns am fortgesetzten Aufstieg verhindern. Unweit des Schienenstranges der Pacific-Bahn drangen wir über den 2500 Meter hohen Sattel des Passes, das von zyklonischen Bergpfeilern gebildete, breite und tiefe Eingangstor des eigentlichen Felsengebirges, und kamen nun an einen langen Berg, der Steigungen von 20 Grad und darüber aufwies.



Ueberführung der Pacific-Bahn in den Rocky Mountains.

Es war der erste Wall des riesigen Gebirgskomplexes, der zu nehmen war, ein gewaltiger Hang, zwischen dessen Kleid von Gras und Strauchwerk hier und dort der nackte Fels in massigen Quadern hervorschaute, und den wir in mühsamer Arbeit langsam erklimmen.

Ein wunderbarer Anblick belohnte uns, als wir glücklich auf den Kamm gelangt waren. Die Sonne ging gerade zur Küste und beschien mit leuchtender Pracht die zackigen Gipfel, die sich in weiter Ferne vor uns westlich und namentlich südlich in dem Colorado-Gebirge massieren. Um die Bergspitzen die endlosen, weiß flimmernden Schneeflächen, näher zu uns heran das Gewimmel der kleineren Berge und die dunkelnden Täler, dort ein aufblitzender Flußlauf, hier eine groteske blauschwarze

Türmung schroffer Felsen, daneben ein sanfter grüner Hang, und über dem ganzen erhabenen Naturschauspiel der klare Himmel, der im Westen sich purpurn zu färben begann, und eine Stille, welche die im Schauen versunkenen Sinne durch feinen Alltagslaut störte. . . .

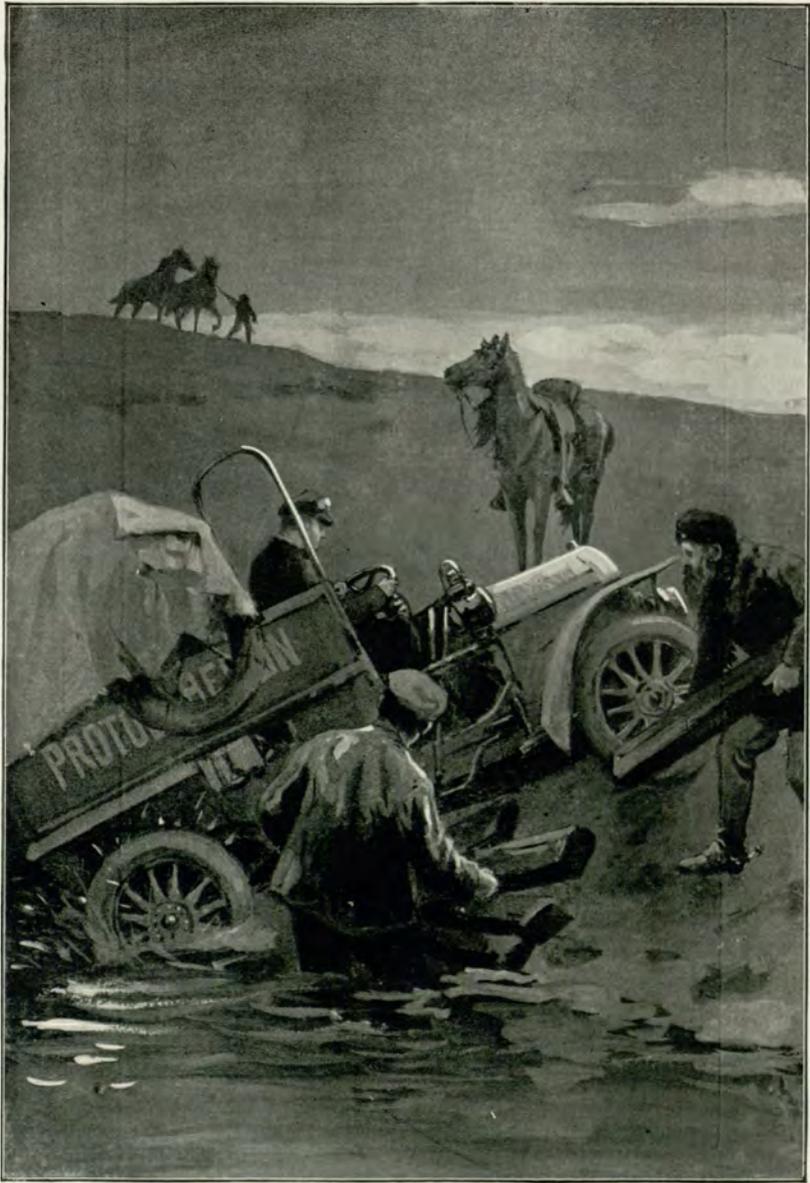
Der Sturm hatte allmählich nachgelassen und schwieg nun ebenfalls. War selbst der Motor von der ganz neuen Szenerie überrascht und ergriffen? Er hatte sein geschäftiges Gepolter von selbst eingestellt. Dann aber hieß es, die Kurbel wieder andrehen, um noch vor Dunkelheit zu unserem Tagesziel zu gelangen.

Es war dies der kleine Ort Laramie, rund 90 Kilometer von Cheyenne entfernt, auf der anderen Seite dieses ersten Bergwalls und nicht weit von dem mit U. P. bezeichneten Gebirgspunkt, wo die jetzt mehr südlich verlegte Union Pacific-Bahn früher ihre höchste Höhe, gegen 3000 Meter, in den Rocky Mountains erreichte.

Schon der nächste Tag zeigte uns die Schwierigkeiten der neuen Situation in vollem Umfang. Das Gebirge, das uns den Eintritt in seine vielgestaltige Höhenwelt nicht hatte verwehren können, schien weitere Mittel vorzusuchen, um uns das Vordringen zu erschweren, uns zur Umkehr zu bewegen oder gar durch irgendeinen Zufall plötzlich und vollkommen matt zu setzen. Wir mußten zusehen, wer in diesem Kampf der Stärkere war.

In Steigungen und Gefällen, immer in der Nähe des hier und dort auftauchenden Pacific-Bahnkörpers, ging es in einem breiten, von höheren Gebirgszügen begleiteten Hochtal hinter Laramie ziemlich scharf zunächst nach Norden. Der Sturm hatte sich aufs neue aufgemacht und wehte uns mit Sand und Kälte entgegen. Eine eigenartige Erscheinung spukte dazu in unseren Nerven, die uns schlapp und energielos zu machen drohte, das Mountain-Fieber, unter dem ich bald schwer zu leiden hatte.

Ohne direkt gefährlich zu sein, verursachte es Temperaturen bis zu 39,5, Stiche in der Lunge, der die dünne Bergluft nicht



Rettung aus dem Sumpf.

Ein freundlicher Farmer kommt uns in der Nähe von Red River zu Hilfe.

genügte, und eine derartige Depression des ganzen Gefühls- und Gemütszustandes, daß einem teils alles ganz gleichgültig erscheint, teils jedes kleinste Malheur den Mut bis zur Hoffnungslosigkeit herunterdrückt. Ein amerikanisches Spezialmittel gegen dieses merkwürdige, mit Berg- und Seekrankheit eng verwandte Mountain-Fieber hatte ich mir schon in Laramie verschafft und nahm es in großen Mengen, jedoch ohne den geringsten Erfolg. Schließlich waren es Chinin und Morphinum, die ich stets in meiner Reiseapotheke führte, die noch am ehesten die Heftigkeit des tagelang währenden Fiebers herabminderten.

Aber auch die Bodenbeschaffenheit bereitete uns jetzt ernsthafte Hindernisse. Die von den Bergen herunterstürzenden Gewässer der Schneeschmelze hatten mit der Zeit hohl ausgewaschene, mehrere Meter breite und ebenso tiefe Gräben gebildet, deren Ränder vielfach senkrecht zur Sohle abfielen. Der Grund, der gegen Wind und Sonne geschützt war, blieb, auch wenn kein Gerinnsel darin plätscherte, feucht und weich und morastig. Brücken waren bei diesen Sturzbach-Erosionen natürlich nicht vorhanden, sie mit Anlauf zu nehmen, war bei der Steilheit der Borde meistens unmöglich, und wagte man es an günstiger erscheinenden Stellen doch, so lief man Gefahr, mit den Hinterrädern in dem Augenblick im Schmutz der Sohle stecken zu bleiben, wo der Aufstieg zur andern Uferseite besondere Motorkraft verlangte. Im allgemeinen fanden wir die Grabenränder von den vorausgefahrenen Wagen abgestochen, häufiger verloren wir aber in dem weg- und steglosen Gelände die Spur und waren dann darauf angewiesen, selbst geeignete Passagen zu finden und benutzbar herzurichten.

An einen solchen Graben kamen wir in der Nähe der kleinen Ortschaft Rock River. Er war mit Wasser gefüllt, nur wenige Meter breit und hatte passable Ränder, in denen ich die Spuren eines der anderen Autos entdeckte. Dadurch ließ ich mich verleiten, ihn ohne nähere Untersuchung zu passieren. Wir kamen auch mit den Vorderrädern glücklich durch, versanken aber gleich darauf mit den Hinterrädern im Wasser und

Schlamm. Alle Versuche, mit eigener Kraft vorwärts oder rückwärts aufs Trockene zu gelangen, hatten nur den einen Erfolg, daß die wie wahnsinnig sich drehenden Hinterräder sich immer tiefer in den Sumpf hineinarbeiteten.

Weit und breit war weder Haus noch Mensch zu sehen. Wir mußten uns also zunächst allein an den Bau von Unterlagen machen, wozu wir das nötige Material in alten Schwellen fanden, die auf dem ehemaligen Damm der Union Pacific-Bahn nicht weit von unserer Unfallstelle umherlagen. Wir schleppten sie heran, und Snyder begann den Bau, während ich mich auf den Weg nach Rock River machte, um von dort für alle Fälle Hilfe zu holen. Der starke Wind, mein fieberischer Zustand, die ungewohnte dünne Luft in diesem mindestens 2600 Meter hohen Gebirgstheil, der holperige Weg und der dicke lange Pelz machten das Marschieren recht anstrengend. Ich mochte eine Stunde gegangen sein, als mich die Kräfte trotz aller Energieaufbietung plötzlich total verließen.

Ich mußte mich schnell hinsetzen, um nicht umzufallen, und streckte mich aus, um zum Weitermarsch neue Kräfte zu sammeln. Es war ein Gefühl der Verlassenheit und Niedergeschlagenheit, das ich niemals für möglich gehalten hätte. Der von unserer Unfallstelle 10 Kilometer entfernte Ort konnte nicht mehr weit sein, aber ich war eine ganze Zeitlang vollkommen unfähig den Entschluß zum Wiederaufstehen zu fassen. Der feindliche Berggeist, der nicht damit zufrieden war, uns mit dem Wagen in eine so fatale Lage gebracht zu haben, schien mich hier, wo ich allein war, noch ganz besonders seine überlegene Macht fühlen lassen zu wollen.

Eine Viertelstunde oder länger hatte ich so ganz apathisch dagelegen, als Pferdegetrappel an mein Ohr schlug.

Bald darauf sah ich einen ganz in Leder und Pelz gekleideten Bauern mit einem kleinen Burschen heranreiten und erhob mich nun mit äußerster Anstrengung, um ihn anzusprechen.

Es war ein Mann, der in Entfernung von einigen Kilometern ein Gehöft besaß und nach seinem Vieh gesehen hatte,

das hier irgendwo herum weidete. Mit seinem kleinen neun-jährigen Sohn war er auf der Heimkehr begriffen, erklärte sich aber sofort zur Hilfe bereit, als er hörte, was uns passiert war. Er schickte den Jungen nach Hause, um Pferde zu holen, und begab sich selbst mit mir zur Unfallstelle zurück. Sobald er sah, wie mir das Gehen schwer wurde, bot mir der freundliche Mann, aus dessen verwittertem, von einem struppigen Bart umrahmten Gesicht ein Paar helle Augen scharf, aber gutmütig in die Welt schauten, sein Pferd an und half mir auch in den Bügelschuh und den großen, mit einer Rückenlehne versehenen Sattel, während er selbst nun zu Fuß ging.

Als wir hinkamen, hatte Snyder aus den Schwellen schon einen sehr stabilen Bau hergerichtet, unsere große Wagenwinde daraufgestellt, das eine Hinterrad herausgewunden und darunter schon ebenfalls Schwellen angebracht. Dasselbe Manöver nahmen wir drei nun gemeinsam mit dem anderen Hinterrad vor, eine Arbeit, die wir nur bis beinahe an die Hüften im Wasser und Moor stehend ausführen konnten. Endlich waren wir fertig und — waren wir so stolz auf unser Bauwerk oder so töricht, jetzt plötzlich auf Pferdehilfe verzichten zu wollen — wir versuchten, die Maschine mit eigener Kraft aus dem Graben zu bringen. Der Motor wurde angedreht, und Snyder schwang sich ans Steuer, aber kaum fingen sich die Hinterräder an zu drehen, als das ganze schwierige, mit so viel Kunst und Ausdauer aufgebaute Holzwerk sich zur Seite neigte und der Wagen mit seiner vollen Last wieder in den Graben abrutschte.

Alles war umsonst gewesen, und wie zum Hohn tauchten in diesem Augenblick die Pferde mit dem kleinen Jungen über dem nächsten Berghang auf. . . .

Das Malheur schien an diesem Tage gar kein Ende nehmen zu wollen. Unglücklich, wie der Wagen jetzt lag, hätten ihn auch keine zehn Pferde herausgezogen. Aber der Kampf gegen die neidischen Mächte mußte fortgesetzt werden. Vielleicht ging es ein andermal beim besten Willen nicht weiter. Hier mußte uns Ausdauer endlich zum Ziele führen.

Wir begannen also von neuem zu bauen und wanden erst das eine, dann das andere Rad hoch, bis es nach einer weiteren Stunde schwerer Arbeit im Wasser so weit war, daß wir mittels unseres langen Wagentaus die Pferde vorspannen konnten. Das Auto kam nun ohne viel Mühe ganz auf das Ufer herüber. Das Moorbad hatte ihm weniger als uns geschadet, die wir nun mit nassen Kleidern in dem kalten scharfen Wind weiterfahren mußten.

Die Dämmerung begann schon herabzusinken, als wir uns von unseren freundlichen Helfern verabschiedeten und die Richtung nach Rock River einschlugen, wo wir mit einigen Umwegen, aber ohne weiteren Zwischenfall in langsamer, tastender Fahrt spät abends anlangten und in einem kleinen Gasthaus Quartier nahmen. Der Wind heulte um das hoch gelegene Haus, die Fensterläden klapperten, im Schornstein rumorte es, aber wir saßen doch ganz gemütlich an dem Riesensofen, der in der Mitte des Zimmers eine behagliche Wärme ausströmte, trocknete unsere nassen Kleider und Stiefel und waren froh, nach all den Mühseligkeiten ein schützendes Dach über unseren Häuptern gefunden zu haben.

Da die Wegspur so undeutlich war, daß wir schon mehrere kleine Irrfahrten machen müssen, und da auch die Berge immer dichter und unübersichtlicher zusammentraten, bemühte ich mich noch denselben Abend um einen ortskundigen Mann, den wir am nächsten Morgen mit in den Wagen nahmen, und der uns als Pilot den Weg nach Rawlins zeigen sollte, dem nächsten kleinen, etwa 125 Kilometer von Rock River entfernten Bergstädtchen. Der Mann versicherte uns, er kenne bis dahin jeden Steg und Stein, wäre schon unzähligemal nach Rawlins geritten, wüßte genau, welche Route in den verschiedenen Jahreszeiten die beste sei, kurz, wir sollten uns ganz auf ihn verlassen.

Wir waren verlassen!

Nach noch nicht 8 Kilometer Fahrt kamen wir an einen breiten Fluß, über den keine Brücke führte. Der Mann schien selbst überrascht zu sein, wurde unsicher und meinte auf meine

Frage, wie wir nun hinüberkommen, wir müßten versuchen, so lange an dem Fluß nach Norden entlang zu fahren, bis wir auf eine Brücke stoßen würden.

Zu solcher Weisheit brauchte ich wahrlich keinen Piloten! Aber was blieb uns übrig, wir irrten vier Stunden querfeldein und fanden schließlich auch eine Brücke, über die wir trotz ihres jammervollen Zustandes glücklich hinüberkamen. Nach kurzer Zeit stießen wir aber auf einen zweiten Fluß, dessen Holzbrücke noch jammervoller und vollkommen unpassierbar war. Ein in der Nähe wohnender Bauer klärte mich darüber auf, daß wir ganz falsch gefahren wären, wir müßten etwa sieben Meilen zurück und würden dann auf den richtigen Weg und gute Brücken kommen.

Das war eine nette Bescherung! Meine Geduld mit dem Piloten war zu Ende, ich sagte ihm gründlich meine Meinung und setzte ihn an die Luft, da wir niemand lediglich zur Bescherung des Wagens nötig hatten.

Querfeldein, in der Hauptsache nach Westen fahrend, trafen wir auf die großen Kohlenruben der Ortschaft Hanna und gelangten dann weiter auf andauernd steigenden Pfaden, inmitten einer pittoresken Berglandschaft, an den Oberlauf des North Platte River, den wir in Nebraska schon einmal überschritten hatten, und der hier von seiner Quelle in den Coloradobergen kommt, um zu einem großen nördlichen Bogen auszuholen, und dann aus den Rocky Mountains zur Prärie hinabzusteigen.

Der sehr reißende Bergfluß hatte im Frühjahr die über ihn führende Brücke weggeschwemmt, und da es unmöglich war, sein ungefähr 120 Meter breites und sehr tiefes Bett direkt zu passieren, waren wir auf die Eisenbahnbrücke angewiesen, die nicht allzu weit von unserer Ankunftsstelle den Fluß in mächtigen Bogen überschritt. Wir konnten sie erst nach längerem Warten auf vorüberkommende Züge benutzen und nachdem wir über die gut 30 Zentimeter auseinanderstehenden Schwellen des Brückenbodens, die unsere Räder eingeklemmt

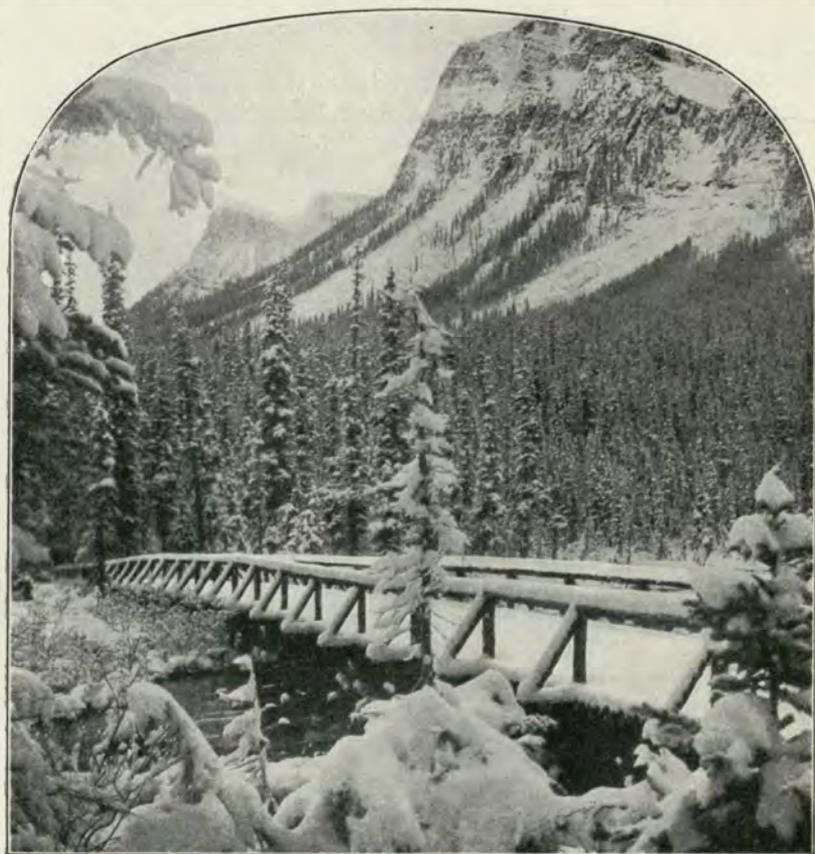
hätten, in zeitraubender Arbeit einen Belag von Brettern hergestellt hatten. In weiterem Anstieg querfeldein erreichten wir schließlich Rawlins bei einbrechender Nacht.

Je höher wir in das Gebirge drangen, desto ärmlicher wurde die Vegetation, desto spärlicher die Besiedlung. Nur noch wo Kupferminen oder Kohlenbergwerke sich befanden, trafen wir außerhalb der Bahnstationen überhaupt noch Menschen. Um das Bargebäude, die Seele solcher Ortschaften, stehen einige krüppelhafte Häuser, in denen die Minenarbeiter, ein aus allen möglichen Nationen, aus schwarzen, gelben und weißen Rassen zusammengewürfeltes Volk, wenn sie nicht in den düsteren Gruben stecken, ihr klägliches Dasein fristen.

Nach einer solchen Bar-Ortschaft namens Thahar Junction, in deren Nähe mich das Fieber besonders stark schüttelte, und nachdem wir wohl drei Duzend Mal tief eingeschnittene Gräben und Spalten zu durchqueren gehabt hatten, was uns manchen Aufenthalt verursachte, hatten wir in der Richtung auf unser Ziel Rock Springs die Pacific-Bahn zu kreuzen. Da hier ein ziemlich leidlicher Weg vorhanden war, und die Dämmerung bereits herabsank, fuhren wir mit angesteckten Scheinwerfern etwas schneller als gewöhnlich. In dem Augenblick, da unser Wagen das zweite Schienengeleise passierte, versanken jedoch plötzlich die Vorderräder in der jenseitigen Abstieg-Böschung, und der Wagen kam mit einem heftigen Ruck zum Stehen. Snyder, der am Steuer saß, hielt sich daran fest, während ich in hohem Bogen über die Motorhaube auf den Weg plumpste.

Rasch wieder auf den Beinen, glücklicherweise unverletzt, sah ich zu meinem Schrecken die Lichter eines Zuges herankommen. Er mußte das Geleise passieren, auf dem wir festgerannt waren.

Die Böschung bestand nur aus losem Kies, und bei dem plötzlichen Einsinken der Vorderachse war das Schwungrad gegen die letzte, hoch hervorstehende Schiene geprellt, so daß der Wagen wie eingeklemmt festsaß. Snyder war im Moment an der Kurbel, um den Motor aufs neue anzudrehen, aber er ließ sich nicht in Bewegung setzen.



Schneelandschaft in den Rocky Mountains.

Der Train, der sich als ein Güterzug herausstellte, hatte es nicht gar so eilig, immerhin mußten wir schnell zugreifen, um unsere kleine vor der großen Maschine zu retten.

Der erste Versuch mißglückte, dann schafften wir mit verzweifelten Kräften wenigstens ein paar Zentimeter, so daß das Schwungrad von der Schiene frei kam. Nun sprangen wir schnell an die Vorderräder, griffen mit äußerster Anstrengung in die Speichen, und brachten den Wagen erst strichweise und endlich vollends auf der abfallenden Straße zum Rollen. . . .

Es war die höchste Zeit gewesen, denn als wir uns schweißtriefend hochrichteten, brauste der Zug an uns vorüber. Weder Lokomotiv- noch Zugführer nahmen von uns Notiz. Ohne unser Glück im Unglück hätten wir zweifellos mit einer zertrümmerten Maschine unsere Weltfahrt hier mitten in den amerikanischen Bergen beendet. . . .

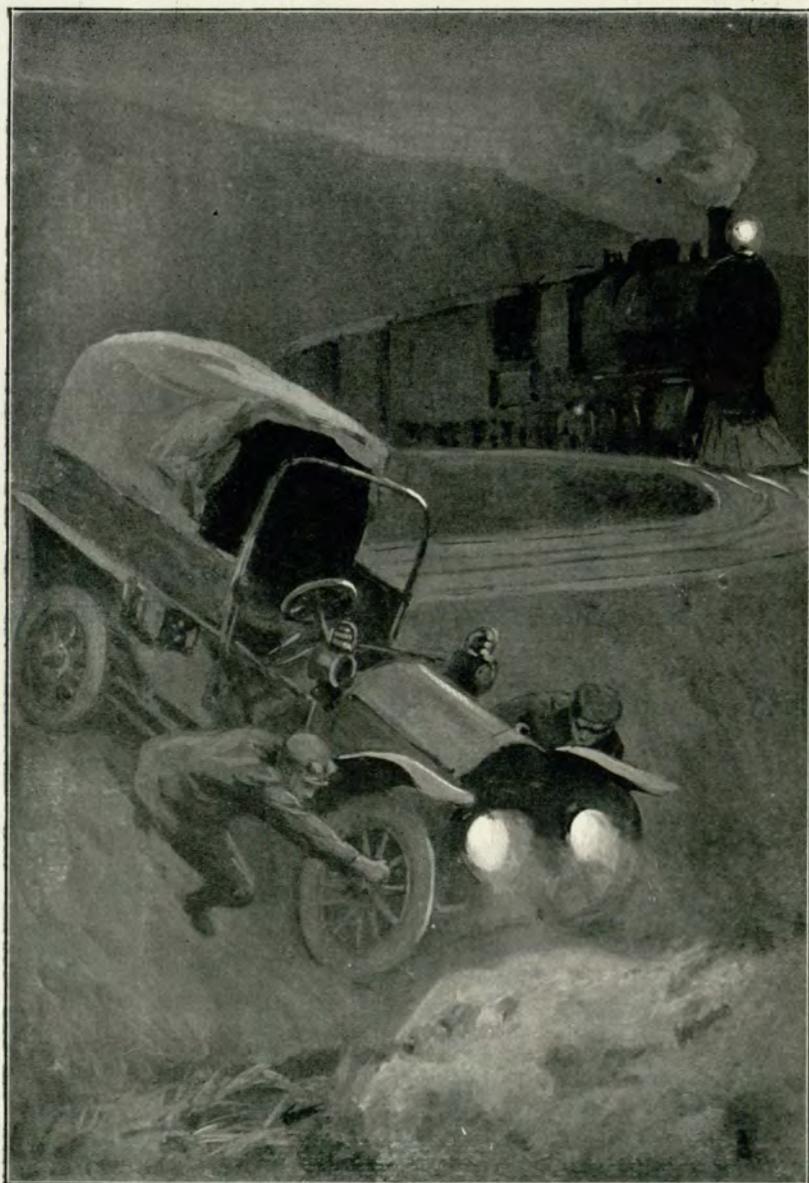
Aber auch so war der Unfall schlimm genug.

Was wir geahnt hatten, als der Motor sich nicht ankurbeln ließ, fanden wir bestätigt. Durch den Anprall der Schwungscheibe an die Schiene war die Welle zwischen Kuppelung und Wechselgetriebe total verbogen, und auch die Motorwelle wie schließlich alle Betriebsteile bis zum Differential hinten hatten einen tüchtigen Ruck abbekommen. Die Unvernunft einer ganz losen Kiesaufschüttung am Wegübergang konnten wir weder vorher wissen noch in der Dämmerung sehen, und so hatten wir es hier mit einer der schweren Pannen zu tun, die überall auf einer solchen Fahrt durch fremde Erdteile infolge unberechenbarer Zufälle und Zustände eintreten können.

Ueber unsere Untersuchungen war es 10 Uhr abends geworden. Es war der 25. März. Stockfinstere Nacht herrschte außerhalb des Bereichs unserer Scheinwerfer. Der Sturm heulte, und die Kälte kroch uns in die Glieder. Jrgend jemand jetzt irgendwo herauszuklopfen, hätte Stunden des Suchens gekostet. Wir wußten nicht einmal, wo sich die nächste Bahnstation befand. Und was hätte uns die schönste Hilfe jetzt auch viel nützen können?

Wir entschlossen uns daher, unter dem Plandach in unseren Schlafsäcken zum erstenmal in freiem Felde zu nächtigen. Und es war da bald so mollig, als ruhten wir in den wundervollsten Daunenbetten.

Der Bergsturm sang uns das Wiegenlied, und zwischen Wachen und Träumen war es mir, als hörte ich im Pfeifen der Windstöße ein schadenfrohes Richern, das leise Hohnlachen des mächtigen Berggeistes, der endlich obgesiegt zu haben glaubte.



In Gefahr auf dem Pacific-Bahnkörper.
Der Wagen wird im letzten Augenblick vor dem heranbrausenden Zuge ertretet.



Der gute Geist sollte sich geirrt haben, denn noch waren wir durchaus nicht klein, und unsere Hilfsmittel noch lange nicht erschöpft.

Sobald der Morgen graute, machte ich mich längs des Bahnstranges auf die Suche nach der nächsten Station und fand eine solche nach ein paar Kilometern. Von da telegraphierte ich nach Rock Springs, Pferde zu schicken, und fuhr dann selbst dahin mit der Bahn voraus, um eine geeignete Reparatur-Werkstatt für den Wagen ausfindig zu machen.

Rock Springs ist eine kleine, selten häßliche Stadt. In ihrer Mitte, ein Zeichen ihrer Entstehungsart, liegen Kohlenzechen, deren Staub und Dunst der trockene Wind überall herumwirbelt. Mindestens 2000 Meter hoch auf blankem, von schroffen Gebirgszügen in weitem Abstand umschlossenen Hochplateau gelegen, ist ihr Klima äußerst rau. Keinen Baum kein grünes Blatt konnte ich irgendwo zwischen den kohlenverstaubten Häusern und Plätzen entdecken, doch gab der Schnee der Stadt etwas Relief, der bei meiner Ankunft in ganz ansehnlichen Mengen niederfiel. Außer den Kohlenbergwerken besitzt Rock Springs auch große Eisenbahn-Werkstätten, und in diesen fand ich alles, was ich suchte, insbesondere eine stattliche Drehbank.

Am selben Nachmittag kam das von Pferden geschleppte Auto an. Es zeigte sich, daß sich durch die große Wucht des eisenharten Stoßes der ganze Wagen etwas verzogen hatte, so daß sich eine wirklich tadellose Ausbesserung, die das ganze Getriebe wieder in eine gerade Linie gebracht hätte, mit den vorhandenen Mitteln und in kurzer Zeit nicht erzielen ließ. Durch viele kleine Hilfsmittel erreichten wir es jedoch in dreieinhalb Tagen, daß der Motor wieder lief, auch wenn die Welle bei der Kuppelung etwas verkantet blieb und die Schwungscheibe nicht genau in der Senkrechten stand. Am 30. März konnten wir frühmorgens die Reise fortsetzen, und unsere Reparatur wurde nun gleich auf eine sehr harte Probe gestellt, da wir jetzt dem letzten und schwersten Teil des Aufstieges, der Strecke Granger—Evanston, entgegenfuhren.

Hinter Granger sollten wir nicht weniger als sieben brückenlose Flußläufe passieren. Um schneller vorwärts zu kommen, benutzten wir den Eisenbahndamm. Bei Churchill Bluff hatten wir der Züge wegen nur 45 Minuten Zeit, um $4\frac{1}{2}$ Meilen zurückzulegen. Auf dem miserablen eingeleisigen Damm, der wenig Kiesfüllung zwischen den Schwellen hatte, ging es nur langsam voran. Eine halbe Meile vor der letzten Brücke kam uns ein Zug entgegen, und wir mußten schleunigst den 3 Meter hohen Damm herunter, um das Geleise freizugeben. Mit knapper Mühe entgingen wir dem Umkippen, saßen unten aber gleich im Sumpf fest. An ein Wiedererklimmen des steilen Dammes war nicht zu denken. Nachdem wir uns freigebuddelt hatten, mußten wir uns querfeldein einen Weg bis zum letzten Fluß bahnen, wo ich nach zweistündigem Abpatrouillieren der Ufer eine Stelle fand, die wir mit einigen Schwierigkeiten glücklich passierten.

Bei Fort Bridger, wo wir noch einen letzten, 30 Meter breiten und $1\frac{1}{2}$ Meter tiefen Fluß durchfahren mußten, ging es dann in das höchste Hochgebirge hinein. Der nur 40 Einwohner zählende Ort trägt seinen stolzen Namen davon, daß hier 1857 Truppen ein Bivak aufschlugen, die gegen die Ueberfälle der Indianer ausgeschildet waren. Die Niederlassung ist die zweitälteste in Wyoming, hat heute aber weder eine Befestigung noch einen einzigen Soldaten.

Steile Berge mußten wir nun wegelos erklimmen, ganze Strecken lang hoch hervorstehende Steine mit der Hacke beseitigen, drei Stunden saßen wir in einem Modderloch fest, wieder begann auch der alte Kampf mit dem Schnee, der in gräßlichen Stürmen niederfegte, und immer höher mußten wir in die vollkommen vegetationslose Welt der Granitfelsen, der schneestarrten Grate hinauf, in tagelangem Ringen mit Sturm und Schnee und immer neu sich aufstürmenden Felsmassen und Schritt für Schritt bis zum höchsten Gipfel des letzten und gewaltigsten, wohl 4000 Meter hohen Bergriesen in Steigungen uns hinaufarbeiten, die stellenweise wieder 20 Grad betrugten.

Die Anforderungen, die wir an die Maschine stellen mußten, waren ganz ungeheuerlich, und ihre Leistungen auf dieser lebensgefährlichen Hochgebirgstour um so anerkennenswerter, als ihre Organe ebenso wenig gesund waren wie die unseren, da wir in der eisigen, dünnen Höhenluft mit erneuten heftigen Fieberanfällen zu kämpfen hatten.

Der Thomas-Wagen hatte den bequemeren Weg durch den Eisenbahntunnel vorgezogen, der durch dieses letzte und schwerste Bergmassiv von Ewanston hindurchführt. Die Erlaubnis, den gleichen Tunnel zu benutzen, wurde für die später kommenden Wagen leider aufgehoben, angeblich, weil das amerikanische Auto den Oberbau der Bahn zu sehr beschädigt hatte. Was auch der Grund gewesen sein mag, drei Tage schwersten Arbeitens



Im Kampf mit Sturm und Schnee zum 4000 Meter hohen Gipfel des Felsengebirges.

waren erforderlich, um das zu zwingen, was Thomas mühelos an einem Tage geleistet hatte.

Und endlich war das schwere Spiel gewonnen! In tiefem Schnee hatten wir den letzten, höchsten Bergrücken mit einer fabelhaften und geradezu unmöglichen Steigung genommen, und aufatmend sahen wir in fast gleicher Höhe mit dem Gipfel des Mont Blanc aus unserem braven Auto auf das großartige Panorama des in Schnee und Eis gehüllten Hochgebirges, das uns hier oben umgab, und auf die sanften Flächen der weit unten vor uns grünlich aufschimmernden Ebenen um den immer noch 1300 Meter hoch gelegenen Großen Salzsee.

Den schwierigsten Teil des ganzen riesigen, von Cheyenne bis San Francisco reichenden Felsengebirges hatten wir überwunden. Keine Flüsse, keine Höhen, keine Hemmnisse irgendwelcher Art, die der Reid der finsternen Bergmächte uns in den Weg warf, konnten uns an diesem endlichen Triumph verhindern. Bis zur Stadt Ogden am Salzsee stiegen wir nun zu dem großen Hochplateau hinab, auf dem die Wege, auch in dem westlichen Randgebiet der Sierra Nevada, kaum noch nennenswerte Schwierigkeiten boten.

Ogden selbst erreichten wir von Evanston in einem Tagesmarsch von 120 Kilometern am 2. April und damit die letzte große Etappe vor dem Pazifischen Ozean.

*

10. Kapitel.

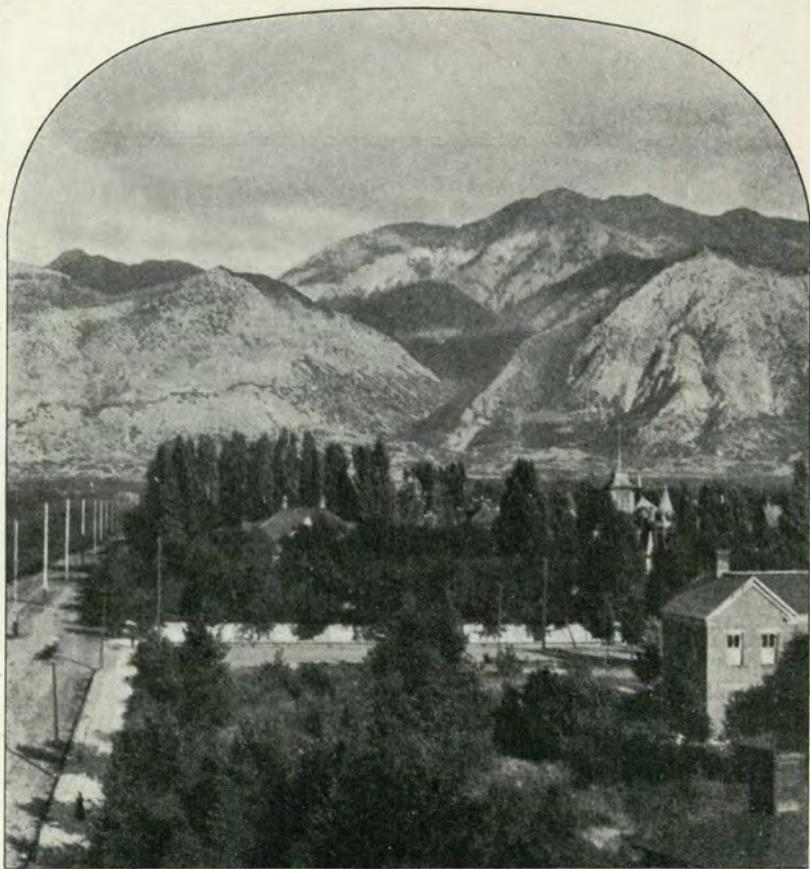
Der Umschwung in Seattle.

Die letzte amerikanische Etappe. — Ein Ausflug zur Mormonenstadt am Salzsee. — Zwei Tage Reparatur in der Einöde. — Neue Panne hinter Nelson. — Reise nach Seattle. — Ein wichtiges Gespräch. — Die Abänderung der Route, da Alaska unpassierbar. — Die interessante Berghafenstadt. — Snyder nimmt Abschied. — Adieu, Amerika!

Vor San Franzisko, bis wohin es noch rund 2000 Kilometer waren, bedeutete Ogden, die sehr reizvoll am bergumrahmten Salt Lake gelegene Hauptstadt des Staates Utah, den letzten größeren Ort, der für ernstere Reparaturen in Betracht kam. Unsere Maschine hatte sich, trotzdem es in ihr ruckte und polterte, so vorzüglich gehalten, daß ich hoffen konnte, ohne besonderen Zwischenfall die letzte große Etappe in den Vereinigten Staaten glatt zurückzulegen. Ich glaubte mich dazu um so berechtigter, als Wetter und Wege nun gut waren, und die vorderen Wagen gerade hier sehr große Fortschritte zu verzeichnen hatten.

Durch die vier Tage, welche die schwere Panne bei Rock Springs gekostet hatte, waren wir ziemlich stark ins Hintertreffen geraten. Ogden hatte Thomas am 15., Büst am 21., de Dion am 26. März erreicht, und nun, am 3. April, wo wir bei herrlichem Frühlingswetter die schöne Bergseestadt verließen, schwamm der Amerikaner bereits auf Baldez in Alaska zu, und meine beiden romanischen Konkurrenten befanden sich in vollem Marsch auf San Franzisco.

Mit den besten Hoffnungen traten wir die Ausfahrt an. Snyder, der in den letzten Tagen fast ausschließlich das Steuer geführt hatte, war zwar etwas überanstrengt, doch konnte ich ihm nun wieder vollen Beistand leisten, da mein Fieberzustand sich schnell in dem Maße gebessert hatte, als wir aus



Ogden, die Hauptſtadt des Staates Utah, mit den Bergen.

dem Hochgebirge herausgekommen waren. Zu dieſer ſchnellen Beſſerung hätte weſentlich ein kurzer Ausflug beigetragen, den ich von Evanſton aus nach der intereſſanten und wie ein Juwel am azurblauen Salzſee gelegenen Mormonenſtadt Salt Lake City unternommen hatte. Ich hoffte von der raſchen Luftveränderung und der Fülle neuer Eindrücke das Beſte und habe mich darin auch nicht getäuſcht.

Gleich nach unſerer Ankuſt war ich mittags von Evanſton herübergefahren und konnte von Stadt und Umgebung in

wenigen Stunden recht viel sehen, da mir ein liebenswürdiger Brauereibesitzer sein Automobil zur Verfügung stellte. Ueberaus saubere, breite Straßen, freundliche Häuser und zahlreiches Grün zeigen schon äußerlich, daß hier ein besonderer Menschenschlag auf amerikanischem Boden wohnt. Das Mormonentum ist zwar offiziell abgeschafft, doch hat sich, wie ich hörte, in Wirklichkeit an den Verhältnissen nicht viel geändert.

Die wunderbare Lage von Salt Lake City erinnert an Luzern und das Panorama des Vierwaldstätter Sees, nur ist hier alles größer und mächtiger. Auf der einen Seite der unendlich breit erscheinende Salzsee, dessen Wasser in den herrlichsten tiefblauen Farben schimmert, umgeben von hohen Bergen, deren schneegekrönte Häupter hoch in den klaren Himmel aufragen; auf der andern Seite die liebliche, bildsaubere Gartenstadt, ebenfalls von Bergen eingeschlossen und majestätisch überragt von dem glänzend weißen sechstürmigen Tempel, dem in 40 Jahren aus massivem Granit erbauten Hauptheiligtum der Mormonengemeinde.

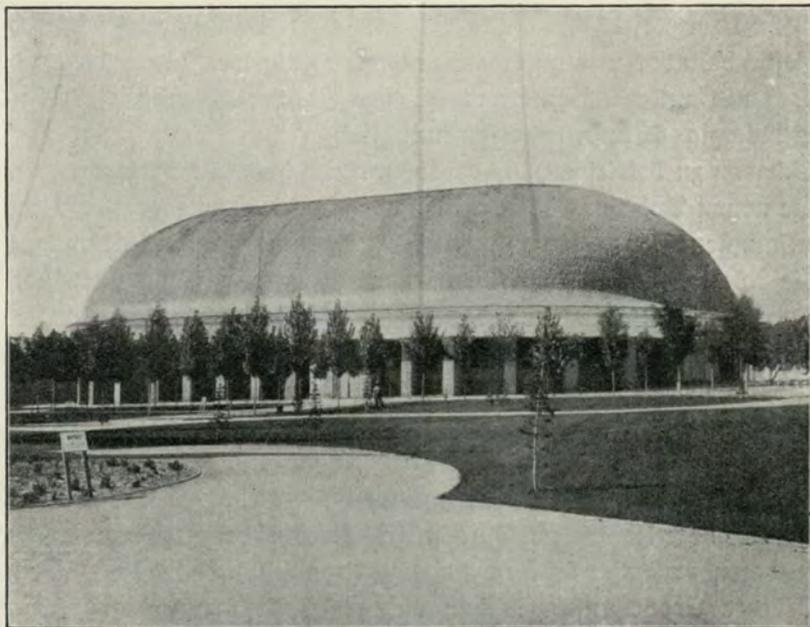
Salt Lake City wurde 1847 von 150 Auswanderern unter ihrem Präsidenten Young gegründet und zählt heute 280 000 Einwohner. Außer dem Tempel ist eine Hauptsehenswürdigkeit das Tabernacle, eine riesige Konzerthalle, die 8000 Menschen faßt und eine Orgel mit 5000 Pfeifen enthält, welche die größte der Welt sein soll. Ein Konzert, dem ich hier abends beiwohnte, machte mit den gewaltigen Orgelklängen und der wunderbaren Akustik des Saales einen tiefen und unvergeßlichen Eindruck auf mich. In aller Frühe des nächsten Morgens zog es mich vor der Rückfahrt noch einmal nach der Halle, und ich überzeugte mich selbst davon, daß auf der vom Orgelpodium etwa 80 Meter entfernten Empore, auf der ich gesessen hatte, das geringste dorthier kommende Geräusch und selbst der Fall einer Nadel deutlich zu vernehmen war. . . .

Unsere Fahrt von Ogden ging am Nordufer des Großen Salzsees entlang auf Kelton an seiner Nordwestspitze zu. Das schöne Wetter, die flotte Fahrt, die herrliche Landschaft um

uns herum versetzte uns in die beste Stimmung. Allerdings fiel der Gegensatz zwischen dem Gewoge in den Städten und der Stille dieser menschenleeren Naturschönheit um so stärker auf, je weiter wir kamen. Wir fuhren dreißig und vierzig Kilometer, ohne eine einzige Wohnstätte zu sehen. So minimal ist das Verkehrsbedürfnis in dieser wunderlichen Einöde, daß auf dem alten, um das Nordufer herumführenden Damm der Union-Pacific-Eisenbahn nur zweimal in der Woche ein Zug geht, während die Express-Luxustrains und die großen Güterzüge weiter südlich über die Pfahl-Holzbrücke fahren, welche



Der berühmte Mormonen-Tempel aus weißem Granit in Salt Lake City.



Das Tabernakel, die riesige Konzerthalle der Mormonen, die 8000 Personen faßt und die berühmte Orgel mit 5000 Pfeifen enthält.

die Harriman und Gould, und wie die Kontrolleure der Pacific-Bahn sonst noch heißen, mitten über den etwa fünf deutsche Meilen breiten Großen Salzsee gebaut haben.

Etwa 100 Kilometer hinter Ogden ließ sich plötzlich ein verdächtiges Krachen im Kardan vernehmen, und gleich darauf stand der Wagen still.

Wir stellten fest, daß die Räder der Hinterachse sich weder vorwärts noch rückwärts bewegen ließen, daß also etwas im Differential los sein mußte.

Die nächste Ortschaft Kelton war einen guten Tagemarsch entfernt, von einzelnen Wohnstätten weit und breit nichts zu sehen, es blieb uns daher nichts anderes übrig, als hier an Ort und Stelle die recht schwierige Reparatur vorzunehmen. Wir machten die Hinterachse ab und das Differential auseinander und fanden, daß mehrere Bolzen gerissen waren, deren einzelne Teile sich zwischen die Zahnräder geklemmt hatten.

Glücklicherweise hatten wir Reservebolzen in unserem eisernen Bestande, aber mit unserem Handwerkszeug war die Reparatur doch nur unter abermaligem großen Zeitverlust möglich. Acht- und vierzig Stunden hatten wir fleißig zu arbeiten, um den Schaden zu beseitigen, die peniblen Teile auseinanderzunehmen, die neuen Bolzen zu befestigen und das Ganze wieder sorgfältig zusammenzusetzen. So schön die Tage waren, so kalt waren die Nächte, in denen wir wieder zu unseren Schlaffäcken griffen. Von Bouillonkapseln und Konserven brauten wir unsere Mahlzeiten und stillten unsern Durst an einem in der Nähe vorbeifließenden klaren Rinnjal. Zwei Tage und zwei Nächte lagerten und arbeiteten wir hier ein paar Kilometer abseits des Sees in dem Hochplateau des Nordufers, ohne einen Menschen oder überhaupt etwas Lebendes zu Gesicht zu bekommen, ausgenommen die kleinen unzähligen Klipptiere, die nach Kaninchenart in rasender Fahrt bei dem ungewohnten Anblick eines Menschen in ihre Erdbehauungen hinabsausen und so unscheinbar von Körper sind, daß sie nicht mal einen Schuß für unsere Tafel lohnten.

Welch eine Erlösung, als nach 48 Stunden endlich wieder der Motor brummte und wir die restlichen 100 Kilometer bis zu dem traurigen Nest Kelton zurücklegen konnten, wo wir in einem „Saloon“ unser Lager nehmen mußten, dessen Wände bis zum frühen Morgen von dem Gesang und Geschrei kneipender und würfelnder Cowboys widerhallten. . . .

Und dann kam ein Sonntag herauf, schön wie alle diese Tage, aber mit Verderben in seinem Schoß.

Die ersten beiden Morgenstunden hatten wir gerade hinter uns und auf den ziemlich guten Wegen etwa 65 Kilometer zurückgelegt, als die Maschine plötzlich wieder mit einem eigentümlichen Knack stehenblieb. Ich merkte es gleich, diesmal saßen die Schmerzen vorne, und unsere trübe Ahnung, daß etwas im Herzen unseres Autos, am Motor selbst, passiert war, fanden wir bestätigt, als wir die Pleuelstangen untersuchten. Zwei von ihnen waren gebrochen.

Da saßen wir nun definitiv fest, und das Gebirge triumphierte! Weit und breit keine Hilfe, und auch wenn wir eine gehabt hätten, würden wir an Ort und Stelle nichts ausgerichtet haben, da wir keine Ersatz-Pleuelstangen mit uns führten. Saßen wir aber wirklich definitiv fest?

Die neue schwere Panne war ebenso wie die Havarie im Differential nur eine Folge des ersten schweren Akzidents von Rock Springs. Die Betriebsteile hatten in den Eisenbahn-Werkstätten nicht ganz ausgerichtet werden können, das Schwungrad schleuderte auf der etwas verkanteten Welle, und weder das Spiel im Getriebe und Differential noch an der Motorwelle war ganz einwandfrei wiederherzustellen gewesen. Dazu kamen die übermäßigen Beanspruchungen aller Wagenteile auf der letzten schweren Hochgebirgstour vor Ogden, und so mußte das erste Uebel in dem verzogen gebliebenen Gesamtmechanismus bald hinten, bald vorne, bald hier, bald dort neue Teilübel hervorrufen.

Der Wagen mußte, so kostbare Zeit darüber auch aufs neue verloren ging, einer gründlichen Durchsicht unterzogen, und neue Pleuelstangen mußten aus meinen Reservesachen in Seattle herangeschafft werden. Als Reparaturort kam nur Ogden in Betracht. Zum Nachdenken war nicht lange Zeit, hier mußte auf der Stelle gehandelt werden.

Um so wenig wie möglich Zeit zu verlieren und nicht wieder dieselbe Erfahrung mit dem Zollverschluß wie bei den Pneumatiks zu machen, entschloß ich mich daher, sofort nach Kelton zurückzumarschieren und von dort über Ogden nach Seattle zu fahren, um die erforderlichen Teile selbst zu holen. Von Kelton schickte ich Pferde, die unsern Invaliden — eigentlich waren es zwei, da Snyder durch die ungewöhnlichen andauernden Strapazen direkt elend geworden war — am nächsten Tage nach Kelton schleppten, von wo das Auto mit dem zwei Tage später abgehenden Zug nach Ogden gebracht werden sollte. In vier Tagen hoffte ich von Seattle zurück zu sein, und die Reparatur an dem inzwischen auseinandergenommenen Wagen in vier weiteren Tagen zu bewerkstelligen.

In der Nacht vom 7. zum 8. April fuhr ich von Ogden nach Seattle ab. In mäßiger Fahrt ging es den ganzen Tag über durch das wenig reizvolle Hochplateau von Idaho und Oregon; von Portland ab, wo ich am 9. April umsteigen mußte, wurde das Landschaftsbild aber wunderschön. Hier begleitete uns der stolze Columbia River, dessen mächtige Wassermengen sich nur mühsam durch das Labyrinth der Berge winden, dort lachte das Frühlingsgrün lieblicher Matten in die großen Fenster unseres Aussichtswagens herein, und inmitten eines blühenden Talkessels setzten wir mittels einer Dampffähre über den breiten River, um dann mit Sitzzugstempo durch den Staat Washington zu jagen und nach 6 Uhr abends aus der Dämmerung die vielen Lichter des großen und malerisch an steilen Bergen emporflimmenden Seattle nebst dem weiten Hafenbecken, einer Bucht des Stillen Ozeans, vor den entzückten Blicken auftauchen zu sehen.

Mein erster Gang galt, wie immer in größeren Städten, der Post. Unter vielen Briefen aus der Heimat fand ich auch ein Schreiben der „New York Times“ vor, worin eine eventuelle Aenderung der Route über Vladivostok erwogen und der Entschluß dazu davon abhängig gemacht wurde, daß alle Konkurrenten zustimmen. Ich las dann im Hotel in einer Zeitung, daß Thomas von Valdez zurückkehre, weil die Durchquerung Alaskas wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit unmöglich geworden sei.

Mich überraschte das in keiner Weise. Mir war es von vornherein klar gewesen, daß Alaska für uns nur zur vollen Winterzeit passierbar sein würde, und hatte nach der unverständlichen Abänderung unserer Fahrtdisposition, die ich in Chicago erfahren hatte, sogleich befürchtet, daß auf dem Umwege über San Francisco selbst der vorderste Wagen nicht mehr rechtzeitig in Valdez eintreffen würde. Damals hatte mich die Aenderung vollkommen überrascht und bereitete mir unter anderem den mehrtägigen Aufenthalt in Ames. Diesmal wollte ich vorsichtiger sein.

Ich erkundigte mich daher zunächst nach den Dampferverbindungen von San Francisco bis Seattle und von hier nach Wladiwostok und erfuhr, daß von Seattle am 14., 19. und 21. April Schiffe nach Asien gingen, daß über spätere Dampfer aber nichts bekannt war, ja, daß die Möglichkeit vorlag, es würden weitere erst in einigen Wochen gehen. Ich rechnete mir nun aus: Rückfahrt nach Ogden morgen abend, dort 12. April morgens an, Reparatur bis zum 15. inklusive, 16. April morgens Abfahrt, Ankunft in Frisco 24., in Seattle 27. April. Ich hätte also keinen fahrplanmäßigen Dampfer mehr in Seattle erreicht, hätte eventuell mehrere Wochen hier tatenlos sitzen und vielleicht Mitte Juni in Wladiwostok ankommen können, um dort auf die Regenzeit zu treffen, welche die Mandchurei in einen einzigen Sumpf zu verwandeln pflegt.

Diese Aussichten waren nicht gerade rosig, und ich konnte nur verhindern, vollständig aus dem Rennen zu fallen, wenn ich mein Auto rechtzeitig zu einem fahrplanmäßigen Dampfer nach Seattle bekam. Da dies aber ohne Benutzung der Bahn nicht möglich war, die Strecke Ogden—Seattle aber nach dem Startreglement als neutralisiert angesehen werden konnte, so fragte ich telegraphisch bei der „New York Times“ an, ob ich mein Auto auf die Bahn setzen dürfe.

Als ich am nächsten Mittag vom Zollamt zurückkam, fand ich die Antwort: „Benutzung der Bahn hat Disqualifikation zur Folge.“ Gleichzeitig hörte ich, daß der sportliche Leiter der Fahrt, Monjieur Bourcier St. Chaffray in Seattle angekommen und im Butler-Hotel abgestiegen sei. Da ich wußte, daß der de Dion-Wagen, auf dem er die Konkurrenz mitmachte, ebenso wie der Büst-Wagen noch nicht von San Francisco abgefahren waren, vermutete ich, seine Ankunft stände mit dem Umschwung der Dinge in Verbindung, der sich offenbar vorbereitete, und suchte ihn alsbald auf.

Es war der entscheidende Schritt, der meine Dispositionen vollkommen über den Haufen warf, und mich vor eine ganz neue Situation stellte.

Nach der ersten Begrüßung und Ueberraschung, mich in Seattle zu sehen, sagte Monsieur St. Chaffray:

„Wissen Sie schon, daß Thomas von Valdez zurückkommt?“

„Ich habe davon gehört, aber noch keine offizielle Bestätigung, in Zeitungen steht manches Unrichtige.“

„Nein, nein, diesmal ist es richtig. Thomas hat versucht, von Valdez die Reise durch Alaska anzutreten, aber infolge des inzwischen eingetretenen Tauwetters schon kurz hinter Valdez umkehren müssen, da vor dem nächsten Winter dort eine Fahrt im Automobil ganz ausgeschlossen ist. Wir müssen nun also auch unsere Fahrt ändern oder bis zum nächsten Winter mit der Fortsetzung warten. Ich halte letzteres für verfehlt, besonders da das ganze öffentliche Interesse an der Tour bei einer solch langen Pause erlahmen muß. Selbstverständlich kann aber eine Fahrtänderung nur mit Zustimmung aller Teilnehmer eintreten.“

So wenig Neues ich im Grunde hier erfuhr, so verfehlt doch die Gewißheit einer neuerlichen Abänderung der Fahrtdisposition nicht, auf mich einen tiefen Eindruck zu machen. Denn das tatsächliche Aufgeben der Alaskatour war gerade für mich, der ich durch die erste Abänderung und durch das Malheur von Rock Springs am meisten in Rückstand geraten war, von einschneidender Bedeutung. Solange ich Alaska, die Beringstraße, Nordost-Sibirien vor mir hatte, spielten zwei, drei Wochen Rückstand keine Rolle. Es wäre höchstens Sache eines reichlicheren Aufwands von Geldmitteln für Hilfskräfte gewesen, um den Anschluß an die anderen Wagen in den Polar-gegenden wieder sicher zu gewinnen. Nun aber konnte mich der Abbruch der ursprünglichen und der Beginn einer neuen Tour um alle Chancen bringen, wenn ich nicht das Auto zum mindesten mit dem letzten Dampfer am 21. April nach Asien hinüber bekam.

„Züst, Thomas und de Dion sind meiner Ansicht“, fuhr St. Chaffray fort. „Sind Sie auch einverstanden, daß wir nunmehr den Weg über Wladiwostok fortsetzen?“

„Im Prinzip ja“, antwortete ich und erklärte dann, meine tatsächliche Zustimmung zur Fahrtänderung nur für den Fall geben zu können, daß ich in Anbetracht der Umstände die Erlaubnis zur Bahnbenutzung erhalte.

Monsieur St. Chaffray sah die Notwendigkeit dazu ein und erklärte auf meine weitere Mitteilung, daß ich von den „New York Times“ ein Telegramm bekommen hätte, wonach Bahnbenutzung Disqualifikation zur Folge habe, wörtlich:

„Ich bin doch wohl im Auftrage des „Matin“ der Leiter der Fahrt. Das Telegramm ist Unsinn! Lassen Sie den Wagen sofort mit der Bahn hierherkommen. Von Disqualifikation ist keine Rede!“

Monsieur Bourcier St. Chaffray begleitete mich dann noch zum Telegraphenamte, wo ich eine entsprechende Depesche an Snyder nach Ogden aufgab und wo er selbst in gleichem Sinne an die „New York Times“ telegraphierte. Auf meine nochmalige Frage, ich könnte mich doch bestimmt darauf verlassen, daß mir



Mr. St. Chaffray,
der vom „Matin“ beauftragte Leiter der Fahrt.

nachträglich keine Unannehmlichkeiten durch diese Bahnbenutzung entstehen würden, da ich den Schritt, einmal gemacht, nicht redressieren könne, antwortete er in seiner lebhaften Art:

„Nein, nein! Seien Sie unbesorgt! Das ist alles so in Ordnung!“ — —

Der Umschwung war da. Ganz neue Möglichkeiten und Ausichten stiegen herauf.

Alaska wurde aufgegeben, und Amerika, das uns so unendliche, besonders im ersten Teil der Fahrt ungeahnte Schwierigkeiten bereitet hatte, war für uns alle erledigt. Es handelte sich nur noch um die Ueberfahrt nach Asien von Seattle aus, das die besten Verbindungen dorthin besaß.

Es ist richtig, ich bin durch den Umschwung der Dinge nicht dazu gekommen, den nordamerikanischen Kontinent gleich den übrigen drei Kontinenten von einem Ozean zum andern zu durchqueren. Die Strecke Kelton—San Francisco blieb von unserem Protos-Wagen ungefahren, und ich habe wohl auch, um des Eindruckes nach außen hin, daran gedacht, die Bedingung zu stellen, daß ich mit dem neuen Start in Wladiwostok nur einverstanden sein könnte, wenn die andern Wagen so lange dort warten, bis ich die Maschine in Ogden repariert hätte, bis San Francisco durchgefahren und mit dem Schiff nach Wladiwostok nachgekommen wäre.

Sachlich stand dem aber ein wesentlicher Punkt entgegen. Es war dies, wie ich betonen möchte, nicht der Zustand meiner Maschine. Die Reparatur in Ogden hätte keinesfalls mehr als vier Tage in Anspruch genommen, denn die nun dort unterbliebenen Arbeiten sind später in Wladiwostok sogar in kürzerer Zeit bewirkt worden. Und wie schon erwähnt, hat die Strecke Kelton—San Francisco gar keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr. Thomas, Büst und de Dion haben gerade auf diesem Teil der amerikanischen Tour ihre bei weitem besten Tagesleistungen erzielt, de Dion einmal 363, Büst 565, Thomas gar 614 Kilometer, und das waren dieselben Wagen, die in dem Hochgebirge vor Ogden, wo ich mit meiner halbinvaliden

Maschine nie unter 50 Kilometer gefahren bin, an einem Tage über 32, 5 und 28 Kilometer nicht hinaus kamen. Auch wäre die Reparatur in Ogden unter der Aufsicht des überaus geschickten Snyder sicher ähnlich tabellos ausgefallen, wie später in Wladiwostok, und es ist nicht der geringste Zweifel, daß derselbe Wagen, derselbe Motor, der nachher die unsäglichen Anstrengungen der zehnmal längeren Strecke Wladiwostok—Paris durchgehalten hat, den Ragensprung Kelton—Frisko in den in Aussicht genommenen neun oder zehn Tagen tatsächlich geleistet haben würde.

Der wesentliche Punkt, der mich daran hinderte, eine solche Warte-Bedingung zu stellen, war der Umstand, daß die Regenperiode uns alle wochenlang in Wladiwostok festgehalten hätte, wenn ich vielleicht erst Mitte Juni infolge der schlechten Dampfverbindung dorthin nachgekommen wäre. Es wäre dann in der Fahrt die große Unterbrechung eingetreten, die gerade vermieden werden sollte, und wir hätten ebensogut in Valdez auf den Wiederbeginn des Winters warten können, um die ursprüngliche Route zu machen. Sympathischer wäre es mir persönlich ohne jede Frage gewesen, wenn an dieser Route durch die Polarländer nie etwas geändert worden wäre. Aber hatte man einmal den Fehler mit der ersten Abänderung gemacht, wonach wir über San Francisco gehen mußten, so mußte das Organisations-Komitee sich auch zu dieser zweiten Abänderung wohl oder übel entschließen, wollte man nun, wo die Anlage der Fahrt sich als verfehlt^h herausgestellt hatte, keine monatelange Pause eintreten lassen und wenigstens die Welttour retten, wenn man schon auf die Polartour verzichtete. Ich stimmte dem neuen Start in Wladiwostok auch in der Ueberlegung zu, daß ja immerhin noch genug zu leisten übrigblieb, und auch so, wie die Fahrt schließlich vonstatten gegangen ist, steht sie ohne Beispiel im automobilistischen Sport da.

In demselben Zustand, wie der Protos-Wagen von unserem letzten Unfallort hinter Kelton nach Ogden zurückgebracht war, so wurde er nun in der Salzseestadt nach Seattle umgeladen.

Dank des Entgegenkommens der Union Pacific- und der Northern Pacific-Bahn sollte er am 18. April in Seattle eintreffen, und die Bremer Reedereifirma Jebben & Co., die hier, in Wladiwostok, Shanghai und an anderen Hafenplätzen Filialen unterhält, hatte mir in liebenswürdiger Weise zugesagt, daß der von ihr gecharterte englische Dampfer „Glenlogan“, der am 19. in See gehen sollte, eventuell einen Tag warten würde, falls in der Bahnbeförderung meines Autos eine Verzögerung eintreten sollte.

Ich hatte nun volle acht Tage Zeit, alle Maßnahmen und Vorbereitungen für die neue Situation zu treffen, sämtliche hier lagernden Reservefächer aus dem Zoll zu bekommen, wobei mir der deutsche Konsul, Herr Lohan, sehr hilfreich zur Hand ging, alle Briefe zu schreiben und Telegramme abzuschicken, die infolge des Umschwungs erforderlich waren, alle Gänge zu erledigen, die zwischen Hafen, Post, Telegraphenbureau, Zollamt, Konsulat und Hotel mich hin und her führten.

Ich hatte dabei Gelegenheit, diesen ganz reizenden und in großartigem Aufschwung begriffenen Ort näher kennen zu lernen, der für mich und uns alle so bedeutungsvoll geworden war. Seattle sollte für uns nur ein Hafendurchgangsort sein; es wurde der Ausgangspunkt einer neuen Route, dem Züst und de Dion nun von Süden, von San Francisco, Thomas von Norden, von Valdez, per Schiff zustrebten, während mein Wagen von Südosten, von Ogden, sich über Land ebenfalls diesem Zentralpunkt näherte.

Es war die Karwoche, die ich in Seattle verbrachte. Die Stadt ist außer San Francisco der einzige größere Hafenplatz, den die Vereinigten Staaten an der Westküste besitzen, und besonders günstig für den Verkehr nach Japan und dem mandchurischen Rußland gelegen. Die Kaskaden-Berge, die den Westrand des riesigen Hochplateaus von Idaho, Oregon und Washington bilden, treten so dicht an den Ozean und die gewaltige fjordartige, von kleinen Inseln erfüllte und im Norden von der großen Insel Vancouver abgeschlossene Hafenbucht

heran, daß kein Strand, keine Ebene für die Ausbreitung der Stadt übrig war, die es gleichwohl in drei Jahrzehnten von einem Dorf auf 360 000 Einwohner brachte.

Die Schwierigkeiten, den nötigen Platz für Häuser, Straßen und Hafenanlagen zu schaffen, waren enorm, aber dieselbe Energie, die das vor kurzem zerstörte Frisco schnell wieder erstehen ließ, war auch hier am Werk, und wo Geld und Arbeit wirken können, kennt der Amerikaner keine unüberwindlichen Hindernisse. Terrassenartig wurden die Berge gesprengt und abgetragen, und dauernd ist die Stadtverwaltung bestrebt, neue Flächen zur Bebauung dem Gebirge abzugewinnen. Wie mir gesagt wurde, soll die Menge der in Seattle bewegten Erdmassen die des Panamakanals übertreffen, eine Behauptung, deren Richtigkeit ich dahingestellt sein lassen muß. Jedenfalls ist aber die geleistete Arbeit ganz außerordentlich, da die ganze Stadt vom Meeresniveau in vielen Stagen sich hochbaut und um die einzelnen Berge herumzieht, von weitem wie Kolonien von Nestern zu schauen, die von kunstfertigen Vögeln an steile Felswände geklebt wurden.

Auch für die erforderlichen Hafenanlagen mußte man zu eigenartigen Maßnahmen mangels eines Uferstrichs und natürlicher Landzungen greifen. Von dem untersten Straßenplateau zieht sich ein weites, etwa 1500 Meter langes und 2—300 Meter breites Netz von rechtwinklig sich schneidenden Brückenstraßen in das Meer hinaus. Die hölzernen, riesenhaften Brücken stehen auf einem Gewirr von Pfählen, die sich 20 Meter hoch über den Meeresboden erheben, so daß die Flut die Brückenstraßen niemals überspülen kann. Das Ganze ist ein komplizierter, in Piers auslaufender Landungssteg, wie er großartiger und origineller kaum gedacht werden kann.

Und schon ist die Stadt dabei, ein weiteres kolossales Bauprojekt zu verwirklichen. Unfern der Küste, auf der andern Seite des Bergrückens, auf dem Seattle hinanklimmt, liegen inmitten herrlicher Waldberge zwei große Süßwasserseen, an denen sich reizende Villen und Sommerhütten herumziehen, und die einen

regelmäßigen und reichlichen Dampferverkehr haben. Den südlichen von beiden, den Washington-See, will man nun durch einen Kanal mit dem Meer verbinden, um so für die großen Ueberseedampfer einen Süßwasserhafen zu schaffen.

Auf einem der höchsten Berge an der Stadt steht ein Wasserturm, der gleichzeitig als Aussichtsturm dient. Der Rundblick, den man hier bei schönem Wetter auf die große, frühlingsgeschmückte Stadt, den buntbewegten Hafen, in dem gerade die drei Kriegsschiffe „Washington“, „Tennessee“ und „Nevada“ lagen, mit dem unendlichen Ozean dahinter, auf die Kaskaden-Berge und die herrlichen Waldseen mit den hell aus dem Grün hervorragenden Willen hat, ist unvergeßlich schön. Außer dem Handelsverkehr verdankt dieses glückliche Gemeinwesen seinen Reichtum den unendlichen Waldbeständen des Hinterlandes und namentlich seiner ausgedehnten Dampfmühlen-Industrie, die ihre ungeheuren Mehlerzeugnisse nach dem nahen Canada, nach China, Japan und dem asiatischen Rußland absetzt.

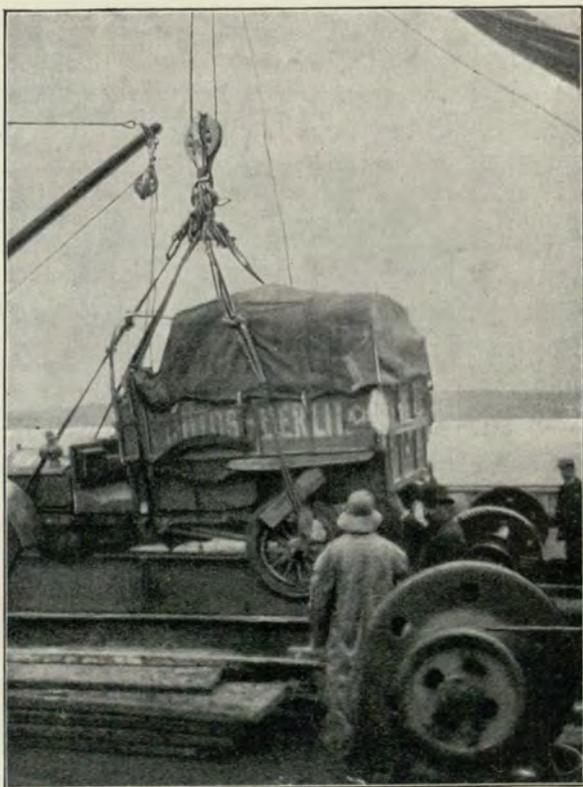
Während meines dortigen Aufenthalts tauchte plötzlich noch eine neue Sorge auf.

Zugleich mit der Nachricht, daß mein Auto per Eilfracht abgeschickt sei, erhielt ich aus Ogden von meinem bisherigen Chauffeur die Mitteilung, daß er sich aus gesundheitlichen Gründen genötigt sehe, die Weiterreise aufzugeben.

Das war eine neue Komplikation, die ich aufs höchste bedauerte, über die ich mich aber doch im Grunde gar nicht so sehr verwundern konnte.

Schon beim Engagement in Chicago hatte ich gewisse Bedenken, ob seine schwächliche Körperkonstitution den Strapazen gewachsen sein würde, und die Anstrengungen der letzten Zeit hatten ganz besonders auf Snyder gelastet, da ich infolge des Mountain-Fiebers als Fahrer und Hilfskraft beinahe ganz ausfiel. Mit eiserner Energie harrete dieser brave Deutsch-Amerikaner bis zuletzt bei seiner Aufgabe aus, und war nicht nur stets ein guter Kamerad von strengster Pflichter-

füllung, sondern auch ein hervorragender Mechaniker und glänzender Fahrer. Vorwärts zu kommen war sein dauerndes Bestreben, und so überanstrengt er selber war, in den wenigen Stunden, die meistens nur der Ruhe galten, war er mir auch noch der treueste Pfleger. Aber ich verstand es, daß die Rücksicht auf sich selbst bei Snyder nun gebieterischer hervorgetreten war, wo die Anspannung der Fahrt



Verladung des Protos-Wagens in Seattle auf den „Glenlogan“ zur Ueberfahrt nach Wladiwostok.

eine Unterbrechung erfahren hatte, und mußte mich einerseits in diesen neuen schmerzlichen Verlust fügen, andererseits aber auch sofort für geeigneten Ersatz sorgen.

Ich kablete daher nach Berlin an die „B. Z. am Mittag“ und die Protoswerke, man solle mir umgehend zwei Chauffeure nach Wladiwostok entsenden, mit denen ich die Fahrt fortsetzen könne. Meine Erfahrungen hatten mich belehrt, daß ein Chauffeur sich durch die fortgesetzten Mühen und Arbeiten aufreibt, und da es von Irkutsk ab auch unbedingt auf Schnelligkeit ankam, hielt ich es für ratsamer, jetzt mit Hilfe zweier Chauffeure den Kampf mit den stärkeren Maschinen meiner

Konkurrenten aufzunehmen. Ich erhielt auch bald ein Kabletelegramm, daß die gewünschten Hilfskräfte um die andere Hälfte des Erdballs herum, also von Westen her über Moskau und Irkutsk, mit der transsibirischen Eisenbahn mir rechtzeitig nach Wladiwostok entgegenfahren würden.

In der Nacht vom 18. zum 19. April kam dann mein Wagen in Seattle an, und am Ostersonntag, einem überraschend kalten und unfreundlichen Regentag, an dem der Himmel seine Schleusen überhaupt nicht schließen wollte, hatte ich den ganzen Tag am Pier zu tun, um meine Kisten mit den Reservefachen und mein Auto in den „Glenlogan“ zu verladen, der seine Abfahrt um einen Tag verschob.

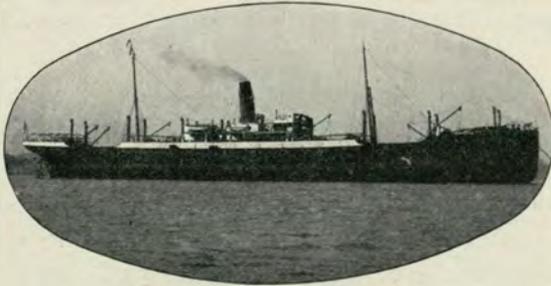
Am 13. April waren Büst und de Dion von San Francisco angekommen und hatten sehr eilig am 14. mit dem nach Japan gehenden Dampfer „Aki Maru“ die Ueberfahrt nach Asien angetreten. Nur Sirtori vom italienischen Wagen war zurückgeblieben, um die Schwierigkeiten des Gepäcks zu ordnen und mit mir direkt nach Wladiwostok zu gehen. Am 18. April war dann auch Thomas von Baldez zurückgekehrt, konnte aber seine Absicht, ebenfalls den „Glenlogan“ zu benutzen, nicht ausführen, da seine Mannschaft noch keine Pässe für Rußland hatte. Er mußte bis zu dem am 21. April abgehenden Dampfer „Rhawnut“ warten, der wie die „Aki Maru“ nach Yokohama fuhr.

Ich sagte den Thomas-Fahrern zu, unter allen Umständen so lange in Wladiwostok zu bleiben, bis sie nachkämen, und wir konnten auch von den anderen Wagen annehmen, daß sie nicht durch ein vorzeitiges Abfahren von Wladiwostok den Thomas-Wagen benachteiligen würden, der für alle allein die fruchtlose Expedition nach Baldez gemacht hatte und dadurch von der Tete an die Queue geraten war.

Es war schon dunkel, als ich am Osterabend todmüde und durchnäßt als letztes Gepäckstück mich selbst an Bord des „Glenlogan“ brachte und mich sofort in meiner Kabine zur Ruhe begab. Am Ostermontag, 20. April, wurde ich um 3 Uhr morgens durch das Losarbeiten der Schiffsschraube ge-

weckt und kleidete mich eiligst an, um bei schönstem Sonnenwetter das herrliche Schauspiel der Ausfahrt aus dem Hafen und dem Budget-Sound zu genießen.

Wunderbar war der Anblick der allmählich den Blicken entschwindenden schönen Bergstadt Seattle, auf deren Terrassenhäuser und Pfahlbau-Hafen die Kiellinie zuzeigte, die unser Dampfer in dem tiefgrünen Wasser zurückließ. Köstlich schimmerten die Waldberge des Sounds herüber, und lieblich lag



Der „Glenlogan“.

Victoria da, die canadische Hafenstadt an der Südspitze Bancouver's, die wir mittags von weitem passierten. Stolz und hoch sprang dann von Süden, vom amerikanischen Kontinent, das Cap Flattery mit seinem Leuchtturm in das in der hellen Sonne wie klares Kristall glänzende Buchtwasser vor, der letzte Gruß Amerikas, das meinem Auto so viel Strapazen und Malheur, mir selbst so viel herzliche Zuneigung und Gastfreundschaft gebracht hatte.

Dann fuhren wir dem offenen Meer und der offenen Zukunft entgegen.

11. Kapitel.

Die Ueberfahrt nach Asien.

Auf dem „Glenlogan“ im Beringsmeer. — Der ausgefallene 1. Mai. — Auf der Flucht vor den Eisschollen. — Passage durch Japan. — Schneesturm vor Wladiwostok. — Der gekappte Anker. — Endlich wieder Land. — Meine beiden neuen Chauffeure. — Neun Tage Vorbereitungen. — Ankunft von Züst und Thomas. — De Dion tritt zurück. — Der asiatische Start.

Da schwammen wir wieder mal.

Es war keine „Auguste Viktoria“, dieser kleine, nur 10 000 Tons große Frachtdampfer „Glenlogan“, und auch der Pacific, der sogenannte „Stille“ Ozean, ist ein ganz anderer Geselle als der Atlantic.

Trotzdem wir nur zwei Gäste an Bord waren, Sirtori und ich, verlief die Ueberfahrt doch kurzweiliger, als wir anfangs geglaubt hatten. Unser freundlicher Kapitän, Mr. Mac Gregor, und seine vier Offiziere ließen es an keiner Aufmerksamkeit fehlen. Die Tage verbrachten wir meistens damit, daß wir uns auf der Kommandobrücke nautischen Studien hingaben und Kapitän und Steuermann die Geheimnisse abzulauschen suchten, wie man ein Schiff tabellos führt. Die Abendstunden vereinigten uns mit den dienstfreien Offizieren gewöhnlich in der Kabine des vierten Offiziers, der mit seinen mimischen und musikalischen Talenten, mit einem reichen Programm von Liedern und Vorträgen, die er selbst mit der Guitarre begleitete, uns die Zeit aufs angenehmste vertrieb.

Außer der Stewardess, die für unser leibliches Wohl nach besten Kräften sorgte, bestand die Besatzung ausschließlich aus Russen.

Das Meer war weniger liebenswürdig als die Menschen. Eisige Winde mit viel Hagel und Schnee faßten uns bald nach der Ausfahrt, die Wellen gingen hoch, und die Kälte fiel uns um so beschwerlicher, als das eigentlich nur zu Fahrten in

DIE FAHRT QUER DURCH DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA.



Meridian v. Greenwich

0 500 1000 Kil

Verlag Ullstein & Co. Berlin.

südlicheren Gewässern bestimmte Schiff nicht heizbar war. Nirgends Land, sehr selten ein Dampfer, dem wir in diesen nördlichen Breiten begegneten, das Wetter rauh, das Meer ungemütlich, unsere Harmonie aber anhaltend wie unsere gute Laune — so verlief die Fahrt ohne besondere Ereignisse bis zum 30. April, an welchem Tage wir den 180. Längengrad passierten.

Am Tage darauf hatten wir den 2. Mai zu schreiben. Den ersten Tag des Monats verspeisten wir zum Frühstück, um nicht mit dem gregorianischen Kalender in heftige Kollision

zu geraten oder eine ähnliche Erfahrung wie Phileas Fogg zu machen, der seine Wette, in 80 Tagen um die Welt zu reisen, verloren glaubte, in Wirklichkeit aber nur vergessen hatte, diesen einen Tag ebenfalls zu verspeisen . . .

Sehr angenehm wurde es hier oben in dem Beringsmeer auch in den nächsten Tagen nicht.

Um einen möglichst kurzen Weg nach Wladiwostok zu wählen, war der Kapitän durch die Aleuten in die See hineingefahren, deren Verengerung im Norden, die Beringsstraße, zum Eismeer führt, Amerika und Asien trennt, und bei unserer ursprünglichen Route eine wichtige Rolle spielen sollen. Unser jetziger Kurs ging in Höhe des 53. Breitengrads in dem Beringsmeer auf Kamtschatka, an dessen Südspitze vorbei in



Der erste Steuermann des „Glenlogan“.

das Ochotskische Meer und direkt auf Wladiwostok zu. Der Kapitän glaubte jetzt im Mai keinen Eisgang mehr befürchten zu brauchen und hoffte, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10—12 Seemeilen pro Stunde in 17 Tagen die Fahrt zu vollenden. Wir wären dann am 5. Mai an Land gekommen.

Es kam jedoch anders.

Schon in der Beringssee begannen heftige Stürme, die tagelang anhielten und unseren kleinen Kahn wie eine Nußschale umherwarfen. Die Wellen schlugen dauernd über Deck und waren von solcher Gewalt, daß wir eines Morgens die eichene Tür, welche den Eingang zur Messe bildete, eingedrückt fanden. Wir hatten das Vergnügen, unser Frühstück mit angehockten Beinen einnehmen zu müssen, wenn wir nicht ein kleines Fußbad in dem die Messe durchströmenden Wasser gratis dazu haben wollten.

Als wir an der Paramuschiru-Insel direkt südlich von Kamtschatka vorbei in die Ochotskische See einfuhren, belohnten uns zwei schöne sonnige Tage für die ausgestandenen Strapazen, doch hatten wir bereits zwei Tage infolge des Sturmes eingebüßt. Herrlich war der Blick auf die von der Sonne beschienenen Schneevulkane Kamtschatkas, dessen steile Felsufer schroff zum Meere abfallen. Aber die Hoffnungen, die schlimmsten Launen des Meergottes überwunden zu haben, sollten bald getäuscht werden.

Es war am 6. Mai, abends gegen 10 Uhr, als unser gewohntes Abendkonzert in der Kabine des vierten Offiziers plötzlich durch das Stoppen der Schiffsmaschine gestört wurde. Wir eilten an Deck, um nach der Ursache zu forschen. Der Anblick, der sich uns bot, war überwältigend schön.

Das Schiff schwamm mitten in einem riesigen Eisfeld, das mit Milliarden phosphoreszierender Tierchen bedeckt war. So weit das Auge reichte, schien das Meer wie mit Glühwürmchen besät, die der dunklen Nacht einen eigenartigen Schimmer verliehen, auf und abtanzende Irrlichter, dort wie über Bergen,

hier wie über Ebenen flirrend, und hier, wo die Eisschollen krachend am Bug und an den Planken des Dampfers zerbrachen, wie ein nächtiger Spukreigen sich um den zitternden Schiffselb in dichten Massen schlingend.

So schön das Schauspiel war, so gefährlich war die Situation. Das Krachen der Schollen verstärkte sich, so daß

man glauben konnte, der ganze Schiffsrumpf müsse im nächsten Augenblick auseinanderbersten. Bedrohlich war die Lage insbesondere für die Schiffsschraube, die leicht beschädigt oder vom Eis ganz zerbrochen werden konnte, und dann wären wir bei dem ständig zunehmenden Eisgang wohl sicher verloren gewesen. Der Kapitän wendete daher mit aller Vorsicht und dampfte zurück, um nach Süden durch eine der vielen Inselstraßen aus dem unfreundlichen Chotskischen Meerbusen herauszukommen.

Nachdem zwei Versuche, an dem in diesen Engen besonders stark massierten Eis vorbeizukommen, mißlungen, und wir deshalb weiter nach Osten zurückgefahren waren, gelang es uns schließlich, nach einer aufregenden und ungewissen Nachtrirfahrt, zwischen den Kurilen-Inseln Ketoy und Simushir, der Diane-Straße, den Weg in das offene Meer zurückzugewinnen. Die beiden Inseln konnte man in dem anbrechenden Morgen deutlich mit dem Fernglas erkennen. Eigenartig hoben sich die Gipfel der zackigen, mit Schnee bedeckten, in heftiger Tätigkeit große Rauchwolken ausstoßenden Vulkane



Bergnützte Stunden an Bord des „Glenfogan“.

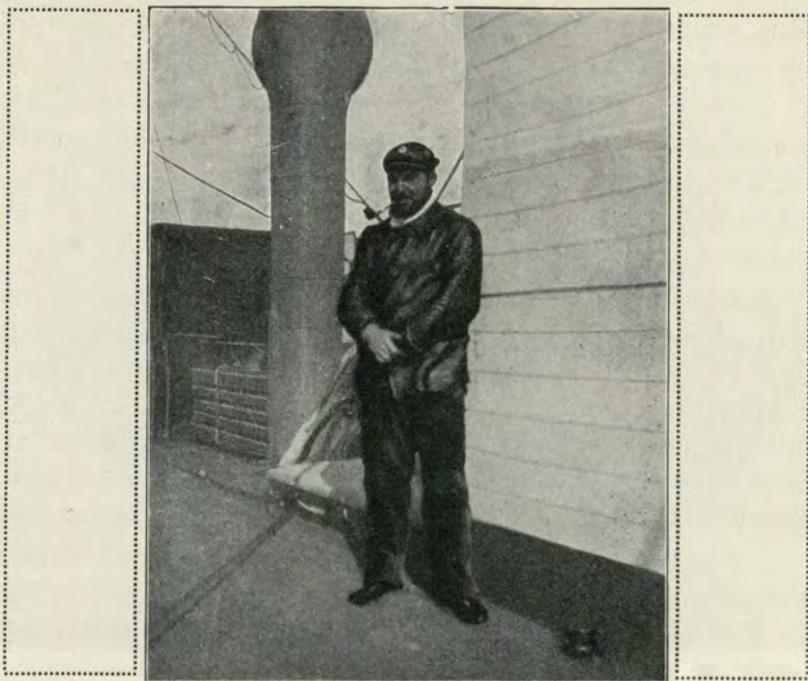
vom Horizont ab. Unzählige Walfische, die offenbar gleich uns die Flucht vor den Eisschollen ergriffen und diese Enge allein passierbar gefunden hatten, belebten das Meer und ließen ihre gewaltigen Fontänen hoch gen Himmel spritzen, als wollten sie das Feuer löschen, das drüben in den Kratern lohte.

Nun waren wir glücklich wieder im Stillen Ozean, der hier oben sicherlich selbst nicht weiß, wie er zu dem friedlichen Namen gekommen ist, und steuerten Japan entgegen, das wir jetzt weiter südlich zwischen Jesso und Nippon passieren mußten.

Ein Verlust von weiteren zwei Tagen war das Resultat dieser gefährlichen und ausgedehnten Irrfahrt. Auf diesem weiteren Wege blieben wir nun aber von weiteren Eisüberwumpelungen verschont, ja, der Wonnemond machte sich nach vorübergehendem dichten Nebel sogar in einem schönen, warmen Frühlingstag angenehm bemerkbar, als wir am Nachmittag des 10. Mai die Straße von Tsuruga betraten, die im russisch-japanischen Krieg eine Rolle gespielt hatte.

Bald begleiteten uns liebliche Ufer auf dieser Straßenfahrt, freundliche Hafenstädte, deren zierliche Häuser sich aus der Entfernung wie Puppenhäuser ausnahmen, bald wurde das Gestade schroff mit hohen vulkanischen Felsbergen. Terrassenartig zogen sich die Aecker an den oft steilen Hängen hin, als müßte jeder Fleck des Landes ausgenutzt werden, lebhafter Schiffsverkehr zeigte von der Rührigkeit des strebsamen japanischen Volkes und gab uns die Gewißheit, daß wir uns aus den unwirklichen Wüsten des Ozeans wieder menschenbewohnten Gegenden näherten.

Rasch ging es durch den Meerbusen, der Japan von dem asiatischen Kontinent trennt, und am 12. Mai morgens bekamen wir die steilen Ufer des Wladiwostoker Hafens in Sicht. Begierig, nach dieser langen 22 tägigen Fahrt so schnell als möglich an Land zu kommen, eilte ich in die Kabine, um meine Koffer zu packen.



Im Schmuck des Vollbarts auf Deck des „Menlogan“.

Es war eine etwas verfrühte Eile.

Als wollte uns Neptun das Land zeigen, uns aber nicht ans Ziel unserer Wünsche gelangen lassen, setzte gegen 10 Uhr ein derartiger Sturm ein, daß selbst wir, die wir auf dieser Ueberfahrt manche frische Brise erlebt hatten, bald glaubten, unser letztes Stündlein wäre in den haushohen Wellen gekommen. Ein Gehen an Bord, ohne sich festzuhalten, war ausgeschlossen, und selbst die Mahlzeiten, die bei solchem Wetter immer mit Hilfe von Gitterchen eingenommen wurden, die, auf dem Tisch befestigt, ein Schappieren der Teller verhindern sollten, mußten ausfallen, da es den Kulis nicht möglich war, die Speisen von der Küche zum Eßsalon zu bringen.

Gegen 12 Uhr kamen weiße Flocken, und bald darauf war der schönste Schneesturm fertig, so daß man keine drei Meter

weit sehen konnte. Das Schiff stampfte und stöhnte, die Orientierung ging verloren, Untiefen drohten ringsum, und so wacker der kleine Dampfer auch gegen die riesigen schwarzen Wellen kämpfte, auf die es von oben wie weißer Puderzucker niederflockte, Mr. Mac Gregor mußte sich entschließen, Anker zu werfen, nachdem er durch Loten die Möglichkeit dazu festgestellt hatte.

Nur kurze Zeit verging, bis der Anker mit wahn sinniger Geschwindigkeit in die Tiefe rasselte, aber diese Zeit hatte genügt, um das Schiff ein ganzes Stück abzutreiben. Die Kette rollte immer weiter, immer rasender ab. Die Holzteile der Ankerbremse fingen an zu brennen, und als die 200 Meter lange, schwere Kette ganz abgerollt war, riß sie mit einem gewaltigen Ruck die Ankermaschine aus ihren Verstreben.

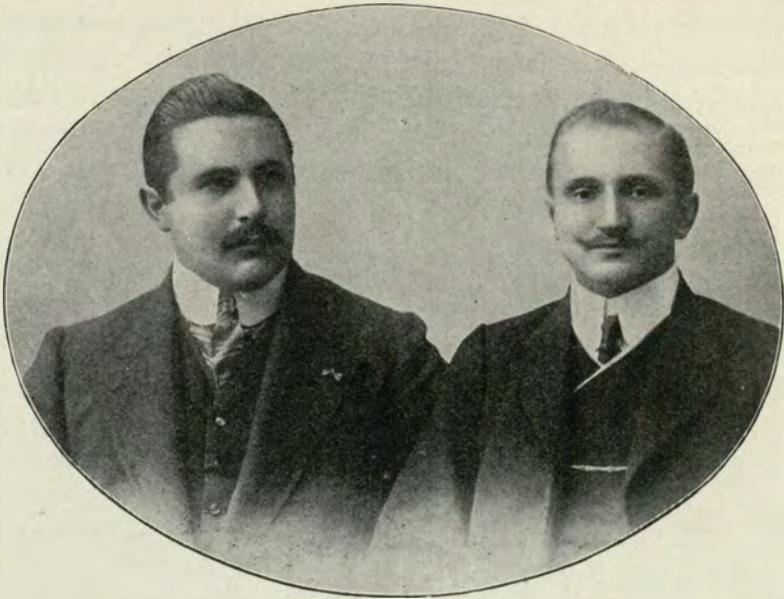
Das war eine böse Sache. Der Anker hatte keinen Grund gefunden. Ihn sofort wieder hochzuwinden, war nicht möglich, da die Maschinerie nicht mehr funktionierte. Eine Reparatur hätte zehn Tage erfordert, und den Anker samt Kette zu opfern, bedeutete einen Verlust von etwa 20 000 Mark.

Was also tun?

Alle Mann an Bord! Und nun ging ein hastiges Arbeiten auf dem rollenden Schiffe an, daß den Kulis bald der Schweiß von den gelben, schlißhäugigen Gesichtern rann.

Die Ankerkette wurde mit Tauen und Drahtseilen an alle vorhandenen Krane befestigt und immer wieder versucht, mit Hilfe dieser Notwerkzeuge den Anker zu heben. Immer wieder vergeblich. Bei Wind und Wetter wurde von der gesamten Besatzung unverdrossen die ganze Nacht durch bis zum nächsten Morgen um 7 Uhr gearbeitet, und alles dies, um nur das eine, alte Resultat zu erzielen: den Anker kriegen wir nicht wieder hoch!

Was blieb nun übrig? Der Kapitän erteilte den Befehl, um Schiff und Ladung nicht länger zu gefährden, die Kette zu durchsägen, und um 8 Uhr jagte unter lautem Getöse die



Die neuen Chauffeure ab Wladiwostok.
 Kaspar Neuberger. Robert Fuchs.

schwere Eisenkette dem Anker nach in den unergründlichen, unerfättlichen Schlund des schwarzen Meeres. . . .

Nicht lange darauf ließ das Unwetter nach, die See wurde ruhiger, und nun ging es endgültig der Bai Peters des Großen und Wladiwostok entgegen. In seinen großen, schönen, stark befestigten Hafen fuhren wir nachmittags ein, nachdem wir einen Lotsen an Bord genommen hatten.

Die Gefahr, auf eine noch vom Krieg her umhertreibende Seemine zu stoßen, war gegenwärtig nicht mehr sehr groß, doch erzählte mir der Kapitän, daß vor zwei Jahren ein Schiff, das mit ihm zusammen den Hafen betrat, vor seinen Augen mit Mann und Maus in die Luft flog. Die furchtbare Wirkung dieser Minen konnte man deutlich an den Felsuferern erkennen, gegen die sie durch die Strömung getrieben und explodiert waren.

Die Möglichkeit, auf solch eine unheimliche, schwimmende, unsichtbare Batterie zu rennen und samt Auto angesichts des

gelobten russischen Landes in die Luft zu spazieren, war immerhin nicht ausgeschlossen, und ich war mehr als froh, als der Dampfer endlich stoppte und die Zollbeamten an Bord kamen. Die Koffer waren gepackt, der Schiffsarzt hatte uns „gesund geschrieben“, dem wackern Kapitän und seinen braven Offizieren einen letzten Händedruck, und in einem kleinen Kutter segelte ich rasch der Küste zu, während das Schiff im Hafen Kotanker warf, da erst am nächsten Tage ein Platz am Pier frei wurde.

Endlich wieder Land!

Endlich, nach 23 Tagen, am 13. Mai 5 Uhr nachmittags, wieder festen Boden unter den Füßen, auf dem man zunächst mit eigenartigen Empfindungen und Bewegungen dahertrollt, als schwankt der Schiffsboden noch immer unter den Sohlen.

In meinen schon etwas stark mitgenommenen Lederanzug gehüllt, das Gesicht von einem mächtigen Vollbart umrahmt, wetter- und seegebräunt, muß ich wohl etwas wild ausgesehen haben, als ich eiligen Schritts dem deutschen Hotel zustrebte, in dessen Nähe mir zwei gutgekleidete Herren entgegenkamen und mich mit der Frage anhielten:

„Verzeihen Sie, ist der „Glenlogan“ endlich eingelaufen?“

„Zawohl, ich komme selbst von ihm.“

Die beiden Landsleute musterten mich, ohne offenbar zu wissen, wo sie mich recht hintun sollen.

„Erwarten Sie jemand mit dem Schiff?“ fragte ich, um ihrer Unsicherheit entgegenzukommen, doch sonst vollkommen ahnungslos.

„Zawohl, wir erwarten Oberleutnant Koeppen, wir sind die beiden Chauffeure, die mit ihm die Fahrt nach Paris fortsetzen sollen.“

„Na, denn guten Tag, meine Herren! Der, den Sie suchen, bin ich!“

Ich glaube, sie hielten das für einen schlechten Wit. Als ich aber auf ihre zweifelnden Mienen hin lachend versicherte, daß ich es wirklich sei, begrüßten sie mich hocherfreut, meinten

aber, immer wohl noch etwas in ihren braven deutschen Seelen zweifelnd, nach den Bildern, die sie von mir gesehen haben, hätten sie mich nie wiedererkannt. Erst nachdem ich mich nun sofort den nötigen Toiletteerfordernissen gewidmet hatte, wobei auch mein schöner Seemannsbart der Schere und dem Messer zum Opfer fiel, war ich, wie es mir schien, für meine beiden neuen Reisegefährten, die Herren Fuchs und Neuberger aus Berlin, der Gesuchte. . . .

Mit einem großen Stoß Postfachen aus der Heimat und mit Erzählungen hin und her ging der erste Abend in Wladiwostok



Der Hafen von Wladiwostok.

schnell hin, und schon der nächste Tag brachte uns reichliche Arbeit.

Während ich die Ausladung des Autos meinen beiden Chauffeuren anvertraute, die darauf brannten, die Maschine zu Gesicht zu bekommen, galt mein erster Gang dem Gouverneur, um dessen Hilfe für die weitere Fahrt nachzusuchen. Dieser, Excellenz Pflug, eine stattliche schlanke, elegante Diplomaten-Erscheinung mit weißem, am Kinn ausgerasierten Vollbart, empfing mich aufs liebenswürdigste in seinem Palais, zeigte sich lebhaft für die Fahrt interessiert, konnte aber mit Besorgnissen wegen der Strecke bis Irkutsk nicht zurückhalten. Er glaubte sogar behaupten zu müssen, daß er eine Automobilsfahrt wenigstens bis Tsitika direkt für ausgeschlossen halte, da das

Land vollkommen wegelos und in dieser Jahreszeit durch die Schneeschmelze und den andauernden Regen vollkommen grundlos geworden sei. Gleichwohl versprach er mir seine weitgehendste Unterstützung und die Beordnung eines Offiziers bis zum russischen Grenzort Pogranitschnaja, für weitere Hilfe müßte ich mich an den Generalgouverneur Tschitschagoff in Charbin wenden, den Oberbefehlshaber in der Mandchurei.

Erzellenz Pflug übergab mir auch eine Anzahl Landkarten, machte mir bereits am Nachmittage im Hotel Gegenvisite und brachte noch einige weitere Karten mit.

Eine große Schwierigkeit bot die Frage der Benzinversorgung. Es stellte sich heraus, daß vom Pariser Komitee infolge der Routenabänderung die Einrichtung von Benzinstationen auf der neuen Strecke Irkutsk—Wladiwostok in der kurzen Zeit noch nicht hatte bewirkt werden können. Wenigstens hörte ich nichts davon, und ich mußte daher so schnell wie möglich mir eigene Benzinestappen einzurichten suchen.

Ich wußte, daß der „Glenlogan“ außer seiner Mehlladung 4000 Liter Benzin aus Amerika für Kunst & Alberts, das größte deutsche Kaufhaus in Wladiwostok, mitgebracht hatte, und kaufte dort sofort den für mich nötigen Teil.

Wie nun die Stappen selbst einrichten? Ich war dafür auf die Eisenbahn angewiesen, erfuhr aber, daß der Versand größerer Mengen nur erlaubt sei, wenn ich einen ganzen Waggon mietete, der bis Irkutsk 1200 Rubel kosten sollte, andernfalls könnte ich nur kleine Quantitäten mit dem täglich abgehenden Postzug expedieren. Bei der Unzuverlässigkeit solcher Frachtsendungen mußte ich mich dazu entschließen, einen Mann anzunehmen, der mit der ganzen Benzinmenge von Wladiwostok abfuhr und an den von mir bezeichneten Stationen die verabredeten Quantitäten deponierte. Diesem Herrn, einem Deutsch-Russen namens Kannenberg, konnte ich auch die wichtige Reisetappe anvertrauen, und ich habe in der Tat niemals Verlegenheiten mit dieser meiner eigenen Stappen-Einrichtung bis Irkutsk gehabt.

Am 15. Mai trafen Büst und de Dion von Japan her in Wladiwostok ein. Der letztere wurde von seinem Besitzer aus dem Rennen zurückgezogen. Mit ihm schied der dritte und letzte französische Wagen bedauerlicherweise aus der Konkurrenz. Die Ankunft des Thomas-Wagens, der ebenfalls über Japan ging, wurde für den 18. signalisiert, ich hatte also Zeit, den Protos-Wagen



Kirche in Wladiwostok.

gründlich instand setzen zu lassen und mir im übrigen die berühmte russische Kriegshafenstadt etwas näher anzusehen.

Wladiwostok ist wohl eine der interessantesten Städte, sicherlich die bedeutendste des ostasiatischen Rußlands.

Sie vereinigt in sich den übertriebenen Luxus der großen europäischen Städte mit dem ganzen Jammer und dem ganzen Schmutz echt chinesischer Armseligkeit. Von steilen Bergen umgeben, umschließt Wladiwostok in weitem Halbkreis den herrlichen Hafen, der in seiner imposanten Größe und absoluten Sicherheit einen selten günstigen Stapelplatz für den großen überseeischen Handelsverkehr bildet. Nachdem die südliche Abzweigung der transbaikalischen Bahnstrecke nach der Liaujiang-Halbinsel ihren direkten Wert für Rußland etwas eingebüßt hat, ist Wladiwostok wieder allein sozusagen der Schlußstein des Riesenwerks der transsibirischen Eisenbahn. Der ganze

Handel nach und von Japan, China, Amerika konzentriert sich seit dem Friedensschluß von London wieder vornehmlich in diesem ideal gelegenen Hafenbecken, dessen einziger Nachteil darin besteht, daß es nicht das ganze Jahr über eisfrei ist.

Raum einen Volksstamm gibt es, der an diesem Weltplatz nicht zu finden wäre, und es ist ein eigenartiges Bild, in dem wogenden Getriebe der Straßen und der Hafenpromenade neben der eleganten, seidenrauschenden Pariser Demimondaine die malerisch gekleidete hohe Figur eines Tscherkessen mit seiner großen Pelzmütze lustwandeln zu sehen, den dick ausgepolsterten russischen Iswoschtschik zu beobachten, wie er mit seinem schnellen Traber vor dem leichten Wägelchen einen in hellblaue Seide gekleideten vornehmen Chinesen fährt, hier auf Japaner, Kirgisen, Chingusen, dort auf Koreaner, Inder, Mongolen zu stoßen, die an Originalität der Kostüme miteinander wetteifern, und dazwischen die Europäer, die russischen Einheimischen und die Vertreter der fremden Kolonien, unter denen die Deutschen recht zahlreich sind.

Mitten durch das Getriebe sieht man plötzlich in rasendem Galopp eine Kosakensotnie daherreiten. Alles muß zur Seite stieben, denn das Militär ist hier Trumpf und der Belagerungszustand war noch nicht aufgehoben, den die Unruhen nach dem Kriege erforderlich gemacht hatten. Die Kosaken eskortieren einen Postwagen zu den wöchentlich zweimal gehenden Extrazügen, doch kommt es vor, daß ein Beutel herunterfliegt und in der Eile zum Gaudium der Passanten liegen bleibt. In der Post sah ich hinter jedem Beamten einen Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett stehen, alles, was besonderen Wert repräsentiert, erfreute sich eines besonderen Schutzes, öffentliche Gebäude, Banken, Kasernen, Docks und Arsenale wurden stark bewacht. Auch in ganz friedlichen Zeiten dürfte hier die Uniform vorherrschen, da Wladiwostok bei nur 30 000 Einwohnern eine Garnison von vielen Regimentern hat.

Während die Hauptstraße mit ihrem guten, sauberen Pflaster, den schönen großen Gebäuden und imposanten Läden

einen durchaus großstädtischen Charakter hat, kann es passieren, daß man zehn Schritte von ihr entfernt in einer Seitenstraße mit der Droschke im Schmutz stecken bleibt. Und erst außerhalb des eigentlichen Stadtrayons, in den unsagbar elenden Chinesen-Ansiedlungen mit ihren verbotenen, aber doch zahlreichen Opiumhöhlen! Wer nicht draußen stecken bleibt, der ver-



Straßenbild aus dem internationalen Wladiwostok.

schwindet, wenn seine Neugierde ihn trieb, das schöne Laster kennen zu lernen, in diesen Höhlen gelegentlich auch ganz von der Bildfläche.

Von den schönen Bergen blicken drohend die Riesenschütze in den Hafen, auf dessen sanften Wassern sich zwischen einer Fülle von Booten und Dampfern dunkelgraue Kriegspanzer an den Bojen schaukeln. Während in den viel frequentierten Theatern und Singspielhallen sich die elegante europäische Welt bei Flirt und Sekt bis in den Morgen unterhält, ziehen draußen die Chinesen klappernd durch die dunklen Straßen, um den bösen Geist zu vertreiben. Der dürre Kuli kaut seine Zwiebel und kauert sich in irgendwelchen Spelunken zur Tasse Tee und zum Nachtschlaf nieder, der Weltmann sitzt im fashionablen Restaurant und bezahlt für das einfachste Menü ein kleines Vermögen. In unserem Hotel, das durchaus nicht zu den komfortabelsten gehörte, hatte ich für zwei Zimmer mit

Pension pro Tag die Kleinigkeit von 60 Rubeln — 128 Mark — zu erlegen.

Gegensätze überall, Barbarei und Kultur, Krieg und Frieden, Armut und Reichtum, Europa und Asien dicht beieinander.

Das ist das teure, schöne, interessante Wladiwostok, die „Herrscherin des Ostens“, der Ausgangspunkt unserer neuen Tour.

Der anhaltende Regen, nur selten von einem Sonnenblick unterbrochen, und die Eröffnungen des Gouverneurs versprachen für den ersten Teil nicht viel Gutes. Ich setzte mich mit dem zu meiner Begleitung bestimmten Hauptmann Appelgren vom russischen Generalstab in Verbindung, wandte mich auch an den Generalgouverneur in Charbin und suchte mich so weit wie möglich über die einzuschlagenden Wege zu informieren.

Fuchs und Reuberger hatten sich indessen mit Heißhunger in die Arbeit gestürzt, um die Maschine für den zweiten Start tabellos instand zu setzen. Da Zeit genug war, nahmen sie alles, auch den Motor, auseinander, um jeden einzelnen Teil, jede Welle, jedes Lager, jedes Zahnrad auf Tauglichkeit und Haltbarkeit zu prüfen. Sie waren überrascht, in welchem guten Zustand sie trotz der schweren amerikanischen Tour und Pannen alle inneren Organe fanden, wie insbesondere auch die Kegellager und Kugellager im Differential, die viel auszustehen gehabt hatten, so gut wie neu aussahen. Rastlos, immer fidel, hantierten sie in ihrer Schmiede — eine Garage besitzt Wladiwostok noch nicht — vom frühen Morgen bis zum späten Abend herum, bis sie Motor und Wagen wieder zusammengesetzt und einer befriedigenden Probefahrt unterzogen hatten.

Neußerlich veränderte sich der Wagen beträchtlich. Nun, da die Polartour wegfiel, waren Verdeck und hohe Wagenborde überflüssig. Jedes Pfund Erleichterung mußte auch auf den Sumpswegen, die uns bevorstanden, und später zum Rennen willkommen sein. Auch unser Gepäck beschränkten wir auf ein Mindestmaß, alles sonst Entbehrliche war schon auf der letzten

Etappe und in Seattle der Souvenirsucht der Amerikaner zum Opfer gefallen, und von den Reserveteilen wurde, was nicht dringend nötig war, mit der Bahn vorausgeschickt, mit dem



Hauptmann des russischen Generalstabs Appelgren, der den Protos-Wagen von Bladiwostok bis nach Bogranitschnaja begleitete.

Effekt freilich, daß wir nie etwas davon wiedergesehen haben. . . .

Am 18. Mai war auch der Amerikaner eingetroffen. In drei Tagen war er zur Abfahrt fertig.

Nun hieß es Abschied nehmen vom Hotelbett, vom Pazifik, von den neuen Freunden. Die Abende hatte ich meistens im Hause des Herrn Eichwede, dem Vertreter der Reederei-Firma Jepsen & Co., verbracht, der zusammen mit seiner lebenswürdigen Gattin, ebenfalls einer Deutschen, sich in dankens-

wertester Weise meiner annahm. Ihnen, sowie dem Gouverneur, dem ich zu besonderem Dank verpflichtet war, galt mein herzlichstes Lebewohl.

Am Freitag, 22. Mai, morgens war alles klar an Deck. Derselbe regnerische, kalte Himmel, der uns hier schon so viel gelangweilt hatte, wollte uns auch den Abschied leicht machen.

Nur drei von ursprünglich sechs Wagen zogen in den letzten schweren langen Kampf. Wir waren uns klar darüber, daß besonders Thomas mit seiner tüchtigen Mannschaft — Kapitän Hansen, Chauffeure Schuster und Miller, Berichterstatter Macadam — und seiner bedeutend stärkeren 50/60 PS. Maschine für uns ein sehr ernsthafter Gegner war, während wir die Chancen von Züst, einer Veränderung in der Besatzung wegen, nicht recht beurteilen konnten. Bei ihm verschob sich auch der Start im letzten Augenblick, da der Wagen in die Hände eines russischen Sportsman, Baron v. Scheinvogel, übergang, dessen Ankunft in Wladivostok abgewartet werden mußte.

Um 9 Uhr vormittags, eine halbe Stunde vor dem Thomas, setzten wir unsern Protos unter den Hochs der zahlreich versammelten Deutschen in Bewegung, dem Ungewissen entgegen; denn das Land, der Teil Asiens, den wir bis Irkutsk zu durchfahren hatten, hatte noch nie ein Automobil auf seinen Wegen, in seinen Sümpfen, Wäldern und Bergen gesehen.



12. Kapitel.

Von Wladiwostok bis Charbin.

Die erste sibirische Sumpfstrecke. — Auf dem Eisenbahndamm. — Chinesische Kulis.
— Ueber den kleinen Chin-gan. — Rittmeister von Albrecht. — In der Mandchurei.
— Blochhäuser und Kosakenposten. — Ein Militärlager. — Eine aufregende Bahn-
fahrt. — Beinahe abgestürzt. — Begegnung mit dem Großfürsten Sergius Michailowitsch.



Heuberger trägt Material für einen Brückenbau heran.

Nach dem, was ich in den Straßen von Wladiwostok erlebt hatte, war ich nicht weiter erstaunt, unmittelbar nach Verlassen der Stadt die unergründlichsten Wege vorzufinden. Da es auch bergauf und bergab ging und der Regen unaufhörlich auf den Schmutz der Straße und die Nester des Waldes niederklatschte, der uns fast ständig zu beiden Seiten begleitete, krochen wir nur mühsam vorwärts und hatten an einem brückenlosen Bach nach drei Kilometern den ersten

Stopp. Mit Brettern und Balken und mit der Hilfe freundlicher Passanten hatten wir bald einen Uebergang geschaffen, und weiter ging's in den immer dichter und höher werdenden Wald hinein.

Die Stopps wurden immer zahlreicher. Die Kraft unseres Motors reichte nicht aus, um aus den vielen Sumpflöchern ohne Unterstützung herauszukommen. Als wir wieder einmal festsaßen, hörten wir hinter uns Motorgeknatter. Es war Thomas, der mit seiner kräftigeren Maschine auf diesen russischen Original-

wegen besser vorankam und uns kameradschaftlich half, wieder flott zu werden. Er fuhr dann vor uns ab und hatte nun die Spitze.

Mittags kamen wir im dichten Bergurwald an eine besonders moorige Stelle. Ein Ausweichen war nicht möglich, und so versuchten wir, mit einem kleinen Anlauf den Sumpf zu nehmen, ein Versuch, der unsern Wagen bis an die Achsen in den Modder brachte. Als wir mit dem Herausbuddeln begannen, sahen wir erst, in was für ein grundloses Loch wir geraten waren. Je mehr wir schaufelten und arbeiteten und auf Unterlagen von rasch gefällten Baumstämmen die Winde anstellten, desto tiefer sank der Wagen, und es blieb nach vierstündigem, vergeblichen Mühen nichts anderes übrig, als uns nach fremder Hilfe umzusehen. Zwei bis drei Kilometer zuvor hatten wir ein kleines russisches Dorf passiert, und dahin machte ich mich mit Hauptmann Appelgren als Begleiter und Dolmetscher auf.

Der Besitzer eines größeren Bauernhofes, ein Deutsch-Russe, den wir zuerst antrafen, erklärte sich sofort bereit, uns mit zwei Ochsen, den besten Zugkräften für solche Zwecke, zu Hilfe zu kommen. Auch eine Anzahl Leute aus dem Dorf schlossen sich uns an, und als wir zur Unfallstelle zurückkamen, hatten Neuberger und Fuchs den Wagen bereits abgepackt. Die Ochsen wurden an die hintere Achse angespannt, und mit vereinten Kräften schafften wir das Auto rückwärts aus dem elenden Moorloch heraus. Inzwischen war die Dämmerung hereingebrochen und an ein Weiterkommen nicht mehr zu denken. Wir waren daher froh, als der freundliche Bauer uns zur Nacht in sein Haus einlud, wo wir sogar ein Klavier vorfanden und von der deutsch sprechenden Mutter auf das gastfreundlichste aufgenommen wurden. Auf dem Boden der „guten Stube“ wurde ein gemeinsames Nachtlager für uns vier Fremdlinge hergerichtet, und bald träumte ich meinen ersten Traum auf der russisch-sibirischen Fahrt von riesigen Wäldern und unendlichen Sümpfen. . . .



Schon wieder mal im Sumpf.

Unverdrossen regnete es am folgenden Morgen weiter, was nur vom Himmel herunter konnte. Das Moorloch vermieden wir, indem wir dicht daneben von Hölzern und Steinen einen festeren Untergrund herrichteten. Auf den trostlosen Waldwegen ohne Abzugsgräben, ohne jede Pflege, immer in Be-

gleitung des Urwalds, dann und wann auch mit einem Blick auf das verschwimmende Meer, war es eine Kette von Steckenbleiben und Wiederflottwerden, bis wir am 24. Mai mittags bei einem furchtbaren Gewitter die Stadt Nikolsk erreichten, nachdem wir die Nacht zuvor in einem elenden Bauernhaus mit viel „Einquartierung“ verbracht hatten.

Zu zwei entsetzlichen Tagen hatten wir nur etwa 120 Kilometer geschafft, und hier hörten wir, daß es seit vier Wochen ununterbrochen geregnet hatte, daß man den Wagenverkehr über Land längst einstellen mußte, daß ein Offizier der Garnison mit seinem Pferd in der nächsten Umgebung der Stadt im Sumpf stecken geblieben sei. Thomas, der die Nacht hier gewesen war, hatte am Morgen gleichwohl die Fahrt fortgesetzt. Wir sahen das Nutzlose dieses Beginnens ein und beschloßen, einen Versuch zu machen, die Erlaubnis zur Benutzung des Bahndamms zu erhalten. Von Nikolsk geht eine alte Bahn nordwärts längs dem Ussuri bis Chabarowsk am Amur. Die transsibirische Bahn zweigt von Nikolsk nach Westen ab und führt zunächst nach Pogranitschnaja, dem russischen Grenzort der Mandschurei. Als wir abends im deutschen Klub saßen, kam die Antwort, daß wir den Damm benutzen dürfen. Zu den Herrlichkeiten dieser Welt gehört zwar solch ein Fahren auf den Eisenbahnschwellen nicht, das wußte ich von Amerika her, aber man befand sich da doch auf einer Kulturstraße und war nicht so hilflos wie in einem Moorloch des dunklen Taiga-Urwalds.

Ganz frohgemut traten wir frühmorgens die Weiterreise an, waren aber noch nicht 200 Meter vom Hotel entfernt, als wir mitten in der Hauptstraße stecken blieben. Es war ein Riesenloch, das die Nikolsker listigerweise mit Mist ausgefüllt hatten, eine Straßenverbesserung, die wohl für die leichten zweirädrigen Karren der Eingeborenen, nicht aber für die zwei Tons unseres vollbesetzten Autos ausreichte. Ein ergötzliches Schauspiel, diese Düngerbuddlei mitten auf der Prachtstraße des großen Nikolsk! Später habe ich allerdings die Erfahrung

gemacht, daß die Straßen in den großen russischen Städten fast durchweg besonders schlecht sind.

Mit dem Eisenbahndamm begann eine neue Etappe unserer Fahrt, das Kunstfahren zwischen den Schienen und Schwellen. Wir sollten ihn bis Charbin nicht wieder los werden, oder richtiger, nicht loslassen, denn dieser Damm war unsere einzige Rettung, und so furchtbar zuweilen seine in Reparatur befindlichen Strecken waren, so kehrten wir doch immer, wenn wir wieder einmal einen verzweifeltsten Emanzipationsversuch gemacht hatten, ganz gern zu ihm zurück. Er war der Wall, der mit seinen ungeheuren Kies- und Erdmassen, mit seinen Brücken und Tunnels die hinterasiatische Wildnis von Wald, Sumpf und Berg mit Erfolg besiegt und einen festen Weg geschaffen hatte, auf welchem die Kultur, wenn auch langsam und hinkend, so doch sicher ihren Triumpheinzug in die andere Wildnis halten kann, in die barbarische Verkommenheit chinesisch-mandschurischer Mißwirtschaft.

Zunächst bot das Fahren auf dem Damm mancherlei Schwierigkeiten. Während die linken Räder innerhalb des einen schmalen Geleises liefen, mußten die rechten wegen der Schwellenenden so dicht an der äußeren Schiene gehalten werden, daß die Pneumatiks häufiger in Kollision mit den scharfkantigen Taschen und Bolzen kamen, die je zwei Schienen miteinander verbinden. Unser rechter Vorderreifen segnete auf diese Weise das Zeitliche, mein letzter treuer Begleiter von Berlin her, der alle Strapazen und Gefahren bisher glänzend mit mir überdauert hatte. Sodann erforderten die Weichen besondere Aufmerksamkeit, und geradezu herzabstoßend wurde die Fahrt, wenn die Schwellen aus der ungenügenden Kiesbettung vorstanden und wir gezwungen waren, mit dem Wagen sprungweise von einer Schwelle auf die andere zu springen, was auch alle Teile der Maschine und die Pneus auf eine harte Probe stellte.

Die Schwierigkeiten des Kunstfahrens wurden geringer, als wir auf den ingeniösen Einfall kamen, das Schutzblech vorne rechts abzunehmen, so daß der Fahrer nun das Rad selbst und



Straße in Nifolsk.

den Weg längs der Außenschiene gut übersehen konnte. Fuchs und Neuberger bekamen, nachdem wir anfangs einigemal vom Damm abgerutscht waren, allmählich eine solche Sicherheit

in dieser Art der Eisenbahnbenutzung, daß wir auf guten Strecken bis zu 40 Kilometer Geschwindigkeit erzielten.

Das Schlimmste blieben die Stellen, an denen die Bahn repariert wurde, wo der Kies zwischen den Schwellen entfernt oder, wenn diese bereits ausgewechselt wurden, eine Notstrecke neben dem Damm in Art einer Feldbahn mit lose aufgelegtem Schienestrang hergestellt war. Auf ein solches Hilfsgeleise mußten wir am zweiten Tage, wo wir die Bahn auf $4\frac{1}{2}$ Werst aufgerissen fanden. Für den Steuermann war das mit das Fürchterlichste, was man sich denken kann. Wieder hüpfen wir von Schwelle zu Schwelle, und jedesmal, wenn der Sprung geglückt war, mußte die Maschine ausgekuppelt und dabei präzise die Richtung gehalten werden. Länger als einige hundert Meter konnte ein Fahrer das nicht aushalten, und es wurde gewechselt. Mißlang der Sprung, war er zu kurz oder zu lang, so klemmten sich die Räder zwischen den Schwellen fest, und der Wagen mußte von den drei andern Insassen, die zu Fuß nebenher gingen, oder auch von den hilfsbereiten Kulis, die mit der Geleiseausbesserung beschäftigt waren, auf das nächste Schwellenpaar hinaufgeschoben werden.

Diese chinesischen oder koreanischen Bahnarbeiter machten uns vielen Spaß. Sie interessierten sich ausnehmend für unsere Maschine, da sie ein solches Vehikel, das ohne Dampfschornstein, aber auch ohne Pferde lief, in ihrem Leben noch nicht gesehen

hatten. Grinsend kamen sie herzu, betrachteten den Wagen von allen Seiten, beguckten den Motor bei geöffneter Haube, stießen sich an, zeigten dahin und dorthin und krochen selbst unter das Auto, um das Geheimnis der bewegenden Kraft von der Erdseite sich anzusehen. Grinsend schauten sie uns dann an, streckten uns mit einem Ruck ihre



Frühstückspause.

Daumen entgegen und stießen dazu das Wort „cho!“ aus.

Wir hörten diesen seltsamen Ausruf oft auf der Fahrt, auf dem Damm oder wenn wir die armseligen chinesischen Dörfer passierten, deren Bewohner bei unserem Nahen herzuliefen und ihre Daumen vorstreckten, das Zeichen ihres höchsten Beifalls. Sie mochten unser Automobil für ein reizendes Spielzeug halten, dessen Mechanismus ihnen zwar unerklärlich war, dessen Brummen und Poltern ihnen aber nicht den geringsten Schrecken einflößte, im Gegenteil ihr Vergnügen nur zu erhöhen schien.

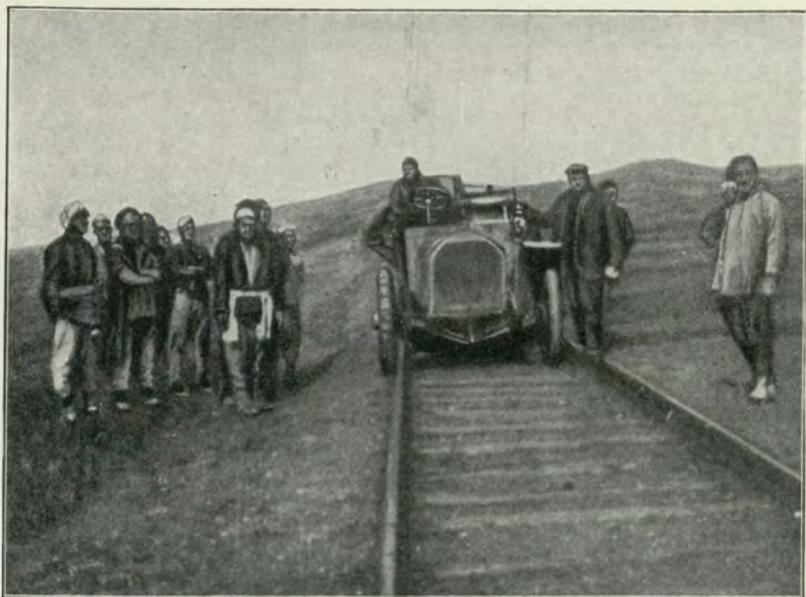
Einen dieser gelben, wenig saubern und auch wenig appetitlich duftenden Kulis zum Besteigen unseres Wagens zu bringen, war jedoch nicht möglich, so intelligent sie oft aussahen und so zutraulich sie sich benahmten; eine Einladung zum Platznehmen endete stets mit dem gleichen Mißerfolg. Daß diese Pappträger der niedrigsten Klasse oft nicht nur intelligent aussahen, sondern es auch wirklich waren, davon überzeugte ich mich bei einem Kuli, der aus Büchern verhältnismäßig gut

Deutsch sprechen und schreiben gelernt hatte. Auch Englisch beherrschte dieses gelbe Sprachgenie ziemlich korrekt und teilte mir seine Absicht mit, daß er demnächst nach Hamburg fahren wolle, um sich dort als Kellner zu verdingen. Auch in der Geographie wußte er Bescheid und konnte den Weg ganz richtig beschreiben, wie man zu Land und wie man zu Wasser nach Hamburg kommt. . . .

Am dritten Tage unserer Bahnfahrt ließ der Regen endlich nach. Wir waren wie ein richtiger Zug in den Fahrplan eingeschoben, die Bahnwärter präsentierten vor uns, und auf den Ausweichstationen mußten wir oder der entgegenkommende Zug warten, bis die Strecke frei war. Um den Zugverkehr möglichst wenig zu stören, fuhren wir frühzeitig ab. Die Fahrt in dem wunderschönen Morgen auf Pogranitschnaja zu war herrlich. Die Bahn überschreitet hier den kleinen Chin-gan, einen ganz anständigen Gebirgszug mit hohen Bergen und wundervollen uralten Baumbeständen. Mehrere Tunnel führten durch den rötlichen Felsstein, und jedesmal, wenn wir wieder ans Tageslicht kamen, überraschte uns ein neues, anderes schönes Landschaftsbild. Nach Passieren des letzten Tunnels hatten wir mühelos den höchsten Punkt, ca. 500 Meter, erklimmt, und in eleganten Serpentinien sahen wir nun vor uns die Bahn durch Berg und Wald zur Ebene allmählich wieder hinabsteigen.

Schon um 7 Uhr früh erreichten wir am 27. Mai Pogranitschnaja auf der Grenze zwischen dem russischen Küstengebiet und der Mandschurei. Hier begrüßte uns Rittmeister von Albrecht, der auf Befehl des mandschurischen Generalgouverneurs Tschitschagoff von nun an uns begleiten sollte; da von hier auch die Bahnverwaltung unter einer anderen Direktion stand, und zwar der von Excellenz Horwath in Charbin, wir aber wegen der schlechten Wege auch weiter auf die Benutzung des Geleiskörpers angewiesen waren, so mußten wir uns von neuem die Erlaubnis dazu erbitten. Die Zeit bis zum Eintreffen der Antwort verbrachten wir gemeinsam bei einem kleinen Frühstück, das wir unserem bisherigen Begleiter Hauptmann

Appelgren zu Ehren gaben, welcher von Wladiwostok an getreulich alle unsere Mühen geteilt, mit uns gearbeitet, geschaufelt, erkundet, unter dem ewigen Regen gelitten, in den elenden Bauernhäusern, wo es nur Eier, Brot und Was, ein aus Brot gegorenes Getränk, gab, oder auf den harten Bänken der Eisenbahnstationen mit uns übernachtet und uns zu vielem Dank verpflichtet hatte.



Fahrkünfte auf dem Eisenbahndamm in der Mandschurei.

Mittags traf von Charbin die bejahende Antwort ein, und sogleich brachen wir weiter auf, um längs der mandschurischen Strecke der transsibirischen Eisenbahn das breite russische, von den räuberischen Chungusen bevölkerte Okkupationsgebiet in der Richtung Charbin—Tschita bis zum Großen Chin-gan-Gebirge zu durchqueren. Der amerikanische Thomas-Wagen war genötigt gewesen, von seiner Tour über Land alsbald wieder nach Nikolsk zurückzukehren und ebenfalls den Bahn-



Der sprachkundige chinesische Kuli.

damm zu benutzen. Dadurch waren wir wieder an die Spitze gekommen und strebten daher so schnell wie möglich vorwärts.

Unser nächstes Ziel blieb Charbin, unsere erste größere Etappe auf asiatischem Boden, wohin ich auch unsere Reservesachen, Benzin und Reifen vorausgeschickt hatte.

Pogranitschnaja selbst ist schon der erste Militärposten der russisch-mandschurischen Bahn, zu deren Bewachung alle fünf Werst kleinere und größere Stationen mit Blockhaus,

Wall und Graben angelegt sind. Diese Posten waren für uns eine große Annehmlichkeit; sie bildeten fast unsere einzigen, aber sicheren Hotels, die wir in Mandschurien vorfanden, und zwar gar keine üblen.

Die Mannschaftsstuben in den Blockhäusern waren große, sauber gehaltene Räume, wo wir in weißen, allerdings nicht mit Eiderdaunen gefüllten Betten vorzüglich schliefen, jedenfalls hundertmal besser als auf den Dielen der Bauernkaten. Bei den Offizieren fanden wir immer die reizendste Aufnahme. Aber auch

die Unteroffiziere und Mannschaften waren überall sehr entgegenkommend, halfen uns, wo sie konnten, teilten mit uns, was sie hatten, und leisteten uns besonders beim Durchqueren brückenloser Flüsse unschätzbare Dienste. Mit großen Menüs konnten diese braven, stattlichen, gutmütigen Leute uns freilich nicht aufwarten. Wenn wir nicht zu unseren Konserven griffen, gab es meistens nur Eier, Kommißbrot und Tee, den die schlanken Kosaken in ihren großen Samowars glänzend herzurichten verstanden.

In Echo trafen wir auf einen großen Posten, einen Truppenübungsplatz mit vielen Baracken und hübschem Kasino, wo uns die Offiziere des 3. Eisenbahn-Regiments bewirteten. Es war ein reizender Abend, die Offiziere erschienen zum Dinner mit ihren Damen, und wenn die Unterhaltung anfangs auch einige Schwierigkeiten bot, so machten unser Rittmeister von Albrecht und andere, ein wenig Deutsch sprechende Offiziere die Dolmetscher, es wurden Reden gehalten und mancher gute Trunk aus schönen Gläsern getan. Interessant war eine große Photographie, die das Kasino schmückte und einen riesigen Tiger darstellte, den ein Offizier des Lagers im letzten Winter



Rittmeister von Albrecht, der uns von Bozranitschnaja bis Nertjischinsk begleitete.

dicht bei seinem Hause erlegt hatte. Ich hatte leider nicht das Glück, auf eine ähnliche interessante Jagdbeute zu stoßen, da die mandschurischen Tiger im Sommer sich weiter nach Norden zurückziehen.

Ein Leutnant des Eisenbahn-Regiments schloß sich uns für die Weiterfahrt an. Da meistens auch ein Ingenieur der Bahnverwaltung und zeitweise ein Bahnbeamter mit roter Flagge mit uns fuhren, zählte die Besatzung des Wagens jetzt durchschnittlich 6—7 Köpfe. Sehr bequem waren die Sitzgelegenheiten freilich nicht, da unsere Karosserie außer den beiden Vordersitzen nur aus einem großen viereckigen Kasten bestand, dem Unterteil des ursprünglichen Wagens, mit einem großen und zwei kleinen Werkzeugkasten und einem dicken Pfahl, der wie ein Bugspriet nach hinten über den Wagenbord hinausragte und auf dem unsere Reservepneumatiks sich in schöner Eintracht baumelnd aneinander schmiegt.

Allerdings kamen wir auch nicht viel zum Sitzen. Das anhaltend schön gewordene Wetter schien die ganzen Arbeiterkolonnen der Bahnverwaltung mobil gemacht zu haben, und alle Augenblicke gerieten wir an große Strecken, wo der Kies zwischen den Holzschwellen herausgeschippt war oder diese selbst, die, nicht imprägniert, häufiger ein Auswechseln erfordern, schon gelockert oder gar ganz herausgenommen waren. Da hieß es denn, zu Fuß marschieren und sehen, daß der Wagen korrekt seine Sprungübungen vollführte. Auf die Dauer konnte das aber nicht angehen. Die Federn und Reifen, die Kuppelung und das Getriebe schwebten in ständiger Gefahr, einen tüchtigen Knacks abzubekommen.

Als wir hinter der Station Tschinlinsa wieder an eine unendlich lange Reparaturstrecke kamen, wollte ich versuchen, den unweit der Bahn laufenden Weg zu benutzen. Ich hatte das schon am Tage zuvor mit ganz gutem Erfolg getan, nur war es nötig gewesen, als der grasbewachsene Weg sumpfig wurde und wir wieder zum Bahndamm zurückwollten, in dessen

5 Meter hohe Böschung durch Abstecken und Belegen mit Bohlen eine große, schräg hinaufführende Rampe zu bauen.

Auch jetzt ging es anfangs ganz leidlich, nach 2 Kilometer Fahrt stießen wir aber auf ein Torfmoor, das nicht zu passieren war. Da auf der nördlichen Seite das Gelände anstieg und



Auf dem Bahndamm vor Pogranitschnaja.

gelbes Gras trug, das auf trockenen Untergrund schließen ließ, wollten wir hier das Moor umgehen, brachen aber mit einer selbst gebauten Ueberführung durch und saßen wieder fest. Nachdem wir viermal dasselbe Manöver mit Wegerkunden, Weiterfahrer und Steckenbleiben gemacht und darüber viel Zeit verloren hatten, entschlossen wir uns, reumütig zur Station zurück-

zukehren und weiter unser Heil auf dem Bahndamm zu versuchen.

Es war dunkel geworden, und obwohl wir keine Scheinwerfer am Wagen hatten — die alten waren auf der Bahnhofserei in den Rocky Mountains draufgegangen und die neuen in Wladiwostok nicht rechtzeitig angekommen, solche da auch nicht zu kaufen gewesen —, wollten wir doch wenigstens noch bis zur nächsten Station Sandawodi gelangen, da Tschinlinja nur eine kleine Ausweichstelle war. Es war nicht möglich, zu erfahren, ob und wie lange die Strecke frei sei; eine Verbindung mit der Station bestand nicht; da unser Eisenbahnoffizier aber versicherte, es käme kein Zug, so fuhren wir zuerst sorglos in die dunkle Nacht hinein.

Es war eine meiner nervenaufreibendsten Fahrten.

Ich hegte Befürchtungen, daß am Ende doch ein Zug daherkäme, von vorwärts oder von rückwärts, der uns nicht hätte sehen, und dem wir auch kaum so schnell wie erforderlich durch Flucht den Damm hinunter hätten ausweichen können. Eine Katastrophe wäre dann unvermeidlich gewesen. Von noch mehr Besorgnissen wurde aber unser guter Eisenbahner, wie er mir später gestand, gequält, denn er wußte, daß um 9 Uhr abends ein Zug von Sandawodi kommen mußte, hatte aber gehofft, wir würden die kurze Strecke bis dahin bewältigt haben, und darum nichts gesagt. In Wirklichkeit langten wir erst um 11 Uhr nachts nach einer höchst aufregenden, anstrengenden Fahrt auf der Station an und hatten unser Glück nur einem Unglück zu verdanken, das dem fälligen Zug zugestoßen war: auf einer Reparaturstelle lag er kurz vor Sandawodi entgleist!

Dem einen sein Uhl, dem anderen sein Nachtigall!

Wenn das nicht passiert wäre, hätten wir unweigerlich einen Zusammenstoß erlebt, dem zum mindesten unsere Maschine zum Opfer gefallen wäre! Dem kleinen kühnen Eisenbahnleutnant zitterten noch eine Weile alle Glieder, und immer



Schwierige Arbeit, um das Auto auf den wenig verlockenden Bahndamm zu bekommen.

wieder versicherte er, er habe in seinem Leben nicht so viel Nengste ausgestanden wie in den letzten beiden Stunden.

Da wir am nächsten Morgen auf dem versperreten Damm sowieso nicht weiterfahren konnten, ließ uns ein Telegramm ziemlich kühl, das uns die weitere Bahnbenußung verbot, weil der Verkehr zu sehr gestört würde. Wir hatten am Tage zuvor in der Tat einen Zug eineinhalb Stunden aufgehalten, in welchem ein höherer Eisenbahnbeamter aus Kantachese saß. Es war uns kurz vor der Ausweichstation ein Pneumatik geplatzt, dessen Reparatur so lange Zeit in Anspruch genommen hatte, aber gleichwohl durchgeführt werden mußte, weil das Fahren ohne Luft auf den nackten Schwellen ganz unmöglich gewesen wäre. Der Beamte hatte sich natürlich über den Aufenthalt geärgert und uns das Verbot eingebrockt. Wir sandten neue



In Erwartung von Hilfstruppen.

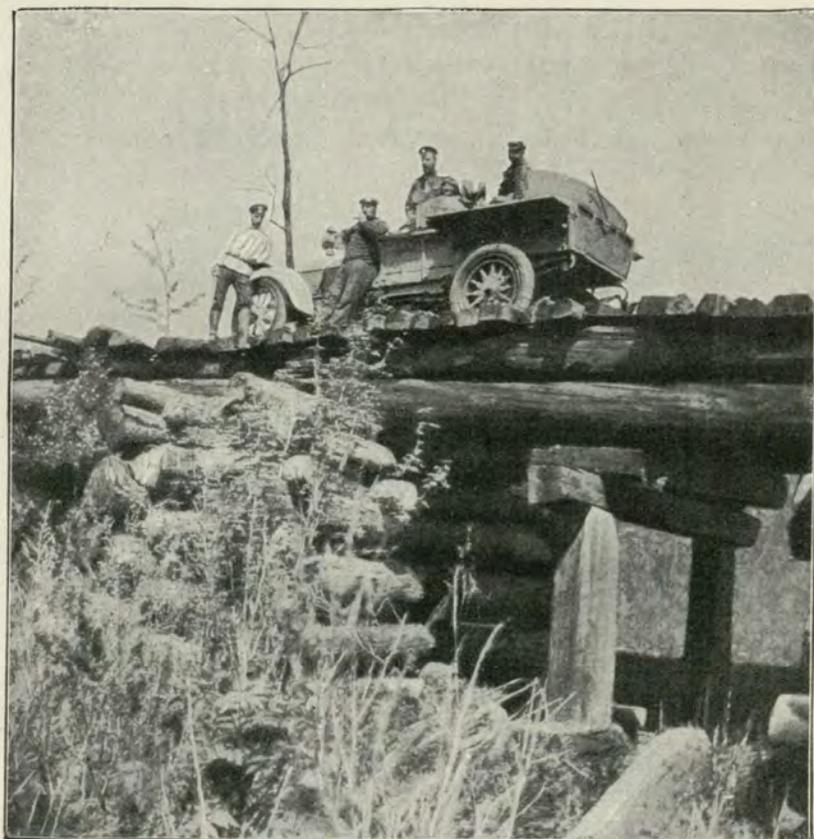
Telegramme an den Generalgouverneur und den Direktor der Bahn von Charbin mit der Bitte, das Verbot zurückzuziehen, da ein Weiterkommen ohne zeitweise Zuhilfenahme des Eisenbahndammes ausgeschlossen wäre. Einstmals mußten wir es aber wieder einmal mit den Wegen versuchen, die anfänglich auch gar nicht so übel waren, dann aber, als wir wieder in den Wald hineinkamen, geradezu entsetzlich wurden.

Nur dadurch, daß auf der Bahn Kulis mit Waggonets, auf denen Bretter und Schwellen lagen, uns in der Nähe blieben und stets hilfreich zur Hand waren, sobald wir eine besonders tolle Moorstelle zu passieren hatten, konnten wir in diesem auf Sumpf stehenden, außer zahllosen Mücken kaum etwas Lebendes beherbergenden Taiga-Wald Schritt vor Schritt vorankommen.

Der bergige Charakter dieses Teils der Mandschurei macht sich bald mehr, bald weniger bemerkbar. Kurz vor der Station Gaoiuse, bis zu der wir fahren wollten, erhob sich ein ziemlich hoher bewaldeter Hügel steil aus der Ebene. Der Weg ging direkt den Berg hinauf und auf halber Höhe über eine etwa



Eine Begegnung in der Mandchurei.
Großfürst Sergius Michailowitsch besichtigt den deutschen Wagen.



Auf dem Eisenbahndamm vor Zuenpo.

30 Meter tiefe und wenige Meter breite Felschlucht, über die eine Holzbrücke führte. In der Dunkelheit konnten wir deren Zustand nicht erkennen, nahmen aber an, daß sie in der Nähe einer größeren Station ohne weiteres passierbar sein würde.

Unser Optimismus oder unsere Müdigkeit hätte uns um ein Haar das Leben gekostet.

Wir hatten uns den steilen Berg mit Mühe und Not hinaufgewunden, als wir in dem Augenblick, da das Auto sich mitten auf der 5 Meter langen Brücke befand, plötzlich ein entsetzliches Krachen vernahmen, dessen Ursache uns in unserer

Sicherheit momentan gar nicht zum Bewußtsein kam. Neuberger, der am Steuer saß, wollte anhalten, um zu hören, was los sei, trat aber aus Versehen nicht auf die Fußbremse, sondern auf den Akzelerator daneben; die Maschine, die plötzlich Vollgas bekam, machte einen tollen Sprung, um unmittelbar hinter der Brücke, wo der Weg steil in die Höhe ging, von selbst stehen zu bleiben.

Wir stiegen ab, um nach der Ursache des Geräusches zu forschen, konnten aber nichts mehr bemerken als den tiefen, dunkel heraufgährenden Schlund.

Die Brücke war verschwunden: sie war samt allen Unterstüzungen und Balken in den Abgrund gepoltert!

Den Bruchteil einer Sekunde länger auf der Brücke verweilt, und wir hätten zweifellos allesamt keine Sonne mehr wiedergesehen. Das Versehen Neuberger's hatte uns das Leben gerettet!

Unsere Nerven zitterten, als wir so ein zweites Mal um die Breite einer Hand dem Verderben entronnen waren, und wir waren unfähig zu jeder größeren Anstrengung, die das Automobil noch verlangte, da es nach Ueberschreiten des Berges, angesichts der Stationslichter, im Sumpf stecken blieb.

Wir ließen den Wagen, wo er war, und tappten wie im Traum zur Station. Es ist ein eigenes, dankbares, still machendes Gefühl, wenn man den Windzug gespürt hat, man weiß nicht, ob vom Vorüberschwingen des Todes oder vom Flügelschlag des rettenden Engels. . . .

Ein zweiter Brückeneinsturz, den wir am Tage darauf erlebten, machte bei weitem nicht denselben Eindruck. Er geschah am Tage, wir rechneten mit ihm und sausten in voller Pace über die Bretter, die Schlucht war auch nicht so tief, aber schauerlich klang uns doch das Krachen und Stürzen des Holzes nach und weckte die frische Erinnerung an das nachtdunkle Erlebnis von zwölf Stunden zuvor. . . .

Wir waren ziemlich mit unseren Kräften zu Ende, als wir an diesem Abend den größeren Kosakenposten Kasanscho er-

reichten, und beschlossen, einmal eine längere als drei- bis vierstündige Nachtpause zu machen. Wir übernachteten in der Kaserne, richteten uns aus unseren Konserven ein herrliches Mahl her und schliefen auf den harten Soldatenbetten wie tot. In den elf Tagen seit dem Wladiwostoker Start hatten wir durchschnittlich 16 Stunden pro Tag gearbeitet, und unsere Sehnsucht, endlich Charbin zu erreichen und auf bessere Wege zu kommen, wuchs immer mehr.

Wir hatten zum Schluß des letzten Tages das Kugellager der Wasserpumpe gebrochen, und die beiden Chauffeure reparierten daran, als Rittmeister von Albrecht ein Telegramm erhielt, daß Großfürst Sergius Michailowitsch auf der Fahrt nach Wladiwostok mittags die nächste Station passieren würde und bei dieser Gelegenheit unser Auto zu sehen wünschte. Der Rittmeister ließ sogleich Pferde der Station satteln und ritt mit mir dorthin, während ich Fuchs und Neuberger beauftragte, mit dem Auto nach beendeter Reparatur zu folgen.

Der Großfürst war von den Erzellenzen Tschitschagoff und Horwath begleitet, ich bekam also Gelegenheit, diese Herren nun auch mündlich um die Erlaubnis zur Wiederbenutzung der Bahn anzufragen. Sofort nach Ankunft des Zuges meldete ich mich bei ihnen und wurde durch sie dem Großfürsten vorgestellt, der sich längere Zeit mit mir unterhielt, um mich dann aufzufordern, mit ihm zu fahren und unterwegs nach dem Auto auszuschaun, daß er gerne besichtigen wolle.

Es dauerte auch nicht lange, da sah ich meinen treuen Protos bis über die Anie mit beiden Hinterbeinen im Sumpf stecken! Der Großfürst ließ sogleich den Zug halten, stieg aus und besah sich mit vielem Interesse den sich so wenig schön präsentierenden Wagen. Ich mußte ihm nun einen weiteren Bericht über die Fahrt, insbesondere von Wladiwostok ab, erstatten. Er sah den jammervollen Weg, das tief eingesunkene Auto, und als ich ihm erzählte, daß derartige Situationen sich täglich häufiger wiederholen, wünschte er, daß General



Mondnacht am Sungari-Fluß.

Horwath uns die Benutzung der Bahn wieder erlauben möchte, welchen Wunsch dieser auch sofort nachkam.

Nach einer photographischen Aufnahme und nach sehr freundlicher Verabschiedung setzte der Großfürst die Reise fort.

Nun waren wir glücklich wieder auf dem Eisenbahndamm. Die kleine Intrigue des Kantacheser Beamten war pariert, und wir konnten uns gleich ordentlich durchrütteln lassen, als die Springerei von Schwelle zu Schwelle aufs neue begann. Wir kamen denselben Abend noch bis Jmenpo, einer kleinen, wunderhübsch in einem bewaldeten Talkessel wie ein Schwarzwälder Badeort gelegenen Stadt, wo wir im Hause des Ingenieurs Wischniakowski freundlich aufgenommen wurden, der uns in rührender Weise durch seine Anordnungen die ganzen Tage unterstützt und auch seinerseits bereits Schritte getan hatte, uns die Bahnerlaubnis wieder zu erwirken.

Von dem reizenden Städtchen fuhren wir in Begleitung einer Kosakenjotnie weiter, da in der Nacht auf einer der nächsten Stationen ein Gefecht mit chingusischen Räubern stattgefunden hatte. Von diesen war aber weit und breit nichts



Eisenbahnbrücke bei Charbin.

mehr zu sehen. Auf dem Geleise folgte uns auch wieder eine Dräfsine mit Schwellen und Brettern, die wir gut gebrauchen konnten, da wir wegen der Reparaturstellen wiederholt vom Damm heruntergingen. Die Maschine verlangte alle Schonung. Die kleinen Havarien begannen sich zu häufen. An der Wasserpumpe, an den Reifen, an den Federn mußten wir öfter herumflicken. Es war Zeit, daß wir nach Charbin kamen, hinter dem wir dem guten Eisenbahndamm Lebewohl sagen konnten und in die mandschurische Steppe gelangten, welche uns nicht so viel unausgesetzte Mühseligkeiten bereitete.*

Endlich, am 4. Juni abends, bekamen wir in der Ebene vor uns die große Stadt und den breiten Sungari zu Gesicht, einen rechten Nebenfluß des Amur, an dem Charbin sich ausdehnt.

In den 14 Tagen seit Wladiwojstok hatten wir rund 900 Kilometer gemacht, durchschnittlich pro Tag 65. Es war das angesichts der üblen Wege und der Schwellenfahrerei gar keine schlechte Leistung. Maschine und Mannschaft waren freilich aufs höchste angestrengt. Wir hatten Thomas weit hinter uns

gelassen, zumal ihm schon bei Pogranitschnaja das Pech widerfuhr, die Transmission zu brechen. In Sandawodi hatte ich den Chauffeur Schuster getroffen, der mit der Bahn von Charbin ein Ersatzstück holen wollte. Unser Vorsprung vor dem Amerikaner betrug etwa acht Tage, während Züst noch immer in Wladiwostok saß, von wo er erst am 6. Juni startete.

Wir hatten also etwas Zeit, um die Maschine nachzusehen, neue Kräfte zu sammeln und die nächste Etappe bis Tschita vorzuschieben, in welchem Ort derjenige Wagen einen Preis von 5000 Francs von der Sibirien-Maska-Handelskompagnie erhalten sollte, der in der kürzesten Frist die Strecke Wladiwostok—Tschita zurücklegt.

Und um so lieber machten wir in Charbin einen Tag Rast, als hier unser Rittmeister von Albrecht zu Hause war und mit seiner Schwester ein freundliches Heim bewohnte, in dem wir sehr herzlich aufgenommene Gäste waren.

*



Unsere liebenswürdigen Gastgeber in Imenpo.



Regenzeit in Charbin.

13. Kapitel.

Durch die mandschurisch-mongolische Steppe.

Von Charbin weiter durch Mandschurien. — Neue Panne im Differential. — Ein technisches Meisterstück. — Ueber den Großen Chin-gan zur Mongolei. — Im Sumpfgraben festgefahren. — Ein nächtliches Rencontre mit Chungusen-Räubern. — Wiedergefunden. — In Transbaikalien. — Abschied von Rittmeister v. Albrecht. — Der Amerikaner holt auf. — Der erste Preis.

Durch den russisch-japanischen Krieg ist Charbin als Hauptwaffen- und Depotplatz im Rücken der zarischen Armee bekannt geworden.

Seiner zentralen Lage in der Mandschurei verdankt es seine natürliche Bedeutung. Hier schneiden sich alte chinesische Handels- und Postwege, hier ist der breite zum Amur gehende Sungari schiffbar, hier zweigt von der großen transbaikalischen Strecke Irkutsk—Wladiwostok der sibirischen Eisenbahn die mandschurische Südbahn nach den großen Handelszentren Kirin und Kuantschengh, Mukden, Port Arthur und Peking ab.

Kein Wunder, daß Charbin in raschem Aufblühen begriffen ist, einen lebhaften Handel und Wandel und eine große Garnison besitzt.

Das macht sich vornehmlich in der Neustadt, wo die Palais des russischen Generalgouverneurs der Mandchurei und anderer hoher Beamter und Militärs, auch ein sehr komfortabel eingerichtetes europäisches Hotel stehen, und in der Hafenstadt am



Chinesische Polizei in Charbin.

Sungari bemerkbar. Die Chinesenstadt bleibt dagegen in trauriger Versunkenheit, in Schmutz und Gestank zurück. Obwohl es nur wenig größer als Wladiwostok ist, nimmt Charbin mit seinen breiten Straßen und seiner weitläufigen Bauart ein bedeutend umfangreicheres Areal ein. Viele Theater und Singspielhallen kommen dem lebhaften Vergnügungsbedürfnis aller Schichten und Nationen entgegen. Auch ein chinesisches Theater ist darunter, von dessen Besuch mir aber abgeraten wurde, da der Aufenthalt darin für den Europäer unerträglich sein soll.

Gleich bei unserer Ankunft hatte ich mich bei Erzellenz Horwath gemeldet, der uns alle vier zu einem kleinen Diner



Der französische Konsul.
Rittm. von Albrecht.

In Charbin auf dem Hofe der Kaserne des Besatzungskorps.

Mr. Neubille.

Koepen.

Fuchs. Reuberger.

St. Mierchiesky.

zu sich einlud. Die Vorschiebung meiner Etappe bis Tschita machte viele Anordnungen und Gänge nötig. Leider begann es wieder zu regnen und regnete noch in Strömen fort, als wir am 6. Juni früh Charbin verließen, um über die große, fast einen Kilometer lange Eisenbahnbrücke des Sungari unsern Weg nach Westen fortzusetzen und alsbald in die mandschurische Steppe einzutreten.

Es ist ein recht ödes, ebenes, grasbewachsenes Plateau, das wir zunächst bis Tschitsikar zu durchqueren hatten, und der Kontrast in dieser baum- und buschlosen Steppe gegen den Taiga-Urwald, unseren bisherigen ständigen Begleiter, war nicht gering. Aber wir waren doch nicht mehr auf den Eisenbahndamm angewiesen, wir konnten uns nördlich von ihm in respektvoller Entfernung halten und machten, obwohl der Steppenboden durch den Regen etwas glitschig geworden war, so gute Fortschritte, daß wir am Abend Sanchodsi, eine 200 Kilometer von Charbin entfernte Eisenbahnstation, erreichten. Wir mußten schließlich froh sein, daß wir noch dahin kamen, denn kurz vor der Station verkündete ein deutliches Krachen im Differential, ein mir nicht mehr unbekanntes Geräusch, daß wieder einige Bolzen gebrochen waren. Der Unfall von Rock Springs, die Verzogenheit der Getriebeteile, die keine Teilreparatur beseitigen konnte, machte sich immer wieder bemerkbar und sollte uns im Kampf gegen den amerikanischen Konkurrenten noch manche schwere Stunde bereiten.

Da wir unsere mit der Bahn vorausbeförderten Reservestachen wieder nicht antrafen, ich aber wußte, daß sich in dem nicht allzu fernen Tschitsikar eine größere Eisenbahnwerkstatt befand, fuhr ich am nächsten Morgen mit Rittmeister von Albrecht dorthin, und der Chefingenieur veranlaßte auch sofort die Anfertigung der nötigen Stücke. Immerhin konnten wir erst mit dem Abendzug aus dieser großen, von einer Lehmmauer umgebenen, 80 000 Einwohner fassenden, echten Chinesenstadt, in der wir uns ausschließlich auf dem Bahnhof, als dem einzigen möglichen Ort, aufhielten, nach Sanchodsi zurückkehren. Fuchs

und Neuberger machten sich mit dem ersten Hahnenschrei daran, die neuen Bolzen einzusetzen und die Hinterachse wieder aufzumontieren, und schon um 6 Uhr konnte das Signal Marsch gegeben werden.

Es blieb vor der Hand bei dem Signal. Der Motor brummte, aber die Wasserpumpe spielte nicht mit. Wie es sich herausstellte, war das malade Kugellager wieder gebrochen und diesmal derartig, daß eine Reparatur ausgeschlossen war. Kugellager hatten wir überhaupt nicht in unseren Reserverbeständen, solche irgendwo hier in Hinterasien zu erhalten, war nicht möglich, eine Weiterfahrt ohne funktionierende Wasserpumpe und Motor Kühlung aber auch ganz undenkbar. Einen Tag hatten wir durch die Ruhepause in Charbin, einen Tag hier durch die Bolzenreparatur verloren, was tun, um nicht noch weitere kostbare Zeit einzubüßen und den Amerikaner immer näher kommen zu lassen?

Ein Königreich für einen guten Gedanken!

Er kam unserem Meister Fuchs.

Während wir eifrig den Fall diskutierten, hatte er sich die Geschichte von allen Seiten besehen, machte ein sehr ernstes Gesicht, sann vor sich hin und sprach kein Wort.

„Na, Fuchs, was sagen Sie?“ störte ich ihn in seinen Grübeleien.

„Reparieren läßt sich alles,“ meinte er, „man kann als Chauffeur noch so dumm sein, man muß sich nur zu helfen wissen.“

Wir mußten lachen. Darauf kam's ja gerade an, sich jetzt mit dem wenigen Material, über das wir verfügten, zu helfen wissen.

„Und Zeit zum Ueberlegen haben“, setzte er etwas pikiert über unser Lachen hinzu. Und dann, nach ganz kurzer Zeit, während er fortgegrübelt hatte: „Halt, ich hab's!“

„Was denn? Wie? Was haben Sie für eine Idee“, fragten wir durcheinander.

„Die Sache ist sehr einfach. Wir haben genügend Ventilfedern mit. Wozu brauchen wir schließlich ein Kugellager, wenn wir mit den Federn der Pumpe die nötige Führung geben können! Es kommt auf den Versuch an.“

Und sogleich machte er sich ans Werk.

Er ließ die beiden Stahlringe des äußeren Lagers sitzen, verkürzte die Feder eines Auspuffventils und schob sie über die Welle. Einer axialen Verschiebung dieses Federlagers beugte er dadurch vor, daß er den Verschußdeckel der Steuerräder ungefähr im Zentrum der Pumpenwelle durchbohrte und durch dieses Loch den Kopf eines Schlagholzens steckte. In Höhe der Feder brachte er noch ein Loch zum Oelen an, und das schönste gehärtete Drucklager war fertig.

In kaum einer Stunde war die Arbeit beendet, der Motor lief, und die Pumpe machte wieder mit. Wie tadellos das originelle Kunstwerk sich bewährte, wie reichlich die Idee verdient hätte, mit einem Königreich belohnt zu werden, wenn ich zufällig eins da gehabt hätte, geht daraus hervor, daß dieses Federlager im weiteren Verlauf der Fahrt kein einziges Mal versucht hat, zu streiken, und bis zum Ziel Paris glänzend durchhielt.

Wir legten an demselben Tage noch eine tüchtige Strecke bis zu dem Kosakenposten Tschingis-Chan zurück, nachdem wir bei Tjitsikar den Nonni, einen kräftigen Nebenfluß des Sungari, auf einer Holzbrücke überschritten hatten. Das Wetter war wieder schön geworden, die hier fruchtbarere Steppe belebter von Menschen und Tieren. Ab und zu trafen wir von jetzt ab auf Herden von Kamelen, wilden Pferden, Schafen, die von Mongolenreitern gehütet wurden, denen es, wie den Cowboys in Amerika, Spaß machte, auf ihren Ponys mit uns um die Wette zu reiten, während ihre Herden, geschreckt vom Motorgeratter, wie toll in die weite Steppe auseinanderstoben.

Mit spitzen Strohhüten nach Chinesenart gekleidet, schleiften diese drolligen Gelbgesichter bei ihrem festen Husarenritt eine am Sattel seitwärts befestigte 8—10 Meter lange

Stange auf der Erde nach, eine Art Fangstock mit einem Drahthaken am Ende, mit dem sie abirrende oder wilde Tiere zum Gehorsam bringen. Eine kurzstielige Peitsche mit langer Schnur schlangen sie im Dahinjagen übermütig in der Luft und stießen mißtönige Schreie des Vergnügens aus.

Ein Stück Weltgeschichte sahen wir hier in einer Art Parodie. Die Vorfahren dieser gelben Mongolenhirten halsen die Horden bilden, mit denen der große Tschingis-Chan im 13. Jahrhundert vom Amurgebiet aus Nordchina und Peking eroberte, Turkestan und ganz Südrußland unterwarf, während sein kaum minder furchtbarer Enkel Batu das alte Moskau verbrannte, die mächtigen Polen schlug und den Deutschen in Schlesien 1241 die Schlacht bei Wahlstatt lieferte. Der Name des Ortes, an dem wir rasteten, erinnerte direkt an den gewaltigen Eroberer, dessen Residenz nicht weit nördlich davon gelegen haben soll. Hier hatten wir es nur mit ganz friedlichen Nachkommen jener großen Zeit zu tun, die in ihrem kavalleristischen Eifer auf den kleinen Kleppern, mit den beinahe den Boden berührenden Beinen und der hölzernen Schleppe des Fangstabes eher sehr komisch als sehr furchtbar aussahen.

Aus der gleichförmigen Steppe begannen sich nun Wellen und Hügel zu erheben, häufiger sahen wir Adler in der Luft kreisen oder auch auf Steinen sitzen, sehr scheue Tiere von graubrauner Färbung, von denen ich ein etwa 60 Zentimeter hohes Exemplar anpürschen und zu Schuß bringen konnte. Kamele und Schafe weideten in der Hut ihrer Hirten zahlreich umher; die warme Luft wurde gegen Abend sehr frisch; dann bemerkten wir am Horizont einen dunklen Streifen, dem wir uns rasch auf trockenen Wegen näherten und der sich immer höher heraus hob — den reichbewaldeten Gebirgszug des Großen Chin-gan, der in nord-südlicher Richtung vom Amur auf Peking zu die Mandschurei von der Mongolei, die kleine östliche von der großen westlichen und eigentlichen Wüste Gobi scheidet.

In einem glatten Tagesmarsch gelangten wir von Tschingis-Chan bis an den Fuß des Großen Chin-gan, wo wir

in Pitlar bei einem Hauptmann des dort garnisonierenden Eisenbahn-Bataillons Quartier fanden. Das bis zu 1200 Meter aufsteigende Gebirge sollte für ein Auto nicht passierbar sein. Es lag daher nahe, die drei großen Wendetunnels zu benutzen, in denen die Eisenbahn den Kamm überwindet. Der Stationschef hatte jedoch Rittmeister von Albrecht mitgeteilt, daß die



In der mandschurischen Steppe.

ganze Strecke in Reparatur sei. Die Erinnerungen an eine solche Fahrt auf aufgerissenen Schwellen waren noch zu jung, ihre Schrecknisse standen mir noch zu deutlich vor Augen, die Benutzung des Bahndamms durfte nur das äußerste Hilfsmittel sein. Da ein wunderbarer Vollmond die herrliche Gegend beschien, entschloß ich mich, noch in der Nacht loszumarschieren und einen Weg zu erkunden, auf dem wir mit unserem Wagen über das Gebirge hinüberkommen könnten.

Es war eine seltsam schöne Exkursion.

Zu beiden Seiten des Weges stiegen bald schroffe, bewaldete Berge empor. Die Felsblöcke nahmen da, wo sie nackt hervortraten, im ungewissen Mondschein groteske Formen an, der Wald warf tiefe Schatten auf der einen Seite, wilde Fliederbüsche erfüllten die frische Nachtluft mit lieblichen Düften, und auf der andern Seite plätscherte das Bergwasser im blinkenden Spiel des Mondlichts aus den dunklen Bergwaldkluftissen herab. Trotzdem ich recht ermüdet die Wanderung angetreten hatte, ließen die eigenartigen Reize dieser Nachtpartie auf den Chin-gan mich bald alle Schläfrigkeit vergessen, und flott ging es dem Gipfel des Gebirges entgegen.

Ich fand den Weg besser, als ich nach den Beschreibungen erwarten konnte. Er war breit genug, hatte durchweg festen Untergrund und bot nur zwei Schwierigkeiten: seine stellenweise bedeutende Steilheit und die vielen aus dem Boden hervorragenden Felsstücke. Die Steigungen hatten nicht viel Bedenken, wußte ich doch, daß unser Protos ein guter Bergsteiger war, und was die Felsblöcke betraf, wozu hatten wir unsere schöne Spitzhacke mit, die wir im Sumpf und Moor bisher nicht hatten brauchen können. Also zurück nach Pitlar mit frohem Mut, den Eisenbahnschwellen sollten wir nicht wieder anheimfallen. Und als ich im Morgengrauen das gastliche Heim des Hauptmanns betrat, lautete der Bericht: Weg brauchbar!

Beinahe hätte ich, als wir bald darauf die Besteigung des Chin-gan antraten, den schönen Gipfel nicht wiedergesehen. Mit ziemlicher Geschwindigkeit sausten wir auf dem zunächst guten Weg des Ortes bis zur Eisenbahnstation, von wo der Aufstieg beginnen sollte, als uns ein Zuruf Neuberger's veranlaßte, uns schnell tief niederzuducken. Ein zu irgendeinem Zweck in unserer Brusthöhe quer über den Weg gespannter solider Draht hätte uns andernfalls rückwärts vom Wagen abgestreift, und unser Schicksal wäre bei dem schnellen Tempo und der steinharten Straße kaum sehr verschieden von dem des bedauernswerten Abfalou gewesen.

Der Große Chin-gan hatte es sich bis dato nicht träumen lassen, daß ein Automobil es wagen könnte, auf seinen uralten Rücken zu klettern. Ueber alles Erwarten gut ging aber die Auffahrt vonstatten, und durch den herrlichen Bergwald knatterte in der Morgenfrühe des 10. Juni zum erstenmal ein Motor bis hinauf zur 1100 Meter hohen Paßhöhe, über die wohl schon manche Mongolenhorde oder Chinesenschar, mancher Auswandererzug im Laufe der



Im Sumpf stecken geblieben.

Jahrhunderte hinübergefeucht war, heimkehrend von Brand und Mord zur nahen Residenz des gewaltigen Herrschers, mit schwerer Beute beladen, oder hinausziehend auf friedlichem Wagen, mit allerhand Hausrat bepackt, um jenseits der Steppe eine neue Heimat zu suchen. Die ungewöhnliche Breite des ganzen Paßweges deutet darauf hin, daß hier Völker, nicht bloß einzelne Reiter und Karren oder im Gänsemarsch hinanklimmende Saumtiere dem ewigen Fels ihre Spuren eingedrückt haben.

In sanfterem Abstieg ging es auf der weniger schön bewaldeten Westseite schnell hinunter, eine gebrochene Vorderfeder nahmen wir gerne mit in Kauf, hatten wir doch auf diesem Wege den Chin-gan in viel kürzerer Zeit überschritten, als wenn wir den Eisenbahndamm benutzt hätten. In der Schmiede des nächsten Militärpostens Unur fanden wir Ge-

legenheit und Material, eine neue Feder anzufertigen, wozu wir allerdings einige Stunden gebrauchten.

Mit dem Großen Chin-gan waren wir aus der Mandchurei in die Mongolei übergetreten. Auf's neue breitete sich die Steppe vor uns aus, die hier sandiger und hügeliger als auf der Westseite ist, mit dünnem Graswuchs und vollkommen baumlos. Es ist dieser Steppenteil der nördlichste Ausläufer des Schamo-Sandmeers, der großen Wüste Gobi, die in einer Deutschland weit übertreffenden Ausdehnung die Systeme des gewaltigen Hoangho und der Zuflüsse des Baikalsees und Amur voneinander trennt. Der nördlichste Zipfel, den wir in einer Breite von rund 350 Kilometern zu durchqueren hatten, wird unter anderm von dem im Chin-gan nördlich des überfahrenen Passes entspringenden Argun, einem der beiden Quellflüsse des Amur, durchströmt. Wenn sein Gesamtcharakter auch entschieden der einer Steppenwüste ist, so gibt es doch auch einzelne Partien mit gutem Ackerboden, wie bei Tscharomte, den russische Bauern unter den Pflug genommen haben. Politisch gehört dieser Teil gleich der Mandchurei zu China, längs der Eisenbahn sind aber auch hier überall besetzte Kosakenposten angelegt, und in den Städten regiert die russische Militärverwaltung und der russische Kubel.

Wir beabsichtigten, um in dem wenig übersichtlichen und wegen des umherstreifenden Chungusen-Gesindels auch nicht ganz ungefährlichen Gelände keine Umwege zu machen, uns in der Hauptsache in der Nähe der Bahnlinie und später des Argunlaufes zu halten. Die Bahn macht zunächst aber einige große Bogen, und ein junger Verwandter des Stationschefs von Unur, der mit der Umgebung sehr vertraut zu sein behauptete, wollte uns einen Weg querfeldein nach der Kosakenstation Jakchi zeigen, der näher als der längs der Bahn laufende war. Wir nahmen ihn also mit, und der Weg war auch anfangs recht gut, bis wir an große sumpfige Wiesen kamen, die sich zu beiden Seiten ausdehnten und durch einen quer über den Weg fließenden Bach verbunden waren.



Passieren eines mandschurischen Flusses.

Eine Brücke über dieses Fließ existierte nicht, Material zum Bau eines Knüppeldamms, Bäume oder Sträucher oder auch nur Steine waren weit und breit nicht zu entdecken. Der Grund des Baches, in dem ich beim Durchwaten nicht sonderlich tief versank, schien jedoch das Passieren zur Not auch ohne Hilfsmittel zu gestatten, und so gab ich Anweisung, daß Fuchs, der das Steuer führte, versuchen sollte, mit einem ordentlichen Anlauf das Hindernis zu nehmen. Ich war ziemlich überrascht, daß schon die Vorderräder so tief in den Grund eintauchten, daß der Kühler auf den Boden aufstieß, er federte jedoch wieder hoch, das Vorderteil des Wagens sprang aufs Trockene, die Hinterräder blieben aber unrettbar im tiefsten Schlamm stecken.

Das Wagnis war mißlungen, eine Vorderfeder gebrochen, ohne Hilfe konnten wir nicht wieder herauskommen.

Solche herbeizuholen war hier freilich nicht ganz einfach. Von der Bahn befanden wir uns etwa 15 Kilometer entfernt, ein direkter Weg führte nicht dahin, aber da konnte unser ortskundiger Führer aushelfen.

Rittmeister von Albrecht, wie stets hilfsbereit und von kurzem Entschluß, machte sich sofort mit ihm auf, um von Zakechi die dort stehende Schwadron zur Hilfeleistung zu requirieren. Es war etwa 1 Uhr nachmittags, als er abmarschierte, und wir konnten zwischen 5 und 6 Uhr seine Rückkehr erwarten.

Allein geblieben, besahen wir uns noch einmal genau die Geschichte, versuchten dies, versuchten das, es war unmöglich, mit unsern eigenen Kräften auch nur den geringsten Eindruck auf den fest im Schlammbad sitzenden Wagen zu machen. Da schien uns ganz unerwartet Hilfe zu nahen. Als wir noch am Auto herumbastelten, gewahrten wir eine Karawane, die auf uns zukam und unsern Engpaß zwischen den moorigen Wiesen passieren mußte. Es waren russische Auswanderer, die mit Pferd und Wagen, mit Frauen und Kindern, mit Sack und Pack ihres Weges zogen. Wir bemerkten dann leider auch bald, daß alle männlichen Mitglieder der Schar betrunken waren; sie erklärten sich aber doch bereit, zu dem festen Satz von 10 Rubeln das Automobil aus dem Bachgraben herauszuschaffen. Aber ihre kleinen, abgetriebenen Gäule konnten, so hageldicht auch die Hiebe fielen, und so fürchterlich das Geschrei klang, ebenfalls auf das feststehende Auto keinen Eindruck machen, und nun glaubten die Leute, auch für den mißglückten Versuch die vereinbarte Prämie beanspruchen zu können. Ihr Benehmen wurde immer dreister, ihre Forderungen immer frecher; wir dachten aber nicht daran, von unserem Grundsatz: erst die vollendete Arbeit, dann der vereinbarte Lohn, um eine Kopeke abzuweichen, und mußten schließlich, um die Betrunkenen zur Vernunft zu bringen, zu unseren Revolvern greifen und ihnen



Befreiung aus dem Morast durch hilfreiche Soldaten.

deutlich zu verstehen geben, daß wir vor deren Gebrauch im Notfall nicht im mindesten zurückschrecken würden. Als sie endlich den Ernst der Situation begriffen, vermochten die Weiber die Männer fortzuziehen, sie spannten die Gäule wieder an ihre Karren, und ohne ihrem Groll sonderbarerweise auch nur im geringsten weiter Luft zu machen, zogen sie, anscheinend ganz befriedigt, in die endlose Steppe von dannen, irgendeinem fernen Ziel zu, wo ihre Wünsche und Hoffnungen vielleicht ebenso bitter getäuscht werden wie hier, wo es aber sicherlich an dem über alles geliebten Wodka auch nicht fehlen wird.

Einmal an unsere Revolver erinnert, vertrieben wir uns die lange Wartezeit mit Preisschießen. Die Scheiben wurden aus Pappdeckeln hergestellt, das Zentrum mit Hilfe des Moorbodens markiert, und eine leere Delfkanne als Scheibengestell benutzt. Aber das Vergnügen mußte ein Ende nehmen, da wir nicht unsere ganze Munition verknallen durften.

Als gegen 6 Uhr der Rittmeister noch nicht da war, fingen wir an, ungeduldig zu werden, und schauten bald hierhin, bald dorthin nach ihm aus. Es wurde sieben, er kam nicht. Die Dämmerung senkte sich langsam auf die Steppe nieder, es wurde acht, die Sonne ging glühend hinter den Hügeln unter, die Nacht brach schnell herein — vom Rittmeister und der Schwadron immer noch nichts zu sehen und zu hören.

Glänzend ging der Mond am tiefblauen Himmel auf, phantastisch groß in dem Dunst des Horizonts, dann scharf umrissen in der reinen und klaren Steppenluft, und seltsame Silberfäden über die weite Grasfläche spinnend.

Es war fast 9 Uhr geworden, und ich mußte annehmen, daß Rittmeister von Abrecht sich mit samt seinem ortskundigen Führer verlaufen habe oder ihm auch etwas zugestoßen sei, da er etwas leichtsinnig ohne jede Waffe seinen Marsch angetreten hatte. Wie dem auch war, ich glaubte das Richtige zu tun, nunmehr mich selbst auf den Weg zu machen, um ihn zu finden oder wenigstens die ersehnte Hilfe herbeizuschaffen.

Der klare Mondschein begünstigte anfangs die in der nächtlichen Hügelsteppe nicht ganz einfache Orientierung. Nach etwa einer Stunde bewölkte sich aber der Himmel derart, daß ich mich ausschließlich auf meinen Ortsfinn verlassen mußte, der mir sagte, ich hätte mich scharf rechts zu halten, um auf den Bahndamm zu stoßen, wo ich dann leicht eine Station finden konnte. Aber auch das Rechtshalten war nicht so einfach, da in der gleichförmigen Hügelformation der Steppe jeder Richtungspunkt fehlte. Eine gewisse Helligkeit blieb wenigstens, da die Nächte in diesen Breiten und Gegenden selten im Sommer ganz dunkel werden.

Meine Uhr zeigte bereits Mitternacht. Ich hatte meine einzigen Kleidungsstücke, Sweater und Lederanzug, an, in denen es mir recht warm bei dem ewigen Hügelauflauf-Hügelabgeworden war, und der Durst fing an, mich schwer zu plagen. Ich mußte längst mehr als 15 Kilometer gemacht, also den Bahndamm verfehlt haben. Auch die Müdigkeit machte sich erheblich bemerkbar, zumal ich in der Nacht zuvor nicht geschlafen hatte.

Ich stand vor der Frage: weiter, zurück oder hinlegen, wo ich mich befand, und den Morgen abwarten. Das letztere verbot mir der Gedanke an meine Gefährten, die beim Auto übernachteten und spätestens mit dem ersten Sonnenstrahl Hilfe erwarteten. Zurückzugehen, der Plan erschien mir in der irreführenden Nacht unmöglich und auch nutzlos. Es blieb also nichts anderes übrig, als meinen Marsch unter möglichster Einhaltung der eingeschlagenen Richtung weiter fortzusetzen.

Nach einer halben Stunde, während ich hartes Steppengras gegen den unerträglich gewordenen Durst kaute, sah ich von einem überhöhenden Hügel plötzlich in der Ferne ein Licht. Welch ein Jubel in meiner Situation, solch ein winziges Zeichen von einer Feuerstelle, einem Herd, einer Lampe in der tiefen Nacht halb verirrt zu erblicken!

Ich marschierte auf den nächsten Hügel weiter, von dessen Kamm ich das Licht wieder sah, ebenso fern, ebenso ruhig, ebenso freundlich wie zuvor. Ich eilte den Hang hinunter und den

nächsten hinauf und blieb betroffen stehen. Das Licht war fort. Ich mochte nicht daran glauben, daß irgendein böser Geist mir plötzlich wieder das Licht gestohlen hätte, mein schönes Licht, und sprang zum nächsten höheren Hügel hinan. Aber so sehr ich auch meine Augen anstrengte und in allen Richtungen suchte, das Licht war und blieb verschwunden.

Eine eigenartige Hoffnungslosigkeit überkam mich. Ich dachte an das Auto, an meine beiden Chauffeure und an das Ziel unserer Fahrt, an meine Eltern und Berlin, und die schwärzesten Vorstellungen bedrängten mich, obwohl ich resolut meinen Weg auch ohne das treuloße Nichtlicht fortsetzte.

Schrankenlos wie die nachtdunkle Steppe dehnte sich die Phantasie, und die physischen Strapazen, Durst und Müdigkeit wirkten krankhaft auf sie ein. Ich sagte mir das, ohne von den törichten Einbildungen loszukommen.

Im nächsten Augenblick hätte ich über mich selbst lachen können. Ich sah über einer der nächsten Hügelkuppen die schwarzen Silhouetten von Reitern auftauchen, die sich ziemlich deutlich gegen den Himmel abhoben. Die Rettung war da, denn wer konnte das anders sein, als mein guter Rittmeister mit der Schwadron! Da die Reiter eine etwas andere Richtung hatten, rief ich hinüber, um mich bemerkbar zu machen. Ich konnte ganz gut wahrnehmen, wie sie auf meine Rufe stuzten, sich umwandten und nun lebhafter auf mich zukamen, und freute mich auf die originelle Begrüßung und den willkommenen Rücken eines der braven Kosakenpferde.

Je näher sie kamen, desto mehr erkannte ich jedoch, daß es abermals eine getäuschte Hoffnung war, und diesmal sicherlich auch kaum etwas Friedfertiges. Es waren keine Kosaken, sondern Chungusen, sechs Mann von dem wohlbewaffneten und gut berittenen Gelichter, das die Steppe als sein Reich betrachtet und gegen den Eisenbahndamm und die Blockhäuser als unliebsame Störenfriede ihrer Nomadenherrlichkeit ankämpft.

Auf jede Eventualität gefaßt, suchte ich den Leuten klarzumachen, daß ich als friedfertiger Wanderer mich verirrt hätte

und den Weg zur nächsten Station suche. Ich fragte und zeigte in die verschiedenen Himmelsrichtungen, und sie verstanden auch ganz gut, um was es sich handle, gaben mir aber durch Gebärden und Ausrufe in einem mir völlig unverständlichen Idiom zu verstehen, daß sie mir den Weg wohl zeigen könnten, jedoch erst Bezahlung verlangten. Damit war ich nun keineswegs



Durch einen Fluß.

Der Verfasser wird von Lt. Mierschiesky getragen.

einverstanden und wünschte, zunächst in die richtige Richtung gebracht zu werden, dann sollten sie haben, was sie beehrten.

Meine Lage begann kritisch zu werden, da die dunkeln Gefellen keine Miene machten, meinem Wunsche nachzukommen, vielmehr sich an mich zu drängen suchten. Indem ich etwas zurückwich, achtete ich darauf, daß keiner in meinen Rücken kam. Ich trug ein paar tausend Rubel bei mir, und die Bande hätte zweifellos einen guten Fang gemacht, wenn sie mit mir fertig geworden wäre. Auf meine weiteren Fragen reagierten sie nicht weiter, sondern versuchten tatsächlich, mich in die Mitte zu bekommen.

Nun gab es kein Zögern.

Ich sprang zurück, riß meinen Revolver vor und knallte knapp über ihre spitzen Hüte hinweg zwei schnelle Schüsse in die Luft, entschlossen, die nächste Kugel einem der Banditen in den Räuberleib zu jagen.

Auf eine Waffe schienen sie bei mir nicht gefaßt gewesen zu sein. Ich trug den Revolver in einem Futteral unter der Lederjoppe. Das plötzliche Feuergeben erschreckte sie aufs äußerste, und obwohl sie über ihren Sattelknöpfen kurze Gewehre hängen hatten, rasten sie wie besessen davon.

Meine erleichterte Stimmung hielt nicht lange an. Die Kerle konnten verstärkt wiederkommen, und über den richtigen Weg wußte ich nach wie vor keinen Bescheid. Durch das Renkontre war ich aber wenigstens wieder ganz munter geworden, und mit frisch geladenem Revolver setzte ich meinen Marsch in der Richtung fort, die ich für die rechte hielt.

Es war wohl 3 Uhr morgens, und die schwache Morgendämmerung gestattete bereits einen weiteren Ausblick, als ich in der Ferne aufs neue ein Licht entdeckte, diesmal ein rotes, zweifellos ein Signallicht der Eisenbahn in der Nähe einer Station. Mit Aufbietung der letzten Kräfte strebte ich diesem Lichte entgegen, ehe es etwa wieder verschwand. Mit beschleunigten Schritten, teilweise auch laufend, in dem heißen Verlangen, endlich aus der ungemütlichen Situation erlöst zu



Mit vereinten Kräften.

werden, und gepeinigt von wahnsinnigem Durst, brachte ich mir das Licht schnell näher und sah nach einer halben Stunde den Eisenbahndamm und die Gebäude einer Station in dem heller und heller heraufsteigenden Morgen auftauchen.

Wie ich gleich in Erfahrung brachte, war es die gesuchte Station Jakchi.

Ich kann wohl behaupten, es war einer der glücklichsten Augenblicke meines Lebens, als ich in Schweiß gebadet die Station betrat. Nicht daß ich die Empfindung hatte, gerettet zu sein; dazu hatte ein Gefühl der Furcht gefehlt, das ich während meines Nachtmarsches nie gehabt hatte. Aber ich empfand, daß etwas seltsam Unbequemes, Unheimliches, Ungewöhnliches hinter mir lag, dessen seelische Torturen unerträglicher waren als die leiblichen Qualen des Durstes, der Erschlaffung und der Blindheit in der unendlich erscheinenden Nacht, und ich fühlte eine so innige Freude am Dasein, an den Menschen, an allem, wie sie nur ein Genesender nach schwerer Krankheit fühlen kann.

Ich ließ mir nach ein paar Minuten der Erholung die Wohnung des kommandierenden Rittmeisters zeigen, weckte ihn aus süßen Träumen, erzählte ihm, da er nur Russisch verstand, mit Hilfe seiner ebenfalls zum Vorschein gekommenen, Französisch sprechenden Schwester meinen Automobilunfall und bat ihn um Hilfe. Der Rittmeister alarmierte sofort seine Schwadron, von seinem Kameraden von Albrecht hatte er nicht das geringste gesehen, mir wurde ein Pferd zur Verfügung gestellt, und hinaus ging es in scharfem Ritt in den Morgen, der sich mit prächtigem Farbenspiel nun voll über der Steppe ausbreitete.

Gegen 6 Uhr langten wir an der Unfallstelle an, Fuchs und Neuberger fanden wir ganz munter nach ungestörtem Schlaf vor, eins zwei waren die Pferde angespannt und der Wagen aufs Trockene gebracht, der Motor angedreht, und mit dem hilfreichen Rittmeister als Ehrengast an Bord ging es zusammen mit der eskortierenden Schwadron nach Jakchi zurück, von wo wir weitere Nachforschungen nach dem Verbleib des Rittmeisters von Albrecht und seines ortskundigen Führers anstellen wollten.



Beim Wegebau.

Wir waren noch damit beschäftigt, ein reichliches Frühstück bei unserem neuesten Freund einzunehmen, als wir durch das auf die Straße gehende Fenster zwei Wagen mit Soldaten anrafen sahen, auf deren ersterem die Gestalt unseres guten Rittmeisters umherflog. Wir riefen hinaus, die Wagen hielten, und auf das Haus zu kam unser treuer Kamerad mehr kriechend als gehend und

über die Maßen erstaunt, uns hier zu finden.

„Oh, dieser verdammte Führer!“ wetterte er, „na, ich habe ihm aber auch ein paar Ohrfeigen traktiert — dieser Kerl ist ja gräßlich! Nicht genug, daß er uns in den Sumpf gebracht hat, der Mensch führte mich wie einen Bock in der Wüste irre, daß ich glücklich heute 3 Uhr früh auf einer Station 15 Werst von hier nach zwölfstündigem Marschieren angekommen bin. Meine Füße sind so kaputt, daß ich tatsächlich nicht mehr laufen kann!“

Er ließ sich schwer auf einen Stuhl fallen, bat sich einen Wodka aus und steckte sich die unentbehrliche Zigarette an.

„Nur gut, daß Sie wieder da sind,“ sagte ich, „wir fürchteten schon, Sie überhaupt nicht wiederzufinden. So leichtsinnig,

ohne Waffe fortzulaufen! Was hätten Sie getan, wenn diese verdammten Chinesien" — so lautete seine Spezialbezeichnung für die gelben Zopfbüder — „Sie heute Nacht überfallen hätten?“

„Oh, daran habe ich weniger gedacht! Mit dem Pack wäre ich auch ohne Waffe fertig geworden! Aber der Führer,“ der Rittmeister lachte beim zweiten Wodka schon wieder, „der hat hoch und teuer geschworen, nie wieder Automobil zu fahren, der dumme Mensch! Wir hatten ihn ja gar nicht eingeladen, warum drängt er sich auf! Aber wie kommen Sie nun eigentlich hierher?“

Ich erzählte ihm meine nächtlichen Erlebnisse und mein Glück, die Station gefunden zu haben, und er war froh, daß auch das Auto bereits zur Stelle war.

Aber es war keine lange Zeit zu verlieren. Unsern freundlichen Quartier-Rittmeister forderten wir nebst seiner Schwester, die noch nie in einem Auto gefahren hatte, auf, uns wenigstens bis zur nächsten Station zu begleiten, was sie auch gerne taten. Wie die rasche Fahrt durch die trockene Steppe der jungen Dame gefallen hat, erfuhr ich allerdings nicht persönlich, da sie nebst ihrem Bruder den Wagen längst verlassen hatte, als ich in Rhailar abends aus bleiernem Schlaf erwachte. Die beiden letzten anstrengenden Nächte hatten ihre Rechte nachträglich geltend gemacht, und die Geschwister hatten meine wohlverdiente Ruhe auf dem Boden des Wagenkastens nicht durch den Abschied stören wollen.

In der kleinen, am oberen Argun gelegenen Stadt Rhailar wurden wir von den Offizieren des dort stehenden 1. Mandjurischen Eisenbahn-Regiments durch ein Liebesmahl mit ausgezeichnetem Militärkonzert sehr nett aufgenommen und fuhren am nächsten Morgen, 12. Juni, schon um 4 Uhr weiter, um die Steppenfahrt zu Ende zu bringen, mittels Fähre den hier in scharfem Winkel nach Norden umbiegenden Argun zu übersetzen und am anderen Ufer wieder auf russisches Gebiet zu kommen, das wir in Pogranitschnaja vor fast drei Wochen ver-



Im sibirischen Hügelland.

lassen hatten. Wir betraten nunmehr Transbaikalien, das zwischen Argun und Baikalsee gelegene südsibirische Gebirgsland, dessen Hauptstadt Tschita unser nächstes Ziel war.



„Chaussée“ in Transbaikalien.

Der Charakter der Landschaft veränderte sich zunächst nur wenig. Der Boden bleibt noch eine große Weile steppenartig, nur schwellen die Hügel zu geschlosseneren Bergzügen an, und

auch die Bewohner sind nicht mehr die räuberischen Mongolen-Nomaden, sondern die seßhaften buddhistischen Burjaten, untermischt mit sibirischen Kosaken. In solch einem kleinen russischen Kosakendorf machten wir an diesem Abend Station, mußten uns zwar mit einem Quartier unter freiem Himmel begnügen, trafen es aber betreffs der Verpflegung recht gut. Der Herr Muschik war vor einigen Tagen auf Jagd gewesen, und die Frau Muschik servierte uns ein respectables Wirtshuhn, das ihrer Kochkunst alle Ehre machte.

Die Wege, die wir weiter vorfanden, waren keine Chaussees, aber doch ganz annehmbar, und wir machten trotz des immer stärker hervortretenden Gebirgscharakters des Landes gute Fortschritte. Die Fähre über den Schilka, den zweiten Quellfluß des Amur, bereitete uns dadurch einige Schwierigkeiten, daß die Anlegebrücken des flachen Wasserstandes wegen nach der Mitte des Flußbettes gerückt waren und wir sie erst so nahe wie möglich an die Ufer bringen lassen mußten, ehe wir die Fähre ohne Gefahr für unseren Motor benutzen konnten. Auf der anderen Seite des Flusses liegt die kleine Stadt Nertschinsk, wo die Machtbefugnisse unseres liebenswürdigen Reitmeisters von Albrecht leider ein Ende hatten und wir Abschied voneinander nehmen mußten.

Es fiel das weder mir noch meinen Chauffeuren leicht. Abgesehen von der großen Unterstützung, die wir stets bei diesem energischen und jederzeit hilfsbereiten Kameraden gefunden hatten, vertrat der immer gut gelaunte und zu Scherzen aufgelegte Reitmeister in unserem Quartett das unentwegt heitere Element, das desto höher zu schätzen war, als die Beschwernisse der Reise unsere Stimmung oft recht niederdrückten. Auch ihm schien der Abschied nicht ganz leicht zu werden, und seine Versicherung, er würde am liebsten mit uns bis Paris fahren, kam ebenso wie sein Wunsch für siegreiche Beendigung der Tour aus aufrichtigem Herzen.

Ein Glas Champagner, ein letzter Händedruck, ein dreifaches Hurra, und weiter ging es noch am Abend, während

die Glocken der Ner-tschinsker Kathedrale das russische Pfingstfest einzuläuten begannen, unserer nächsten Etappe Tschita bis zur Dunkelheit entgegen.

Unser Nachtquartier war ein trauriges, leeres Eisenbahn-Arbeiterhaus, das einzige Obdach, das weit und breit zu sehen war. Wir befanden uns hier an dem Stück Bahn, das von dem ursprünglichen Amur-Projekt allein bisher ausgeführt

ist, da die jetzige südlichere Route nach Wladiwostok wegen des kürzeren Weges den Vorzug verdiente. Reuberger zog es vor, die Nacht draußen beim Auto in dem einen Schlafsack zu verbringen, den wir seit Wladiwostok noch mitführten, und er war der einzige, der seine Wahl nicht zu bereuen hatte. Ich war wirklich nicht mehr verwöhnt, aber eine solche Masse von Wanzen, die offenbar lange Zeit kein warmes Nachtmahl mehr gehabt hatten, hatte ich noch nie auf einem so bescheidenen kleinen Raum vereinigt gesehen. Trotzdem ich mich der Vorsicht halber auf die Dielen gebettet hatte, war mein Mantel am Morgen derartig von den Tieren übersät, daß man sie förmlich abschippen konnte. Von Schlaf war unter solchen Umständen natürlich nicht viel die Rede, und mit Sonnenaufgang waren wir bereit, in den herrlich schönen Pfingstsonntag hineinzufahren.

Das äußerst gebirgige und walddreiche Gelände machte uns den Kampf um unser Ziel an diesem 14. Juni nicht ganz leicht, wir hatten den zehnten Federbruch seit Wladiwostok



Rosakampferb.

zu verzeichnen, aber unverdrossen ging es auf Tschita zu, zumal wir gehört hatten, daß der amerikanische Wagen wieder einige Tage aufgeholt hatte.

Als wir wieder einmal einen Höhenkamm überschritten, kam uns ein Fuhrwerk entgegen, das ein junger Mensch führte. Uns sehen, vom Wagen herunterspringen und seitwärts in den Wald laufen, was ihn die Beine trugen, war nur ein Augenblick. Die Pferde blieben stehen, ich ging an sie heran und sah den braven Kutscher im Wald auf den Knien liegen und sich andauernd bekreuzigen. Ich rief ihn an, er solle sich der Pferde wieder annehmen, er rührte sich nicht von der Stelle. Kein Zureden half, wir mußten weiter, der arme Mensch, der wohl noch nie ein Automobil gesehen hatte, schien vor Schreck vollkommen fassungslos zu sein.

Dunkelrot ging die Sonne unter, als wir von der letzten Höhe vor Tschita die Stadt mit ihren hellfarbigen, imposanten Kirchen an dem Flusse gleichen Namens, umrahmt von dunkeln Bergen, malerisch vor uns liegen sahen.

Wir hatten mit dieser zweiten Etappe auf dem asiatischen Kontinent rund 2300 Kilometer zurückgelegt, den sechsten Teil der Strecke Wladiwostok—Paris. Der erste Preis war unser. Der Thomas-Wagen traf, so sehr er auch eilte, erst drei volle Tage später in Tschita ein, während der Büst-Wagen, am 6. Juni gestartet, auf der ersten sibirischen Tour eine schwere Panne durchzumachen hatte, mit der ein Brand des Wagens verkunden gewesen sein soll, ein Mißgeschick, das ihn lange aufhielt.

Der nächste Preis winkte in Petersburg, dessen Automobilklub einen Pokal für den ersten dort ankommenden Wagen gestiftet hatte.

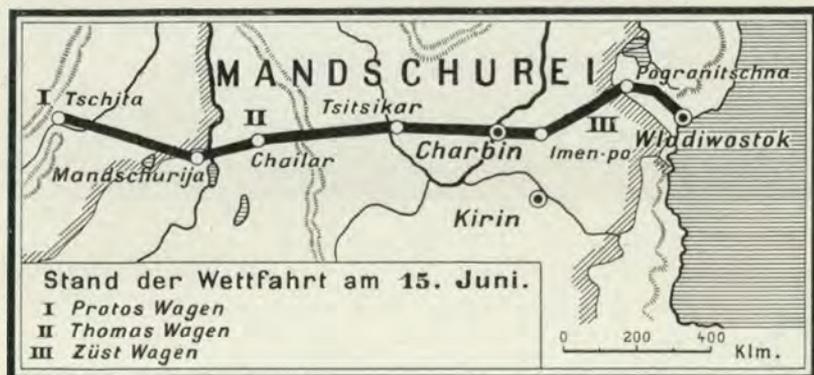
Würden wir auch diesen Preis gewinnen? Wir waren besten Muts, aber wie weit waren wir noch von Moskau und Petersburg entfernt, wie fern lag für uns auch nur die Grenze Europas! Vermochte der Amerikaner schon hier, in ungünstigem Gelände, gut aufzuholen, wie würde seine bedeutend stärkere



Rückkehr von einem Erkundungsritt in der Mandschurei.

Maschine erst ins Gewicht fallen, wenn wir auf gute Straßen oder gar europäische Chausseen kommen!

Ein harter Kampf stand bevor. Das war uns klarer denn je. Und vielleicht fiel die Entscheidung schon in Asien. Leicht sollte es unserem wackeren Gegner jedenfalls nicht werden. Und dann kam noch eins dazu: Glück oder Unglück. Bei allen Sportkonkurrenzen spricht auch das Glück und sein Gegenteil ein gewichtiges Wort mit.



14. Kapitel.

Am Baikalsee.

Durch das transbaikalische Bergland. — Eine Nacht im Burjatendorf. — Regen und Ueberschwemmung — Werschnie-Udinsk. — Im Hochgebirge an der Selenga. — Das „heilige Meer“ der Mongolen. — Keine Fährverbindung. — Stop in Michiha. — Der unfreundliche „Gehilfe“. — Mangelhafte Fahrleitung. — Zwei Tage Verlust. — Mit der Eisenbahn bis Tanchoi. — Der Amerikaner in Sicht. — Ueberfahrt nach Irkutsk.

In Tschita hoffte ich meine Etappe anzutreffen, die ich von Charbin hierher verlegt hatte. Die Kisten mit den Pneus und einigen Reserveteilen waren auch da, nicht aber die zu ihrer Erlangung notwendigen Frachtbriefe. Erst nachdem auf meine telegraphische Bitte die Eisenbahndirektion in Irkutsk ihre Herausgabe auch ohne die Frachtbriefe angeordnet hatte, konnten wir am Mittag des Pfingstmontags die Fahrt fortsetzen.

Gleich hinter der Stadt, die wie Wladiwostok und Charbin rund 30 000 Einwohner zählt, darunter viele Nachkommen der seinerzeit hierher verschickten „Dekabristen“, passierten wir den Tschita-Fluß und kamen in das Jablonowoi-Gebirge hinein, einen der vielen Höhenzüge, die parallel von Südwesten nach Nordosten laufend sich dem gewaltigen Becken des Baikalsees vorlagern und von zahlreichen Wasserläufen durchschnitten werden. Wir folgten in der Hauptsache dem Lauf der Uda, einem Nebenfluß der zum Baikalsee gehenden Selenga, die eine Menge kleiner Nebenarme aus den Bergen zu sich heranzieht. Die Passage dieser Bergwasser verursachte manchen Aufenthalt. Sie hatten weder Brücken noch Fahren, waren reißend, vielfach auch tief, und um die Zylinder des Motors nicht der Gefahr des Platzens auszusetzen, wenn Wasser in den Bergasser kam, mußten wir Furten suchen und mit Pferdevorspann oder Menschenhilfe den Wagen hinüberbugsieren.



Ein selbstgebauter Weg.

Die Berge um uns bedeckte schöner Wald, freundliche Dörfer mit sauberen Holzhäusern trafen wir häufig auf unseren sich bergauf und bergab windenden Wegen, keine großen Wohnstätten-Komplexe, aus denen später Städte entstehen, sondern mehr Einzelgehöfte, die eine Gemeinde unter ihrem russischen Popen bilden oder einem burjatischen Dorfältesten Gefolgschaft leisten, aber keine Dörfer im Sinne von geschlossenen Ortschaften darstellen. Diese beginnen im sibirischen Rußland erst weit jenseits des Baikals in der Gegend von Kansk und Tomsk.

Als wir gegen Abend, nachdem wir gut 200 Kilometer hinter uns gebracht hatten, wiederum die Kammhöhe eines Bergzuges passierten, sahen wir vor uns eine weite Wasserfläche. Ein heftiges Gewitter donnerte um uns in den Bergen, und strömender Regen beschränkte die Orientierung, so daß wir anfangs glaubten, wir wären unvermutet schon an den Baikalsee gekommen. Das Wasser vor uns stellte sich als eine große Uberschwemmung in der Ebene heraus, die uns noch von dem Höhenzug trennte, welcher den Baikal als letzte Wehr auf seinem Ostufer umschließt.

Da es zu dunkeln begann und an ein direktes Durchkommen durch das überschwemmte Gebiet nicht zu denken war, sahen wir uns genötigt, das einzige Unterkommen vor dem strömenden Regen aufzusuchen, das wir vorher seitwärts unseres Weges hatten liegen sehen, ein kleines Burjatendorf. Wir ließen das Auto auf dem Wege stehen und machten uns bei Beginn der vollständigen Dunkelheit in der Richtung des Dorfes auf, gespannt, wie wir dort aufgenommen werden würden.

Total durchnäßt langten wir nach etwa einständigem Marsch an den wenigen Hütten an, die das Dorf bildeten. Unser in Tschita zu uns gestoßener Dolmetscher, den ich dort hin nach vollendeter Einrichtung der Benzinetape Wladiwostok-Irkutsk beordert hatte, übernahm die Vermittlung mit einem uns entgegentretenden Mann, der sich als Dorfsältester entpuppte. Wider alles Erwarten erklärte dieser sich sofort bereit, uns aufzunehmen, und geleitete uns mit würdevoller Freundlichkeit zu seiner Hütte.

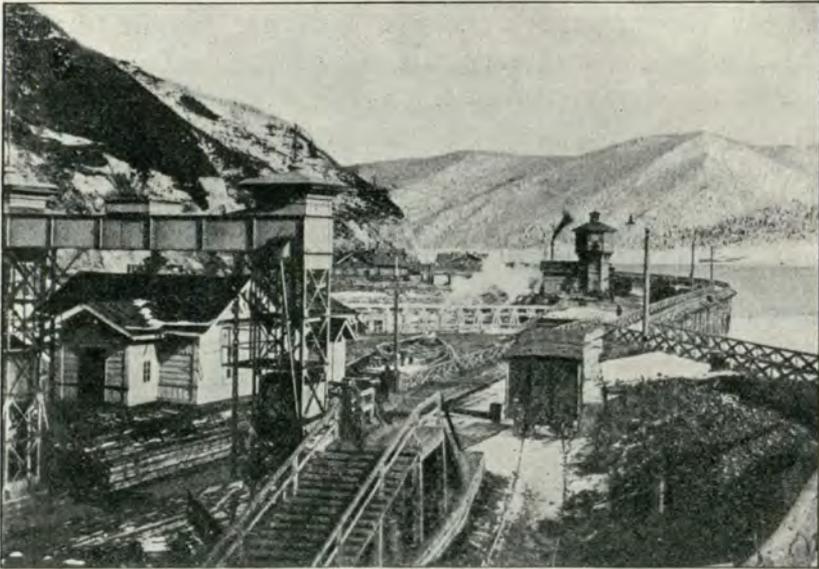
Wir kamen zwar nicht in ein Hotel ersten Ranges, aber bei dem wolkenbruchartigen Regen waren wir froh, überhaupt unter ein Dach zu gelangen. Die viereckige Holzhütte bestand aus einem einzigen großen Raum, an den sich, durch eine Tür verbunden, der Pferde- und Viehstall angeschlossen. In der Mitte des Raumes flackerte ein Holzkohlenfeuer, über dem der unförmige Familienteekessel vom Dach herunterhing, und

um das die ganze aus 14 Köpfen bestehende Familie herumhockte. Der Teedampf und auch der Rauch des Feuers, das von Zedernholz unterhalten wurde und durch ein großes Loch im Dach freien Abzug hatte, verbreiteten einen aromatischen und wohl auch desinfizierend wirkenden feinen Dunst, der aller-



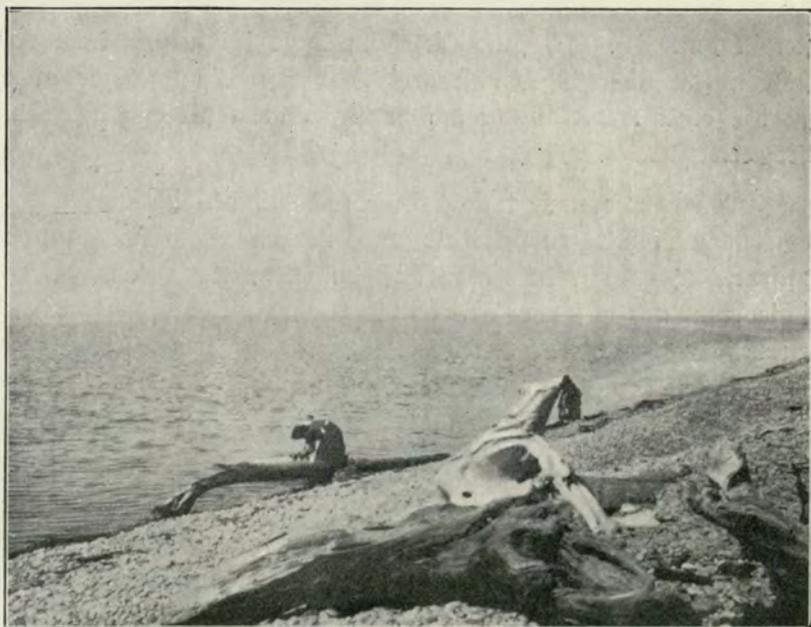
In der Gegend hinter Tschita.

dings sehr bald in einen recht üblen Geruch umschlug, als die Frauen des Hauses zwiebelartige Stauden zum Nachtmahl über dem Feuer schmorten. Den Tee verdünnten sich die Leute mit Stuten- oder Ziegenmilch und sprachen uns freundlich zu, doch blieben wir lieber hungrig, als daß wir der seltsamen Mahlzeit zugesprochen hätten, und nahmen nur etwas ungemischten Tee.



Station Baikatal der Baikatal-Umgebungsbahn.

Als das Feuer sich zum Erlöschen neigte, erhellte nur eine Wachskerze den weiten Raum. Stühle und Tische waren nicht vorhanden, das einzige größere Möbelstück bildete ein Schrank, der vorzugsweise mit Figuren aus Porzellan angefüllt war, allerhand sonderbare buddhistische Heilige darstellend. An den Wänden entlang liefen wie in einer preußischen Wachtstube Schlafpritschen aus Holz, von zahlreichen Fellen bedeckt, die teils als Unterlagen, teils zum Zudecken verwendet wurden. Auf ihnen saßen wir in dem originellen Halbdunkel der Burjatenhütte, in der die Schatten unserer gelben Gastfreunde an den Wänden entlang huschten, als die Familie, in der seltsamerweise kleinere Kinder fehlten, sich zur Nachtruhe rüstete, nachdem der Hausvater einige Gebete gesprochen hatte. Der saubere Raum, das patriarchalische Wesen, die respektvolle Aufmerksamkeit der Leute machten den besten Eindruck, und wenn wir uns nicht hätten mit leerem Magen zur Ruhe begeben müssen, wären wir durchaus zufrieden gewesen.



Walerische Partie am Baital-Seeufer bei Michiha.

Leider hatte ich einen Eckplatz auf den Pritschen erwischt und erwachte nach kurzer Zeit, da ich die schönen warmen Felle vermißte. Ich fand mich unten am Boden liegend. Der würdige Hausherr, dem es infolge des Familienzuwachses wohl zu eng geworden war, hatte mich im Schlaf von der Pritsche heruntergeschubst. Ich schob ihn sanft auf seinen Platz zurück und habe dann ganz tabellos die Nacht verbracht, während draußen der Regen unaufhörlich auf das Dach klatschte . . .

Um 3 Uhr morgens sattelte mein gelber Freund ein Pferd, mit dem ich auf Erkundung eines Weges ausritt, den er als den besten für uns vorschlug. Der Dorfhäuptling hatte gemeint, der eigentliche und gebräuchliche Weg, der entlang den Telegraphenstangen nach Werschnie-Udinsk ging, wäre um diese Jahreszeit wegen der Ueberschwemmungen niemals passierbar, es gäbe aber eine andere, brauchbarere Straße, die in weitem Bogen sich nach Süden herumzöge und nur einzelne Moor-

stellen aufweise. Ich fand diese Auskunft im allgemeinen bestätigt, sah allerdings, daß drei sehr böse Sumpflöcher nicht zu umgehen waren und auch häufiger brückenlose Flüsse den Weg kreuzten.

Es regnete noch immer in Strömen, als ich um 6 Uhr von meinem Ritt zurückkehrte und wir uns bald darauf von unseren freundlichen mongolischen Quartierleuten verabschiedeten, um auf dem erkundeten Weg die Ueberschwemmung zu umgehen und uns durch die schwer passierbaren Flußläufe und die häufigen Sumpfstellen bis nach Werschnie-Ubinsk durchzukämpfen, das wir spät abends erreichten.

Das am Einfluß der Uda in die Selenga sehr hübsch inmitten hoher Berge gelegene Städtchen ist eine Knotenstation der alten chinesischen großen Poststraße, die von Peking und Kalgan kommend die Wüste Gobi durchquert und bei Kiachta, etwa 30 Meilen südlich von Werschnie-Ubinsk, die russisch-sibirische Grenze überschreitet. Auf dieser Straße bewegten sich die großen Teekarawanen, die den ganzen chinesischen Export nach Kiachta brachten, von wo dieser „Karawanen-Tee“ als besonders vorzügliche Sorte nach Rußland und ganz Europa weiterging. Die Eisenbahn und der Seeverkehr haben die Bedeutung dieser Poststraße als Handelsweg längst untergraben, sie trat aber neuerdings dadurch in Erinnerung, daß sie 1907 von den Peking-Paris-Fahrern benutzt wurde, auf deren Route wir nunmehr in Werschnie-Ubinsk stießen. Die Poststraße läuft von hier teils westlich nach dem Baikalsee und Irkutsk, teils östlich nach Tschita weiter.

Ob wir dem ersten Teil dieser uralten Straße längs der Selenga folgten, wandte ich mich nochmals telegraphisch an den Eisenbahndirektor in Irkutsk, um von ihm die Erlaubnis zur Benutzung der Eisenbahnbrücken zu erlangen, da auch die weiteren Flüsse, die wir zu passieren hatten, weder Brücken noch Fähren aufwiesen und wir jeden unnötigen Stop möglichst vermeiden wollten.

Die Antwort konnten wir nicht abwarten, denn schon am frühen Morgen des nächsten Tages fuhren wir über die 550 Meter lange Brücke der Selenga auf das linke Ufer dieses herrlichen Flusses, in die wunderbare Gebirgslandschaft auf der Ostseite des Baikalsees hinein.

Stolze Wälder rauschen zu unseren Häuptern, wilde Felspartien scheinen sich in das Flußbett hinabstürzen zu

wollen und verengen das Tal, durch das sich auch die Eisenbahn zwingt, stellenweise bedeutend. Die Ufer sind riesige Wälle, zwischen denen tief drunten die Selenga über Katarakte schäumt. Der stetig hinanföhrnde Weg wird zuweilen derart von Fluß und Fels zusammengeschnürt, daß man entgegenkommenden Fahrzeugen nicht ausweichen kann, sondern zu einer breiteren Stelle rückwärts zurückfahren muß. Wir passierten ein altes Mönchskloster, fanden Wegsteigungen von 1:14, kamen bei der Bahnstation Posołsk an die breite Schlucht der Ketscha, die wir mit unserem Auto nur auf der Eisenbahnbrücke passieren konnten, nachdem ich um Erlaubnis dazu nochmals nach Irkutsk telegraphiert und die bejahende Antwort nach vierstündigem Warten erhalten hatte, und erklimmen kurz dahinter den Kamm des gewaltigen, wildromantischen Höhenzuges.



Eine Brücke hinter Misjawoia.

Wie ein Märchenbild breitete sich vor unseren entzückten Augen der riesige Baikalsee, das drittgrößte Binnengewässer der Erde, aus.

Das also war es, das „heilige Meer“ der Mongolen!

Wie auf einem wirklichen Meer schäumten stark bewegte Wellen auf seiner mächtigen Oberfläche, weit im Hintergrund von hohen Randgebirgen mit schneebedeckten Gipfeln begrenzt, hinter denen die Sonne gerade untergehen wollte. Glitzernde Strahlen tanzten zwischen den weißen und hellgrünen Wasserkämmen zu uns herüber, die wir in stummem Staunen auf unserer Waldhöhe standen und die ganze Herrlichkeit dieses Naturschauspiels lange betrachteten.

Nicht weniger als 35 000 Quadratkilometer mißt dieser langgestreckte See, der von vielen großen Flüssen gespeist wird, welche sich überall in wildem Ringen durch die hohen Granit- und Kalksteinwälle der Randgebirge Zutritt zu seinem Riesenbecken verschaffen müssen. Kein Dampfer, kein Segelboot weit und breit, keine Stadt und kein Dorf, nur Wasser und Himmel, Berge und Wälder, die glühende Sonne drüben und hier neben uns in tiefer Waldschlucht die durch die Felsklippen brechende Selenga, eine Majestät der Natur, die an erhabener Großartigkeit selbst das gewaltige Panorama des Großen Salzsees überbietet.

Nur schwer konnten wir uns zum Abstieg entschließen, und es war schon dunkel, als wir bei der kleinen Station BojarSKI Halt machten. Von hier wandten wir uns am nächsten Morgen südwärts vom Unterlauf der Selenga fort längs der Bahn nach Missawoia, wo wir an das Seeufer und an die Stelle kamen, von wo uns die Fähre auf das andere Ufer hinüberbringen sollte.

So hatte es der „Matin“ bestimmt. Es war eine der Kuriositäten der Fahrt, daß es eine solche Fährverbindung hier längst nicht mehr gab, und wir mußten weiter südwärts nach Tanchoi ausbrechen, wo in Wirklichkeit zwei Dampffähren den

Verkehr zwischen den beiden Ufern vermitteln. Ueber Geröll und schlechte Brücken, oben auf den in pittoresken Formen ans Ufer vorspringenden Waldbergen windet sich der Weg bis in die Nähe der Station Michiha, wo ein breiter und tiefer Fluß uns plötzlich die Weiterfahrt verwehrt.

Von der Brücke, die einstmals über das schluchtartige Flußbett führte, ragten nur einige kümmerliche Ueberreste in die Luft. Ich fand die Strömung sehr reißend und das Wasser 1—2 Meter tief. Ein Durch-

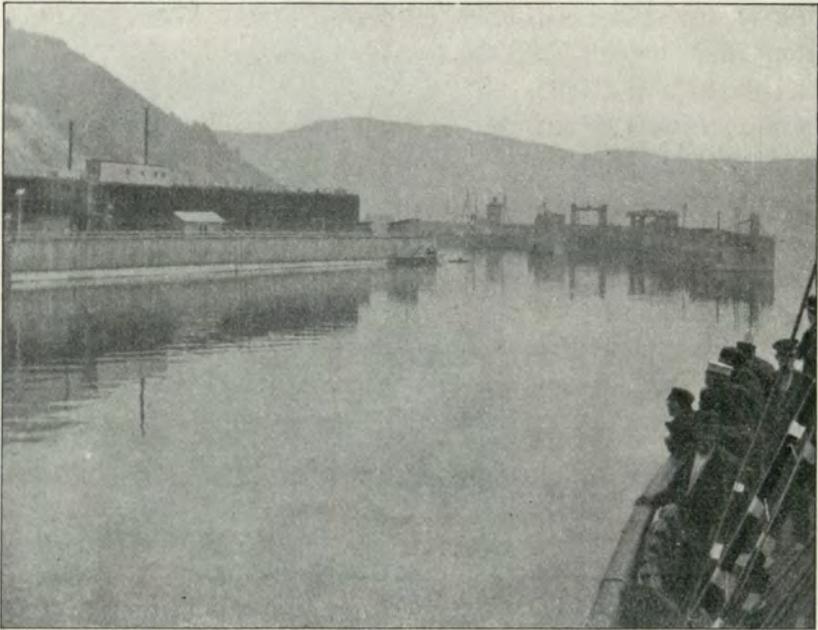


Russischer Bettler.

kommen war also ausgeschlossen, und wir mußten uns zur Eisenbahnbrücke wenden, die wir hoffen konnten gleich der von Posolsk passieren zu dürfen. Der ziemlich barsche Stationsvorsteher wollte aber die Erlaubnis nur erteilen, wenn ihm ebenfalls eine besondere Ermächtigung dazu von der Irkutsker Direktion zuginge.

Also aufs neue telegraphieren und die Antwort abwarten.

Wir konnten diesmal lange warten. Es war 11 Uhr vormittags, als das Telegramm abging, und bis zum Abend kam keine Depesche mit der nachgesuchten Erlaubnis zurück, obgleich es bis Irkutsk in der Luftlinie keine 100 Kilometer waren. Der Eisenbahndirektor war verreist, und sein Gehilfe ließ sich offenbar Zeit. Wohl oder übel mußten wir in Michiha, nachdem ich nochmals telegraphiert hatte, bei einem Bahnarbeiter übernachten, dessen Frau auch für unser leibliches



Schwimmendes Dock auf dem Baikalsee.

Wohl sorgte. Eine russische Kolonie ehemals hierher Verbannter, ein offenes, freundliches Dorf von kleinen Holzhäusern und mit sauberen Gärten, dem man nicht das geringste Sträfling-artige ansieht, lag einige Kilometer von der Station entfernt, kam für uns aber nicht in Betracht, da wir jeden Augenblick, eventuell auch in der Nacht, weiter wollten, sobald die Erlaubnis eintraf.

Mein erstes Tun am nächsten Morgen war, da noch immer keine Antwort vorlag, ein drittes Telegramm.

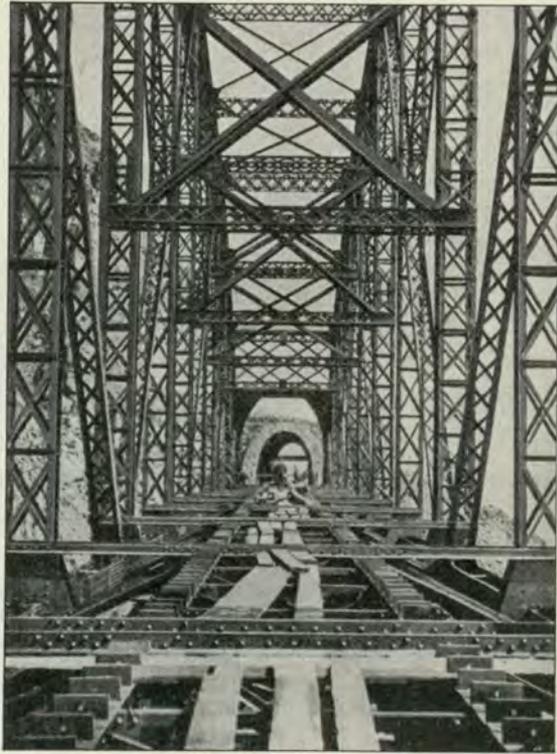
Nach mehrstündigem Warten — keine Antwort!

Viertes und fünftes Telegramm.

Die Wirkung auf den Herrn Gehilfen mußten wir weiter abwarten. Kostbare Zeit ging verloren. Was sollten wir machen? Inmitten einer geradezu wunderbaren Landschaft, mit Eisenbahn und Telegraphenamt zur Hand, waren wir so hilflos verlassen wie in der tiefsten Einöde, weil es

dem Gehilfen des Irkutsker Eisenbahndirektors, Herrn Tichomiroff, nicht anders beliebte.

Warten und wissen, daß die Konkurrenten immer näher rücken, daß sie dank unserer erzielten Erlaubnisse schneller vorwärts kommen müssen als wir selbst, die wir nun wie in den Fuß gehauen daliegen — das gehört bei solch einer Fahrt zu den unerfreulichsten Zwischenfällen.



Im Bau begriffene Brücke der Baikalsee-Bahn.

In Missawoia hatte mich ein Gendarmerie-Offizier durch neugierige Fragen geradezu belästigt, ohne den Grund für seine detaillierten, meistens unbeantwortet gebliebenen Erkundigungen anzugeben; hier in Michiha war der Stationsvorsteher von seltener Unhöflichkeit. Ging das zusammen? Erstreckte sich das bis Irkutsk, oder wurde das von dorthier veranlaßt?

Was blieb uns übrig, als unseren Ärger von den Menschen fort in die herrliche Natur zu tragen, wo uns niemand mit Unhöflichkeit lästig fiel. Wir turnten in den Bergen umher, tummelten uns am Strand, bewunderten die üppige Vegetation, den glänzenden Sonnenschein, die rauschende Brandung und

erfrischten uns wie schon am Nachmittag vorher durch ein köstliches Bad in den wunderbar smaragdgrünen Fluten des Sees . . .

Endlich, gegen Abend, ein Telegramm aus Irkutsk.

„Die Erlaubnis zur Benutzung der Eisenbahnbrücke von Michiha kann nicht erteilt werden. Verladen Sie Wagen auf Eisenbahn, dann dürfen Sie passieren.“

Auf ein Nein 30 Stunden gewartet! Und dazu hatte ich einen Brief des russischen Ministers des Innern in der Tasche, der allen Behörden und Beamten weitestgehende Unterstützung im großen Zarenreich ans Herz legte! Wir waren in einer Stimmung zum Davonlaufen.

Und nun, nachdem wir einen solchen nutzlosen Aufenthalt gehabt hatten, meldete sich auch die verehrte Fahrtleitung. Seit Monsieur St. Chaffray zugleich mit dem de Dion-Wagen in Wladiwostok von der Fahrt zurückgetreten war, hatte ein Herr Neuville im Auftrage des „Matin“ die Exekutive und zugleich die Sorge für die Benzinstationen. Von diesem Herrn erhielt ich eine Depesche, daß die Automobile bis Tanchoi mit der Bahn befördert werden dürften und von dort mit dem Fährboot nach Baikal übersetzen sollten.

Die Fahrtleitung hatte also ihren Irrtum betreffs einer Fährverbindung in Missawoia jetzt eingesehen und auch sich überzeugt, daß die Strecke Michiha—Tanchoi ohne Benutzung der Eisenbahnbrücken nicht passierbar sei, die Erlaubnis dazu aber verweigert wurde. Es kam für uns dazu, daß die kleine Station Michiha gar keine Verlade-Einrichtungen besaß und wir bis Missawoia zurückfahren mußten, um unser Auto auf die Bahn zu setzen.

Ich hatte das Neuville'sche Telegramm spät abends bekommen, und die Fähre in Tanchoi sollte um 8 Uhr am nächsten Morgen bereitliegen. Wir mußten also in völliger Dunkelheit, ohne Scheinwerfer, ohne Mondlicht auf dem schwierigen Ufer-Gebirgsweg nach Missawoia zurück und hatten, als wir

dort glücklich gegen 12 Uhr nachts eintrafen, volle zwei Tage verloren.

Die Abfahrt des Güterzuges, der uns nach Tanchoi bringen sollte und in dem wir unser Auto verladen hatten, verzögerte sich auch noch, und so war es 3 Uhr früh geworden, als wir plötzlich Motorgeknatter hörten und bald darauf — den Thomas-Wagen zu Gesicht bekamen!

Dank der diversen unfreiwilligen Aufenthalte, die wir seit Charbin gehabt hatten, und die zusammen 4—5 Tage ausmachten, war es ihm möglich gewesen, uns einzuholen!

Da der Güterzug sich nun endlich in Bewegung setzte, waren die Amerikaner nicht mehr imstande, ihren Wagen zu verladen, und so blieb uns wenigstens der kleine Vorsprung von einem halben Tag übrig, der bis zum Abgang des zweiten Trajektbootes in Tanchoi am Nachmittag verging . . .

In wenigen Stunden waren wir am Uebersetzungsort, schafften das Auto auf die große Dampffähre und stießen pünktlich um 8 Uhr vormittags vom Lande ab.

Der See war wieder stark bewegt. Ordentliche Gischtwellen spritzten an Bug und Flanke unseres Fährbootes auf, das, gleich seinem Schwesterschiff in einzelnen Teilen von England mit der Bahn bis Baikal gebracht und dann am Ufer zusammengesetzt, teils der Güter-, teils der Personenbeförderung dient. Durch diese sehr massiv in Eisbrecherform gebauten Trajektboote wurde auch allein die Verbindung im Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Ufern während des russisch-japanischen Krieges aufrechterhalten, bis der See zufror und dann mit Schlitten über das Eis gefahren werden konnte. Erst später wurde die sogenannte Baikal-Umgebungsbahn um die Südspitze des Sees fertiggestellt.

Von diesem Riesenwerk menschlicher Ingenieurkunst bekommt man eine Vorstellung, wenn man hört, daß zur Durchbrechung der von Westen und Süden an den See herantretenden Gebirgszüge auf einer Strecke von noch nicht 100 Kilometern

die Anlage von 40 Tunnels bis zu 800 Meter Länge und zahlreicher kühner Schwebelbrücken und Viadukte erforderlich war.

Nach zweistündiger Seefahrt inmitten eines Bergpanoramas, dessen Gipfel bis zu 2000 Meter in gigantischer Masse von der Fläche des Seespiegels aufragen, landeten wir in Baikal, von wo wir nach einem Frühstück, das uns die sehr freundlichen Ingenieure der Fähre gaben, unseren Weg in beschleunigtem Tempo nach Irkutsk fortsetzten.

Der Weg führte natürlich gleich wieder bergauf. Er ging hier über das Baikal-Gebirge, nicht weit von den Quellflüssen des Lena-Stroms und unmittelbar längs dem stattlichen Abfluß des Baikalsees, der schnellen, in weitem Bogen sich zum Jenissei wendenden Angara, und wir brauchten über vier Stunden, um die 50 Kilometer vom Seeufer bis nach Irkutsk zurückzulegen, wo wir um 2 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags eintrafen.

Die nächsten Tage mußten nun eine Entscheidung bringen, von der viel abhing. Es mußte sich zeigen, ob Thomas imstande war, seine stärkere Maschine jetzt zur Geltung zu bringen und uns die Spitze, die wir seit Nikolsk gehabt hatten, wieder zu entreißen. Hier, von Irkutsk ab, sollte das eigentliche „Rennen“ beginnen, und wir machten uns von den Verhältnissen auf der alten sibirisch-europäischen Hauptpost- und Verkehrsstraße die besten Vorstellungen. Wir fanden das zunächst auch bestätigt, mußten unsere guten Vorstellungen später aber sehr erheblich korrigieren.

Jedenfalls wollten wir für den Schnelligkeitskampf so gut wie möglich gerüstet sein, und da wir hier in Irkutsk auch viele Postfachen zu erledigen hatten, meine eigene Benzin- etappe aufhörte und die Risten mit den Reserveteilen weiter vorgeschoben werden mußten, so unterzogen wir die Maschine einer raschen Prüfung, erledigten alles Erforderliche auf Post- und Zollamt, wobei uns der Vertreter der Rossija-Gesellschaft, Herr Lembit, sehr behilflich war, und hielten uns bereit, am nächsten Tag in aller Frühe unsere Fahrt mit frischen Kräften fortzusetzen.

Wie von Charbin und Tschita hatte ich auch von hier alsbald nach unserer Ankunft nicht ohne einigen Stolz nach Berlin an die „B. Z. am Mittag“ gedrahtet: „Protos als Erster eingetroffen“. In Missawoia hatte uns der Amerikaner eingeholt. Wann würde nun die bittere Notwendigkeit kommen, zu drahten: „Protos von Thomas überholt?“ . . .

*

15. Kapitel.

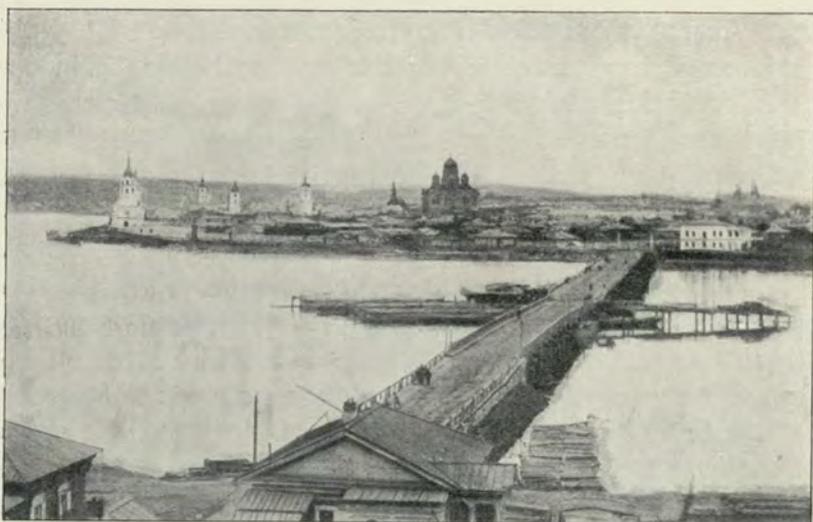
Im Kampf um die Führung.

Die Stadt Irkutsk. — Eine erzwungene Ueberfegung mit der Fähre. — Moskito-
plage. — Gute und schlechte Straßen. — Refordfahrten. — Ein selbstgezimmer-
tes Floß. — Sibirische Hige. — Aufenthalt in Tomsk. — Thomas abermals in Sicht.
— Beinahe ertrunken. — Neuer Bruch im Differential. — Von den Amerikanern
überholt. — In der Butterstadt Kainsk. — Pech über Pech.



Europa in Asien trat uns noch nirgends bisher so deutlich entgegen, wie in dem hochgelegenen und von noch höheren Bergen umschlossenen Irkutsk, das als erste große sibirische Stadt keine Spur mehr von einem Chinesen- oder Mongolenviertel hat. Die Stadt zählt 60 000 Einwohner und ist der Sitz eines Generalgouverneurs und eines griechisch-katholischen Bischofs. Die Sphäre der gelben Rasse blieb hinter uns, die Striche der Kirgisensteppen und der in einiger Kultur stehenden Ackergebiete des mittleren Westsibiriens leiten zum Kaspiſchen Meer und zum Ural hinüber, und wir hätten denken können, der europäischen Grenze schon in Irkutsk recht nahe zu sein, wenn wir nicht gewußt hätten, daß uns noch 3500 Kilometer davon trennten. „Mütterchen Moskau“, das letzte und glänzendste Stück Asien und Europa, bildete in noch viel nebelhafterer Ferne nach wie vor das Ziel unserer kühnsten Wünsche . . .

Breite und gerade Straßen, von denen die Balschaja die Stadt von einem zum anderen Ende wie mit dem Lineal gezogen durchquert, und die zahlreichen schönen Gebäude und Kirchen geben Irkutsk ein ganz stattliches Aeußere. Die schönste und größte Kathedrale ist die der „Muttergottes von Kasan“, in der Mitte eines großen Freiplatzes der Nordstadt mit ihren



Ansicht von Irkutsk.

fünf Zwiebelkuppeln und dem frei daneben stehenden Glockenturm gelegen, einer Eigenart des russisch-orthodoxen Kirchenbaustils. Die Schmuckanlagen, welche die Kirche umgeben, ziehen sich bis zu den klaren und reißenden Wassern der Angara hin und umschließen noch zwei kleinere Kathedralen. Ihnen gegenüber mündet der Irkut in die Angara, nach dem die alte Stadt ihren Namen trägt.

Europäisches Leben und europäischer Luxus machen sich namentlich in den ersten Hotels bemerkbar, in denen man, allerdings zu horrenden Preisen, sehr gut aufgehoben ist. Echt asiatisch ist der Schmutz und der schlechte Zustand der Straßen, und auch die Pontonbrücke, die auf das linke Angaroufer und zu dem in der Glaszkowskoje-Vorstadt gelegenen Bahnhof führt, mutet wenig westlich an. Ein Theater, ein Museum, eine Militär- und eine Bergschule, ein Knaben- und ein Mädchengymnasium, ein Reichsbankgebäude und ein großes, etwas außerhalb der Stadt gelegenes Zentralgefängnis zeigen, daß man hier mitten in Sibirien auf die verschiedensten Arten von den Kulturerrungenschaften unserer Zeit beglückt werden kann.

Schon bald nach 3 Uhr früh waren wir am 21. Juni auf den Beinen, um dem Amerikaner, der in der Nacht angekommen war, eine tüchtige Strecke vorzulegen. Unsere Abfahrt verzögerte sich aber dadurch, daß uns von der Fahrtleitung erst um 6 Uhr Benzin zur Verfügung gestellt wurde, und daß wir dann, als wir endlich in den herrlichen Sonntagsmorgen hineinfahren konnten, die Pontonbrücke geöffnet fanden.

Auf überraschend guten Wegen ging es schließlich aber über die westlichen Ausläufer der Baikalsee und der nördlichen Vorlagerungen des die Grenze nach Mittel-China bildenden Sajonischen Gebirges schnell voran, und als wir abends 8 Uhr in der Dunkelheit eines schweren Gewitters vor einem Gasthaus in dem kleinen Flecken Tulun Halt machten, hatten wir 400 Kilometer geleistet, ein Rekord, wie ich ihn auf meiner ganzen Fahrt seit New York noch nicht zu verzeichnen hatte.

Wir kamen hier in die mächtigen Stromgebiete des Jenissei und Ob und hatten infolgedessen viele Flußläufe zu passieren, über die der Verkehr mittels Fähren aufrecht erhalten wurde. Feste Brücken fanden wir nur in den großen Städten.

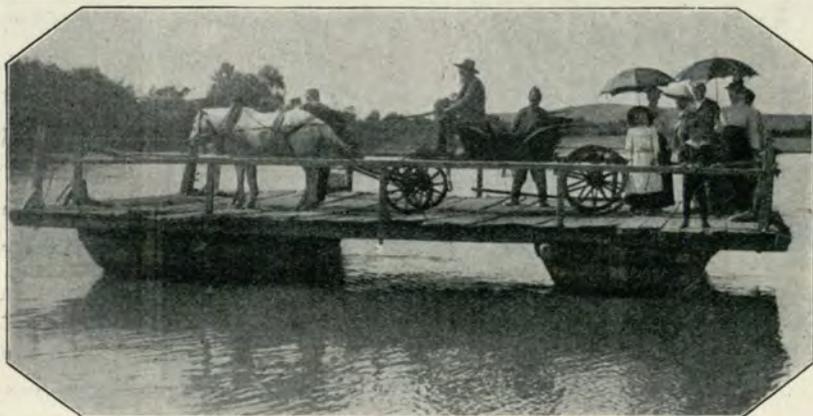
Bei einer dieser Fähren wollte der durch Schnapsgenuß offenbar sehr mutig gewordene Fährmann, unterstützt von zahlreichen, ebenfalls sonntäglich berauschten Dorfbewohnern, die seltene Gelegenheit, ein Auto überzusetzen, kapitalistisch auszunutzen. Er erklärte kurz und bündig, den Wagen nicht eher auf seine Fähre zu lassen, bis ich zehn Rubel erlegt hätte. Die Tage für die Fähre betrug 76 Kopeken, und ich war bei Bezahlung eines Rubels bisher stets ohne Schwierigkeit durchgekommen. Ich dachte natürlich nicht daran, der Willkür dieses Mannes nachzugeben, und wies Fuchs an, das Auto durch die herumstehenden Leute hindurch einfach auf die am Ufer vertäute Fähre zu fahren.

Sie spritzten auch auseinander, als der Wagen sich in Bewegung setzte, aber der Fährmann machte noch immer keine Miene, seines Amtes zu walten. Der Mann weigerte sich vielmehr ganz entschieden, uns überzusetzen, ehe ich nicht die ver-

langte Summe bezahlt hätte, und die Dorfbewohner, wohl 100 Köpfe stark, drängten wieder mit interessierter Begier hinzu, von den abgepreßten Rubeln ihren Teil abzubekommen.

Unser Dolmetscher, eine echt russische, weiche und ängstliche Natur, redete mir zu, zu bezahlen, da es unmöglich sei, bei den betrunkenen Leuten durch Verhandeln etwas zu erreichen.

„Dann werden wir ohne weiteres Verhandeln hinüberfahren“, erklärte ich.



Sibirische Fähre.

„Aber der Mann wird die Fähre nicht losmachen.“

„Dann besorgen wir das selbst.“

„Das werden die anderen verhindern helfen, und wenn die Leute gegen uns auffässig werden, was sollen wir vier gegen diese Ueberzahl ausrichten!“

„Das werden Sie gleich sehen!“

Fuchs und Neuberger warteten in ihrer Ungebuld, weiterzukommen, nur auf den Augenblick der Selbsthilfe.

„Werft los! Wir fahren selbst hinüber“, rief ich ihnen zu, und schnell sprangen wir an die Pflöcke, um die Taue loszuwinden.



Russischer Bauer.

Aber ebenso schnell waren der Fährmann und seine Dorfgenossen wutschreiend an unserer Seite und versuchten uns zurückzureißen. Ein paar kräftige Brust- und Rippenstöße schafften uns die nötige Armfreiheit, und im nächsten Augenblick blitzten drei Revolverläufe in der funkelnden Sonne.

Einige Atemzüge lang standen wir uns Auge in Auge gegenüber, bereit, Gewalt mit Gewalt zu erwidern und die Unvernunft mit dem äußersten Mittel zur Besinnung zu bringen!

Nun fand es der kühne Fährmann plötzlich geratener, sich aufs Bitten zu verlegen. Die Autos, die er im vorigen Jahre übergesetzt hatte, hätten alle zehn Rubel bezahlt. Ich sagte ihm, daß das sicherlich gelogen sei. Ich sollte ihm wenigstens ein kleines Trinkgeld geben. Ich erwiderte, ich dächte nicht im mindesten daran, ihm eine Kopeke über die Taxe zu geben, und wenn er nicht jetzt sofort überfahre, werde ich noch Anzeige beim Pristaw erstatten, damit ihm die Konzession genommen würde.

Der arme Fährmann! Den Ausgang der Finanzoperation hatte er sich sicher ganz anders vorgestellt. Aber da er sah, daß nichts zu machen war, und daß meine beiden Chauffeure noch immer wie gereizte Löwen dastanden und die Dorfgenossen mit erhobenen Revolvern in Schach hielten, fügte er sich in das Unvermeidliche und setzte uns für 76 Kopeken über.

Welche verschiedenen Geschöpfe, der nüchterne und der betrunkene Russe! Jener stets liebenswürdig, gastfrei, hilfsbereit und willig zu allem, dieser ein Vieh, nur durch die Knute regierbar. Nur seinen Kniefall vor den Heiligenbildern wird er auch im berauschten Zustand nicht vergessen. Und den

Schnapsverschleiß hat die russische Regierung in Monopolregie genommen, die jährlich ungezählte Millionen abwirft! Dem nüchternen Russen könnte man den Vorwurf machen, zu gutmütig, zu weich, zu gleichgültig zu sein. Die Männer tragen lange Haare, parfümieren sich gern, küssen sich untereinander. Kommt dann der Alkoholteufel, dann schlägt die Sanftmut in Dreistigkeit um, und der gewöhnliche Mann verliert jede Direktion.

Das Verhalten unseres Dolmetschers gegenüber dem unverschämten Fährmann war bezeichnend. Nitschewo, es geht

nicht anders, bezahle! Am demselben Sonntag sollte er gegen Abend in einem Dorf etwas Brot besorgen, da wir Hunger hatten, uns aber nicht lange aufhalten wollten. Der Bauer sagt, er hat kein Brot, und damit gut. Ich konnte mir das nicht denken, spränge vom Wagen und mache dem Muschik klar, daß wir gegen Bezahlung etwas Brot verlangten. Trotzdem er kein Wort deutsch verstand, sah er sich durch den energischen Ton veranlaßt, sofort einen Laib Brot herauszurücken. Nitschewo! Wir hätten ruhig weiterhungern können, wenn es auf unseren guten, sonst sehr eifrigen und pflichttreuen Dolmetscher angekommen wäre. Und andererseits hätte man uns in Rußland hundertmal das Fell über die Ohren gezogen, wenn wir nicht allen übertriebenen Forderungen mit Energie entgegengetreten wären.

Nitschewo, sagten die Leute bei Jafechi, als sie für ihre fruchtlosen Bemühungen, unseren Wagen aus dem Graben zu ziehen, nichts bezahlt bekamen; nitschewo, sagte schließlich auch unser Fährmann und war durchaus zufrieden, als er am anderen



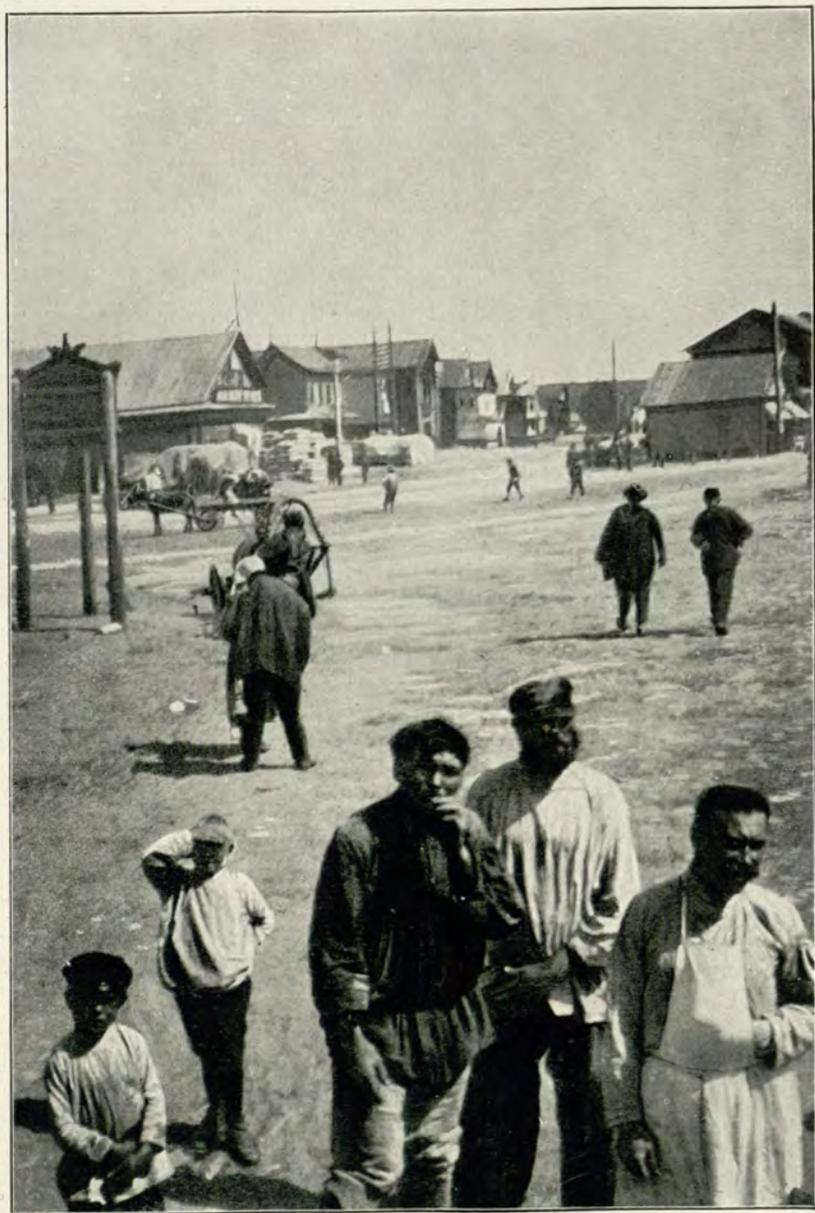
Russischer Bauer.

Ufer seine Tage eingehändigst erhielt, keine halbe Kopeke darüber . . .

Die guten Wege hielten bei warmem Wetter auch am nächsten Tage an. Bei Gelegenheit eines Pneudefektes lernten wir aber eine andere Eigentümlichkeit dieses Landstriches kennen, die uns arg zu schaffen machte. Der ganze zwischen Baikalsee und Ural gelegene Teil Sibiriens ist mehr oder weniger von Moskitos überschwemmt. Ihre Heimat darf wohl in den unendlichen Sümpfen gesucht werden, die den Ob nördlich von Tomsk bis zum Zusammenfluß mit dem Irtysh auf beiden Seiten in einer Breitenausdehnung von vielen hundert Kilometern begleiten und später bei Kolywan direkt an unsere Fahrtroute traten. Der Wind und der Wald verbreiten die unangenehmen Insekten weithin. Wir hatten beim schnellen Fahren fast gar nichts von ihrem Vorhandensein gemerkt, sie schienen aber nun, wo wir zum Aufziehen eines neuen Reisens im Walde Halt machten, alles nachholen zu wollen, was wir ihnen bisher vorenthalten hatten.

Als die Quälerei in der Mittagshize schließlich zu toll wurde, versuchten wir die Biester fortzuräuchern. Wir machten ein reichliches Holzfeuer und verbrannten darin den defekten Schlauch und Mantel. Es gab einen ungeheueren, übelriechenden Qualm, der jedoch auf die Moskitos nicht den geringsten Eindruck machte. Das scheußliche Parfüm des verbrannten Gummis schien ihnen vielmehr durchaus zuzusagen, und während wir selbst mit unserer abnehmbaren Felge ausrücken mußten, um nicht zu ersticken, zog der Dunst immer neue Scharen der sich wie wild auf uns stürzenden geflügelten Bluträuber an.

Wir beschleunigten die Montage so sehr als möglich und suchten, arg zerstoehen, mit dick aufgequollenen Gesichtern und Händen, das Weite. Unserem Tempo vermochten die Moskitos nicht zu folgen, und so hatten wir uns für diesmal der Quälgeister entledigt. Wir bemerkten hier auch, daß die Leute, die im Freien zu tun hatten, Gesicht und Hände nach Art unserer Imker, wenn sie am Bienenstock arbeiten, durch Schleier und



Dorf in Sibirien.



Typo eines sibirischen Bauern-Wagens.

Tücher schützten. Man hatte uns ein Gleiches angeraten, doch war ein wirksamer Schutz für uns schwer möglich, da wir Augen und Hände stets frei haben mußten.

Auch an diesem 22. Juni brachten wir es auf rund 400 Kilometer bis zu dem kleinen Städtchen Kansk, das wir über die lange Holzbrücke des Kan abends 9 Uhr erreichten. Hier sollte Benzin und Del von der Fahrtleitung bereitgestellt sein. Die mir von Herrn Neuville, dem Delegierten des „Matin“, namhaft gemachte Person wußte jedoch von nichts. Auch eine telephonische Anfrage bei dem Benzinlieferanten Nobel war resultatlos. Ich bemühte mich die ganze Nacht über, die Lagerstätte herauszubekommen, und erfuhr schließlich durch Zufall, es wären große Mengen Benzin auf dem Bahnhof vorhanden.

Der Bahnhof lag, wie fast immer in Sibirien, endlos weit von der Stadt entfernt. Es war Nacht, aber was half es, wir mußten Benzin haben, um frühmorgens fortzukommen, und so fuhr ich hin und stellte fest, daß in der Tat gegen 3000 Liter Benzin auf Bestellung des Herrn Neuville dort lagerten, und zwar bereits seit acht Wochen. Ich hörte, daß sich noch niemand weiter um das Benzin gekümmert hätte, mir aber ohne Frachtbriefduplikate nichts ausgefolgt werden könnte. Die besaß ich natürlich nicht, und nach vielem Parlamentieren

mußte ich unverrichteter Dinge, als schon der Morgen graute, zur Stadt zurückkehren.

Ich machte bei einem Apotheker, dessen Nachtruhe ich unsanft störte, einen letzten Versuch und hatte das Glück, wenigstens so viel Benzin vorzufinden, daß wir hoffen konnten, damit bis zu unserer nächsten Station Krasnojarsk zu reichen.

Leider hatte nun die Herrlichkeit der glatten Chaussee ein Ende. Der teils durch den Taigawald, teils durch angebaute Landstriche mit großen Dörfern führende Weg wurde immer löcheriger und hatte häufige, quer über die Straße laufende Wasserrinnen, die unseren Federn arg zusetzten. Wir konnten nur stellenweise besseres Tempo fahren, aber nicht verhindern, daß uns die Vorderfedern brachen, da sie fast ständigen Puffen und Erschütterungen ausgesetzt waren. Es hatte damit die Etappe begonnen, wo wir fast täglich am Schmiedefeuer standen, um Ersatz zu schaffen, der aus dem gerade vorhandenen Material genommen werden mußte und natürlich nicht lange bei der ewigen Rüttelfahrt vorhielt.

Mit Krasnojarsk, der Hauptstadt des Gouvernements Jenissei, erreichten wir den Fluß gleichen Namens, der in gewaltiger Breite und in hohen Ufern unter einer 1000 Meter langen sechsbogigen Steinbrücke an der Stadt vorbeifließt. Dampfboote verkehren den Jenissei herauf und herunter, und zahlreiche bunte Kirchenkuppeln geben dem 35 000 Einwohner zählenden Ort das übliche russisch-sibirische Aussehen aus der Ferne.

Unsere Tagesleistung betrug nur etwa 250 Kilometer und wurde noch geringer, da die Chaussee nun ganz aufhörte und ein Landweg ohne jeden Steinschlag mit Gräben an den Seiten an ihre Stelle trat. Einen besonderen Aufenthalt bereitete uns ein gegen 80 Meter breiter Flußlauf, dessen Föhre infolge starken Gewitterregens vor einigen Tagen gesunken und durch die Strömung derart mit Sand überdeckt war, daß sie nicht wieder gehoben werden konnte. Die reißende Fahrrinne war 30 Meter breit und 1—2 Meter tief, so daß ein Durchfahren selbst mit Pferdehilfe nicht möglich war.

Ein Fußsteg führte zu dem auf dem anderen Ufer gelegenen Dorf, und wir gingen hinüber, um zu sehen, wie wir uns helfen könnten. Wir fanden bald, was wir brauchten: lange dicke Baumstämme und auch genügend hilfsbereite Hände, um ein Floß zu bauen, nachdem ich ein Gemäß Wodka unter der männlichen Dorfbevölkerung hatte herumgehen lassen. Der Beginn der Arbeit verzögerte sich dadurch, daß die Leute sich nicht über die beste Art einig werden konnten, wie die Sache anzufangen sei. Unser Drängen half nicht das mindeste, in einem großen Kriegsrat wurde alles eingehend besprochen und erwogen, und als sie schließlich zur Tat schreiten wollten, machte jemand einen neuen Vorschlag, und der Kriegsrat begann von neuem. Endlich gingen die willigen, aber phlegmatischen und unendlich wortreichen Leute doch an das Zusammenlegen der Baumstämme, und nach vierstündigem Schaffen konnten wir mit der Fähre zum anderen Ufer überfahren, um das Auto zu holen.

Das war aber auch einfacher gedacht als getan. Die Ufer waren hoch, und als wir nach abermaligen Kriegsräten den Wagen auf die Fähre hinuntergelassen hatten, saß diese auf dem flachen Randwasser fest. Einem neuen Kriegsrat machten wir schnell ein Ende, indem wir die guten Leute kurzerhand ins Wasser nötigten, so daß wir nach einigen Mühen ins tiefere Wasser kamen und nach fast fünf Stunden das Auto glücklich am anderen Ufer hatten. Das ganze Dorf schrie stolz und zufrieden Hurra, als wir uns wieder in Bewegung setzten. Wir kamen nur noch bis zu der Ortschaft Itat, da die Wege und der Fluß uns gar zu lange aufgehalten hatten.

Ein entsetzlich heißer Tag folgte, wohl der heißeste, den wir auf der ganzen Fahrt erlebten. Es sollen in der Sonne 48 Grad Celsius gewesen sein. Nachmittags brachte ein langes und heftiges Gewitter die ersehnte Abkühlung, aber auch den weniger erwünschten Schmutz auf die Landstraße. Der Wagen glitt bei anhaltendem Regen von einem Grabenrand zum anderen, und wir mußten um so vorsichtiger fahren, als wieder mal einige

Schrauben im Differential gebrochen waren. So konnten wir erst am Vormittag des 26. Juni das große Tomsk erreichen, dessen Straßen durch den Regen ebenfalls bis zur Grundlosigkeit aufgeweicht waren.

Von den Schönheiten dieses Hauptplatzes des gleichnamigen Gouvernements, dieser kirchenreichen Bischofs- und einzigen sibirischen Universitätsstadt, die auf das stattliche Alter von 300 Jahren zurückzieht, konnten wir wegen des schlechten Wetters nicht viel bemerken. Wir hatten auch nicht viel Zeit dazu. Neuburger und Fuchs hatten am Differential zu basteln, und ich mußte nach meinen Reserveresachen zu den beiden Bahnhöfen hinausfahren, von denen der eine acht, der andere zehn Werst von der Stadt entfernt liegt. Die Sachen waren, obwohl ich sie mit dem Postzug spediert hatte, natürlich nicht da, und ich mußte mich mit der Angabe begnügen, wohin sie nachgeschickt werden sollten, sobald sie ankämen.

Tomsk liegt nicht direkt an der transsibirischen Eisenbahn, sondern wird durch eine kleine Zweigbahn mit ihr verbunden. Man sagt, die Ingenieure hätten die Trace an den größeren sibirischen Städten in desto weiterer Entfernung vorbeigeführt, je weniger „Interesse“ die Stadtverwaltungen für das Werk der verantwortlichen Leiter gezeigt hätten. Bei Tomsk hätte die Bahn aber nach Ueberschreitung des Ob einen scharfen und beträchtlichen Bogen nach Norden machen müssen, um die 65 000 Seelen fassende Stadt zu berühren, und der Verdacht dürfte zum mindesten in diesem Falle nicht zutreffend sein. Auch von dem großen Ob-Strom liegt die Stadt einige 40 Kilometer entfernt und begnügt sich mit dem kleinen Tom als schiffbarer Wasserader. Die kleineren Flüsse dieser Gegend sind vielfach goldhaltig wie die Altai-Berge, aus denen sie kommen. Zu den vielen Verwaltungsbehörden von Tomsk, in dessen Nähe sich auch Kohlengruben befinden, gehört daher auch eine Bergwerksverwaltung, die eine Goldschmelze unterhält.

Unsere Absicht, am 27. Juni früh das ausgedehnte und lebhaft Tomsk zu verlassen, scheiterte an der wieder nicht



Zuschauer in einem sibirischen Dorf.

funktionierenden Benzinversorgung. Obwohl ich mich alsbald nach der gestrigen Ankunft um den Betriebsstoff bemüht hatte, verrann noch jetzt Stunde um Stunde, bis es Herrn Neuville beliebte, uns das erforderliche Quantum von dem für ganz Sibirien und Rußland im voraus von uns bezahlten „Organisationsbenzin“ zur Verfügung zu stellen. Ich konnte nicht umhin, mich nunmehr beim „Matin“ telegraphisch über diese Art der Benzinbehandlung zu beschweren.

Um 10 Uhr vormittags hatten wir dann die Freude, daß — der Thomas-Wagen vor unserem Hotel vorfuhr.

Auch er hatte mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden gehabt und nun hier allerlei zu besorgen. Als wir endlich mittags 1 Uhr abfahren konnten, gedachte er erst am nächsten Morgen nachzukommen. Unser Vorsprung blieb also trotz des neuen unverschuldeten Aufenthaltes noch immer ein halber Tag. Die miserablen Wege gestatteten leider nur ein sehr mäßiges

Tempo, und schon nach 80 Werst mußten wir wegen der Dunkelheit abstoppen. Am nächsten Morgen ging es dann bei Dubrinowo mittels einer großen, von Pferden getriebenen Fähre über den mächtigen Ob. Solche auf zwei großen Rähnen ruhende Fähren mit hinten, wie bei den ältesten Raddampfern, angebrachten Schaufelrädern, die von kleinen, in einem Göpelwerk gehenden Pferden in Bewegung gesetzt werden, fanden wir von hier ab bis gegen Moskau hin häufiger.

Bei einer anderen Fähre, die bei Gorški-Bor über einen kleinen Fluß führte, waren die Bretter des Belags so schwach, daß das Auto mit den Hinterrädern etwas einbrach, als es gerade auf einer Stelle zum Halten kam, an der sich zwei Lagen berührten. Da die ganze Geschichte einen etwas schwächlichen Eindruck machte, ordnete ich an, den Wagen am anderen Ufer herunterzuschieben. Gleichwohl brachen die Bretter plötzlich weiter auseinander, der hintere Rahn kippte, schlug voll Wasser, und die ganze Fähre begann sich nach dem Fluß zu neigen, nach dem Ufer hochzugehen.

Es war ein kritisches Moment.

„Zuck, andrehen, andrehen!“ schrie Neuberger vom Steuer seinem Kollegen zu, der schon am Ufer stand und nun sofort hinzusprang, während ich mich in die Speichen eines Hinterrades stemmte, um das Abrutschen auf der schiefen Ebene zu verhindern.

Der Motor war angeworfen, Neuberger gab Vollampf, mit einem graziösen Sprung war der Wagen im nächsten Augenblick an Land, und die Fähre versank hinter ihm vollends im Wasser.

Das ging so schnell, daß ich für meine Person noch gerade Zeit fand, von den aufwippenden Brettern ebenfalls ans Ufer zu springen. Eine Sekunde später, und der Wagen wäre unrettbar im Fluß ertrunken und nur unter großem Zeitverlust und in wer weiß was für einem Zustand wieder zu heben gewesen...

Dem Unglück, das uns hier wieder einmal gnädiglich verschonte, sollten wir aber doch nicht ganz entgehen.



Schwieriger Flußübergang.

Wir hatten in einem der zahlreichen großen, sich hier auf 10—15 Werst folgenden Dörfer Halt gemacht, nachdem wir die sehr anständige Tagesleistung von 320 Kilometern hinter uns gebracht hatten, und schon um 3 Uhr früh saßen wir wieder auf dem Wagen, um den Amerikanern auf den besseren Wegen dieser steppenartigen, vom Taigawald nunmehr ganz freien Gegend eine weitere ordentliche Strecke vorzulegen.

Alles ging auch gut, und wir glaubten schon hoffen zu können, mit 500 und mehr Kilometer bis Omsk an diesem 29. Juni einen neuen Fahrtrekord aufzustellen, als wir plötzlich, nicht mehr weit von der kleinen Stadt Kainsk, das bekannte, fatale Krachen hörten, als ob jemand hinter uns Granit

zerbeißt, und wir mit betäubten Mienen konstatieren mußten, daß fünf von den acht Bolzen des Differentials aufs neue gebrochen waren.

Unter diesen Umständen hätten wir froh sein können, wenn wir wenigstens noch bis nach Kainsk gekommen wären, aber auch das war uns nicht mehr vergönnt.

Neuberger hatte die Hinterachse hochgestellt und suchte das kleine konische Zahnrad am Kardanende herausgenommen, um die abgebrochenen Stücke aus dem Getriebe des Differentials zu entfernen. Mit aller Vorsicht ging es dann langsam weiter, um nach kurzer Zeit dieselbe Prozedur zu wiederholen und die vorher tiefer gelegenen Bolzenteile herauszubekommen, die zwischen den Zahnrädern mahlen.

Fünf- oder sechsmal wiederholte sich das, und wir frohen deprimiert und vorsichtig auf Kainsk zu, als, noch 60 Werst davon, kurz vor dem kleinen Dorf Kolnokowo, unser Dolmetscher Kannenberg, der rückwärts saß, uns auf einen Gegenstand in der Ferne aufmerksam machte, der sich schnell zu nähern schien.

Wir drehten uns um, und wie auf Kommando entfuhr es unseren Lippen: „Die Amerikaner!“

Eine Maschine zu haben, die läuft, und der man doch keine größere Anstrengung zumuten darf, und den Hauptkonkurrenten näher und näher herankommen zu sehen — eine Situation, die an den Nerven zerrt . . .

Nun waren sie fast bei uns. Nervös riß Neuberger den Regulator auf, um den Thomas-Wagen nicht vorbei zu lassen. Ein neuer Krach in der Hinterachse war die sofortige Antwort. Der Wagen stoppte im Augenblick.

„Good morning, Sirs!“

Die Thomas-Leute schossen lächelnd vorüber.

Ich weiß nicht, was wir antworteten. Ich glaube gar nichts. Wir lächelten und nickten wohl nur wieder. In Wirklichkeit war uns das Weinen näher . . .



Tomsk zur Marktzeit.



Wagen-Auffahrt zum Tomsker Markt.

Im Staub sahen wir das gegnerische Auto rasch entschwinden. Wir standen an unserem maladen Wagen und sprachen lange kein Wort. Der wütende Berggeist der Rocky Mountains verfolgte mich bis in die sibirische Steppe. Der Unfall von Rock Springs machte sich nun schon zum drittenmal in höchst unliebsamer Weise bemerkbar. Wir hatten die Spitze verloren und kaum eine Hoffnung, sie je wiederzuerlangen. Den Petersburger Preis gaben wir ohne weiteres auf.

Es war eine Lage, in der man zu Gewalttätigkeiten gegen das Auto fähig gewesen wäre. Und im Grunde war es doch ganz unschuldig und hatte so brav wie immer seine Pflicht getan. Hier half auch kein Polstern, kein Grübeln und Nergern, hier gab es nur eins: wie bekommst du möglichst schnell den Wagen wieder heil.

Unser Plan war denn auch bald fertig.

Neuberger und ich gingen nach Kolnokowo hinein, schickten Fuchs Pferde, um den Wagen nach einem Bauernhof ziehen zu lassen, und vertrauten uns dann einer Dorfschaise an, um nach der nächsten, 15 Werst entfernten Bahnstation und von da nach Kainsk zur Beschaffung neuer Bolzen zu fahren.

Solche Bauernwagen sind das Entsetzlichsste und Unbequemste, was man sich denken kann. Wie diese Wagenform entstanden sein mag, ist mir ein Rätsel. Man stelle sich zwei Balken vor, an denen die vier Räder sitzen, und auf denen ein niedriger, muschelartiger Korb befestigt ist, in welchem man weder sitzen noch liegen noch sich anlehnen kann, etwas Stroh auf dem Boden, einen oder zwei Klepper davor, und die Karosse ist fertig.

Unser Weg ging dazu noch durch holperige, sumpfige Waldstücke, wo Tausende von Moskitos nur darauf zu lauern schienen, erbarmungslos über uns herzufallen . . .

Nach einer Tortur von eineinhalb Stunden kamen wir krumm und lahm und zerstoßen auf der kleinen Station an und hatten vier Stunden bis zum Eintreffen des Zuges nach Kainsk zu warten. Unsere Stimmung wechselte zwischen Wüten

und Lachen, aber endlich kam der Zug, und wir waren abends 8 Uhr in Kainsk. Der Bahnhof lag wieder eine Stunde von der Stadt entfernt, mit einer Droschke klapperten wir hinein, um zu hören, daß wir die Bolzen nur in der Eisenbahnbetriebswerkstätte angefertigt bekommen könnten, die draußen — neben dem Bahnhof liegt.

Himmelfreuzelement! Also zurück zur Bahn geklappert, wo wir

um 10 Uhr nachts glücklich die Werkstatt fanden und gottlob auch einen sehr freundlichen Ingenieur, der sofort Leute anstellte, um uns das Gewünschte machen zu lassen.

Mit den ersten acht Bolzen fuhr Neuberger am nächsten Morgen zu Fuchs zurück, ich blieb, bis ein zweiter Satz fertig war und begab mich nach Kainsk, um den Wagen dort zu erwarten.

Der Ort zählt kaum 6000 Einwohner, und seine niedrigen Holzhäuser stehen an ungepflasterten Straßen. Gleichwohl herrscht in Kainsk ein ziemlicher Reichtum, der aus einem eigenartigen Handelszweig entspringt. Es ist der Versand von Butter, der hier in großem Stil betrieben wird. Die Kainsker



Der Marterwagen, in dem Neuberger und der Verfasser von Stolnoikowo nach der Station fahren, um von dort Kainsk zu erreichen.

Händler kaufen die Butter in riesigen Mengen in den großen viehreichen Dörfern in weitem Umkreis auf und versenden sie vornehmlich nach Hamburg, Holland und England. Die Städter sind meistens Nachkommen hierher verschickter russischer Juden, doch haben sich in neuerer Zeit auch Dänen und Holländer angesiedelt, um von hier aus ebenfalls ihr Heimatland mit Butter zu versorgen . . .

Um 11 Uhr abends langte der Protos in der Butterstadt an. Er hatte auf dem kurzen Weg von Kosnokowo bis hier noch einen Pneudeseft und einen Federbruch gehabt. Schon um 3 Uhr morgens setzten wir am folgenden 1. Juli die Fahrt fort. Die Straße war wieder herzlich schlecht, aber wir hofften doch, nun wirklich bis Omsk durchzukommen.

Gitle Hoffnung!

Raum drei Werst hinter Kainsk ein neues Rumoren und Rucken im Differential, der Wagen stand, die neuen Bolzen waren wie die alten gebrochen!

Eine solche Häufung von Pech hätte uns den Mut vollends benehmen können. Aber Mut verloren, hieß hier alles verloren!

Wir sahen nun ein, daß etwas Gründliches geschehen müsse, um uns vor diesen ewigen Differential-Savarien zu sichern. Das große Zahnrad mußte gerichtet werden, da dies aber nur in kaltem Zustande geschehen konnte, war die Gefahr des Brechens nicht ausgeschlossen. Es mußte also für diesen Fall Vorsorge getroffen werden, damit kein allzu langer Aufenthalt entstand, der uns ganz aus dem Rennen warf.

Ich hatte, um auf den späteren wirklichen Chausseen größere Geschwindigkeiten zu erreichen, eine neue Hinterachse nach Moskau schicken lassen und zugleich, da wir unsere Hauptreserveteile seit Wladiwostok noch nicht wiedergesehen hatten, einige notwendige Sachen, vor allem Vorderfedern und Reifen, nach Zekaterinburg beordert. Ich telegraphierte daher an die Moskauer Filiale der Protos-Werke, die Achse mir bis Tscheljabinsk mit der Bahn entgegenzuschicken, wollte sie von dort durch unseren Dolmetscher abholen lassen und selbst nach

Jekaterinburg weiterfahren, während meine Chauffeure versuchen sollten, das Richten in der Kainsker Eisenbahnwerkstätte zuwege zu bringen, neue Bolzen einzuziehen und mit dem Wagen so bald wie möglich nachzukommen.

Die Dispositionen waren getroffen.

Der Wagen wurde mit Pferden nach Kainsk zurückgebracht, und ich fuhr mit dem nächsten Zug zugleich mit Herrn Skannenbergs der europäischen Grenze zu.

Einen Tag hatten wir gegen die Amerikaner bereits verloren, der zweite war angebrochen, ein dritter und vierter mußte folgen, wenn alles klappte, sonst noch mehr.

Und immer weiter enteilte der Thomas, und immer geringer wurde die Strecke, auf der wir ihn wieder einholen konnten . . .

Unsere Chancen dazu erschienen so ziemlich gleich Null. Nur mit etwas Glück und mit äußerster Energieaufbietung konnten wir hoffen, unserem wackeren Konkurrenten den Sieg doch noch streitig zu machen.

Würde das Glück aber geneigt sein, uns für das viele Pech zu entschädigen, das den Protos-Wagen wie in Amerika so auch hier in Asien verfolgte? Würde das räumlich kleine Europa imstande sein, uns Entschädigungen für jene beiden gewaltigen Weltteile zu bieten?

Fragen an die Zukunft, auf die dieje nur selbst die Antwort geben konnte! . . .

*

16. Kapitel.

Wieder an der Spitze.

Warttage in Zefaterinburg. — Erkrankung meiner Chauffeure. — Der reiche Ural. — Ein interessanter Pferdemarkt. — Thomas passiert mit vier Tagen Vorsprung. — Auf der Verfolgung. — Durch Tatarenland zur Wolga. — Die Amerikaner wieder eingeholt. — Mit Bolldampf voraus. — Der brave Nachtgendar.

Mir fiel es nicht leicht, mich auf mehrere Tage vom Wagen zu trennen, aber die Notwendigkeit gebot rasches Handeln, und es ging anfangs auch alles nach Wunsch. Die Reparatur gelang meinen braven Chauffeuren über Erwarten gut, so daß sie schon am 3. Juli von Kainst ausbrechen und ohne Unfall die 400 Kilometer bis Omsk in einem Tagesmarsch zurücklegen konnten.

Die Amerikaner hatten nur drei Tage Vorsprung.



Kathedrale in Zefaterinburg.

Nun aber trat ein neuer Stop ein.

Unser Dolmetscher traf zwar rechtzeitig von Tscheljabinsk mit der neuen Hinterachse in Omsk ein, und das Montieren der Achse hätte kaum mehr als einen halben Tag in Anspruch genommen, aber jetzt erkrankte erst Neuberger an Malaria und dann Fuchs an einer Art gastrischen Fiebers.

Die Ueberanstrengungen der letzten Zeit seit Irkutsk, wo wir kaum jemals eine ordentliche Nachtruhe gehabt hatten, der Hunger, die Infulste der Moskitos und nicht zuletzt die seelische Depression, die mit dem Nachlassen einer Spannung stets verbunden ist, wirkten wohl bei diesen bedauerlichen Erkrankungen zusammen. Die Niedergeschlagenheit meiner beiden Fahrer war schon, als ich mich von ihnen verabschiedete, um so größer und begreiflicher, als sie mit schönem sportlichen Ehrgeiz an ihre Aufgabe herangetreten waren, sie bisher mit unermüdlicher Energie und Geschicklichkeit durchgeführt hatten und sich nun durch das Passieren des Thomas-Wagens doch um alle Früchte ihrer redlichen Anstrengungen gebracht wähnten. Es kam dazu, daß der Wagen unter Fehlern litt, für die sie nicht verantwortlich waren, und sie bedauerten nur immer wieder, ihn nicht vom Start in New York ab unter ihren Händen gehabt zu haben.

Die Nachricht von der neuen Komplikation, die in der Fahrt eingetreten war, wirkte auf mich um so weniger angenehm, als ich in Jekaterinburg ebenfalls auf unliebsame Schwierigkeiten in der Abwicklung der Geschäfte stieß. Meine von Wladiwostok von Etappe zu Etappe vorausgesandten Hauptreservecassen waren auch hier nicht aufzufinden, und ich gab sie nun endgültig verloren. Wo sie geblieben sind, weiß ich bis heute nicht. Aber auch in den Berliner Sendungen traten unglaubliche Verzögerungen ein, die mit den lässigen russischen Bahn- und Zollverhältnissen zusammenhingen. Nach den neuen Pneumatiks, die Dunlop aus Hanau rechtzeitig abgesandt hatte, forschte ich Tag für Tag vergebens, und nur die Federseendung der Protos-Werke aus Berlin gelangte nach

unendlichen Bemühungen glücklich in meine Hände. Es waren höchst unerfreuliche Tage, diese Wartetage in Zekaterinburg, und ich hätte gewünscht, in besserer Stimmung die interessanten Schönheiten einer Gegend genießen zu können, die, auf der Grenze zwischen Asien und Europa gelegen, ganz besonderer Reize nicht entbehrte.

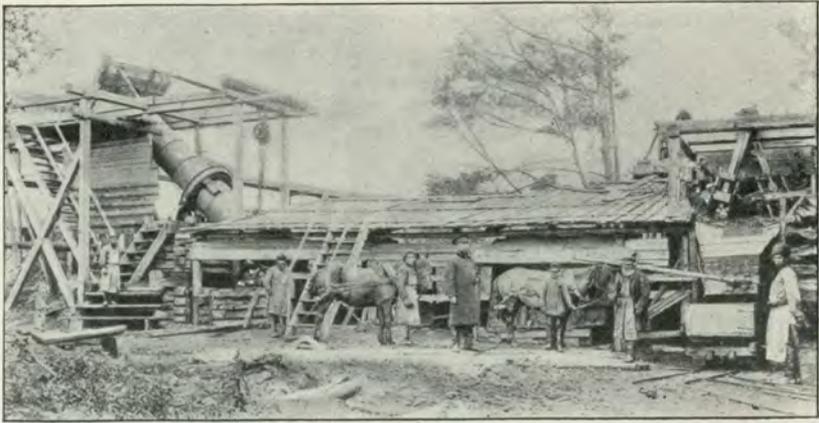
Seit wir den Ob überschritten hatten, befanden wir uns in der Wiesenebene, die sich nach Süden in den Kirgisensteppen fortsetzt, und in der Ackerbau und Viehzucht gute Erträge liefern. Wie Kainsk hat z. B. auch Kurgan, bekannt als Verbannungsort Kokebues, einen lebhaften Butterversand. Omsk, am mittleren Irtysh, ist der Sitz des Steppen-Generalgouvernements, eine große, über 50 000 Einwohner zählende Stadt mit einer ehemaligen Zitadelle, in der ein anderer russischer Dichter, Dostojewski, vier Jahre lang in harter Gefangenschaft schmachtete. In Tobolsk, am unteren Irtysh, passiert man die älteste, 1586 gegründete Stadt Sibiriens in der Nähe des verfallenen Tataren-Hauptortes Isker oder Sibir, von dem das ganze Land zwischen Ural und Pacific seinen Namen erhielt. Unter Iwan dem Schrecklichen begann die Eroberung Sibiriens, und ein ehemaliger Wolgaräuber, namens Jermak, war der erste Pionier des Russentums diesseits des Ural. Ein Marmorobelisk im Jermak-Garten zu Tobolsk erinnert an den Begründer der Stadt und der russisch-sibirischen Herrschaft, der auf einem letzten Kriegszug gegen die türkisch-tatarischen Völkerstämme dieser Gegend — auch die Kirgisen gehören zu ihnen — im Irtysh ertrank.

Viele Ortschaften dieser ganzen Grenzgegenden entstanden durch die Verschickten oder sind durch berühmte Verbannte bekannt geworden. So beherbergte das kaum tausend Seelen zählende Städtchen Berejow am unteren Ob die in Ungnade gefallenen Fürst Menschikow und Graf Ostermann, die beide auch dort begraben sind. Alle zwangsweise Angesiedelten, alle auf dem Verwaltungswege Verbannten, alle zu Sträfllingsarbeiter Verurteilten hatten die Grenzstadt Tjumen, zwischen

Zekaterinburg und Tobolsk, zu passieren, die in den letzten hundert Jahren auf diese Weise einen Trauerzug von einer Million Menschen durch ihre Mauern gehen sah, Verschiedte und deren freiwillig folgende Angehörige, die nach immer ferneren Orten kamen, je mehr sich die 1860 vollendete Eroberung und Besetzung des heutigen Sibiriens nach Osten, zum Baikalsee und Stillen Ozean ausdehnte.

Das Uralgebirge bildet die geographische, nicht die politische Grenze zwischen Asien und Europa. Die östlichen russischen Gouvernements Perm und Orenburg greifen ziemlich weit über den Ural nach Sibirien hinein. Er ist wenigstens in dem mittleren Teil, den ich kennen lernte, wohl die Wasserscheide zwischen Ob—Irtysh auf der einen und Wolga auf der anderen Seite, stellt sich aber nicht als ein Grenzgebirge mit scharf markierten Kämmen, mit hohen Bergzügen und mühsamen Pässen dar. Der mittlere Ural ist vielmehr ein reich bewaldetes, breit ausgedehntes Hügelland, in das man unmerklich hineinkommt, bergauf, bergab, ohne andauernden Aufstieg, ein regelloses Gewimmel von Mittelbergen mit schönen gemischten Waldbeständen, durch die sich die Straße, oft mit Zedernbäumen zur Seite, über Lehmboden schlängelt, welcher bei schlechtem Wetter gleich tief und nur selten von sandigem, steinigem oder direkt felsigem Untergrund abgelöst wird.

Zekaterinburg ist der Hauptort des ganzen Uralgebietes und gehört zum Gouvernement Perm. Seine Hauptindustrie ist die Schleiferei der vielen im Ural vorkommenden Edel- und Halbedelsteine, deren Ausbeutung meistens in den Händen ausländischer Gesellschaften ruht. Auch an Eisen, Platin und Asbest ist der Ural sehr reich, und die Gewinnung dieser letzteren Steinart, soviel ich hörte, neuerdings gleich den Metallen sehr rentabel. Die uralischen Eisenbergwerke liefern vier Fünftel des ganzen russischen Roheisenbedarfs, die Platingruben sogar fast die ganze Weltproduktion in dieser ungemein kostbaren Metallart. Daneben wird auch Gold aus vielen ansehnlichen Fundorten zutage gefördert.



Platinwäscherei im Uralgebiet.

Die Stadt liegt auf der Ostseite des Ural auf einer Reihe von Vorhügeln, die der zum Tobol gehende Iffet-Fluß in zwei Gruppen scheidet. Die Straßen sind breit und — ein untrügliches Zeichen, daß wir uns, wenigstens politisch, schon in Europa befinden — zum größten Teil gepflastert. Zekaterinburg ist keine moderne und elegante Stadt, es sieht auf eine fast 200 jährige Vergangenheit zurück und gehört mit seinen 60 000 Einwohnern wohl zu den größten sibirischen, aber doch nur mittleren russischen Orten. Das viele Grün in den Straßen jedoch, die häufigen soliden Steingebäude, die zahlreichen, sehr wirkungsvoll fast stets auf den Hügelhöhen stehenden Kirchen und Kathedralen mit ihren frohen Farben und vielen Kuppeln, die schöne Bergwaldumgebung, namentlich nach der Westseite, der lebhafteste Verkehr und die verschiedenen Rassen der Bevölkerung, unter der die tatarischen, dunkelfarbigen und glutäugigen Kaufleute besonders auffallen, machen die Stadt zu einem schön gelegenen und interessanten europäischen Vorplatz.

Neben den Geschäften in Edelsteinen und Erzen spielt auch der Pelzhandel eine große Rolle. Allerdings findet die Hauptmesse darin in dem nicht fern gelegenen Flecken Irbit statt, der nächst Nischnij Nowgorod überhaupt die größte russische



Frauenkloster in Jekaterinburg.

Meße aufweist. Während meines Aufenthalte besuchte ich einen großen außerhalb der Stadt stattfindenden Pferdemarkt, der 14 Tage zu dauern pflegt und zu dem etwa 2000 Pferde aufgetrieben waren.

Hier dominiert der Tatar und Kirgise. Sie sind Meister in der Pferdebehandlung. Sie treiben die halbwilden Tiere in der Steppe zusammen, legen ihnen einen Zaum auf, springen auf den Rücken und sind sofort die Herren der Massen, die sie dann zum Markt bringen. Der Verkauf der kleinen, unschönen, aber ausdauernden Tiere an die russischen Bauern geht freilich manchmal etwas umständlich vor sich. Die Pferde sind verhältnismäßig willig, solange sie mit ihresgleichen zusammenbleiben, sollen sie aber dem neuen Besitzer folgen, so gibt es tolle Szenen wilden Sträubens. So sah ich, wie ein Bauer das gekaufte Kirgisepferd an seinen Wagen band und mit ihm abziehen wollte, aber der Gaul stieg, warf sich hin, zerrte und riß am Halfter, schlug aus und weigerte sich so entschieden, seine Steppengenossen zu verlassen, daß es zweistündiger Geduld bedurfte, um ihn auch nur einen Schritt von der Stelle zu bringen.

Mein Aufenthalt in der Stadt der großen Katharina hätte mich sehr befriedigt, wenn es nicht jeden Tag geregnet hätte, und wenn meine Warteungeduld nicht wesentlich gestiegen wäre, als der Thomas-Wagen am 7. Juli durchpassierte. Am Tage darauf bekam ich von meinen Chauffeuren die Nachricht, daß sie von Omsk, noch halbkrank wie der Wagen, aufgebrochen seien, und hatte dann die Freude, sie schon am 11. Juli abends spät in Zekaterinburg begrüßen zu können. Sie hatten trotz ihres Zustandes die rund 1000 Kilometer betragende Strecke in drei Tagen zurückgelegt. Leider war der nächste Tag ein Sonntag. Da alle Kaufleute auf ihre Datschen ausgeflogen waren und ich von Herrn Newville nichts sah und hörte, war es nicht möglich, Benzin zu bekommen. Solches vorher zu besorgen und unterzustellen war wegen Feuergefährdung nicht erlaubt, und so mußten wir unsere Weiterfahrt auf Montag verschieben. Der Thomas-Wagen, der vor Omsk, bald nachdem er uns überholt hatte, ebenfalls in eine schwerere Panne geraten war, gewann so fünf statt vier Tage Vorsprung, doch kam der unfreiwillige Ruhetag wenigstens meinen Chauffeuren zustatten.

Bei wunderschönem Sommerwetter ging es am 13. Juli früh in den Ural hinein, dem auch in seinen höchsten Erhebungen, die hier nur bis zu 300 und 400 Meter gehen — im südlichen und nördlichen Ural gibt es Berge von 1600 und mehr Metern —, alles Schroffe und Gebirgsartige fehlt. Bergauf bergab, wie in einer großen Schaukelwiege, ähnlich wie später in den Waldai-Bergen, fuhren wir über den mit Steinschlag versehenen, stellenweise infolge der langen Regenperiode aber doch recht schwierigen Lehmboden durch den duftigen, von reichem Unterholz erfüllten Hochwald auf Perm zu, das wir nach 19 stündiger ununterbrochener Fahrt nach Einbruch der Dunkelheit erreichten.

Wir hatten rund 430 Kilometer zur Strecke gebracht und das frohe Empfinden, daß es mit der neuen Hinterachse und dem neuen Differential auch auf den schlechten Wegstrecken gut

vorwärts ging. Unseren Dolmetscher Kammberg hatte ich in Jekaterinburg mit dem Auftrag zurückgelassen, das Eintreffen der Reservepneumatiks abzuwarten und mit ihnen per Bahn nach Moskau nachzukommen. An seiner Stelle hatte ich in Herrn Reiski einen neuen wegekundigen Dolmetscher mitgenommen, der sich mit seinem ruhigen und freundlichen Wesen ganz ausgezeichnet bewährte.

Perm, die Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements, zählt 55000 Einwohner und liegt an der Kama, einem linken Nebenfluß der unteren Wolga.

Am nächsten Tage wollten wir bis zu dieser selbst und dem alten Kasan vordringen. Moskau rückte näher und näher, das wichtige Ziel langer Geheimwünsche, das uns nicht nur als erste europäische Großstadt und Sitz einer Protos-Filiale, sondern auch deshalb so erstrebenswert erschien, weil bis dorthin uns zwei Berliner Freunde, Herr Rudolf Allstein und Herr Dr. Donalies als Vertreter der „B. J. am Mittag“, von Berlin entgegengekommen waren, und wie ich nun drahtlich erfuhr, nur auf die Bahnankunft eines Berliner Protos-Sechszylinders warteten, um uns noch diesseits Moskaus die Hand zu reichen.

Das waren mächtige Magneten. Und der Hauptansporn: die Amerikaner einholen!

Es war keine Nachtruhe, es war nur eine mehrstündige Unterbrechung der Fahrt, die in Perm eintrat, um die Maschine nachzusehen, Benzin und Del zu besorgen und Reservereifen



Russischer Kutscher.

zu montieren. Kaum eine halbe Stunde ruhten wir, wie wir waren, in unseren schmutzigen Kleidern und Stiefeln, konnten dann aber doch erst um 9 Uhr vormittags weiterfahren, weil wieder mal kein Benzin von der Fahrleitung bereitgestellt war und unser Tank sich auch als undicht erwies.

Das gute Wetter hielt an, und die Wege wurden trockener, so daß wir bald aus dem Gouvernement Perm in das Gouvernement Kasan übertraten. Es ist dies ein selten fruchtbarer Landstrich, der vorzugsweise von Tataren bewohnt wird. Die Region der Uralwaldberge, der Eisenhütten und Amethystgruben hatte mit der Kama aufgehört, und hier herrschte nun wieder Ackerbau und Viehzucht vor, die offenbar rationeller von den intelligenten und im Gegensatz zu den russischen Muschiks auch fleißigen Tataren betrieben werden als auf der sibirischen Uralseite.

Das mittlere und südliche Sibirien ist in seinen schwarzen Erdstrichen so fruchtbar, daß der Bauer nur die Saat auf den ungeackerten und ungedüngten Boden zu streuen braucht, um eine stattliche Ernte zu haben, und die in Flußbereichen gelegenen Wiesen tragen ohne jede Nachhilfe mehr Futter, als das Vieh verzehren kann. Was könnte ein betriebsames Volk aus diesen geborenen Kornkammern machen! Aber bezeichnend für die russische Wirtschaft war es, daß zur Zeit des Krieges mit Japan teures Preßheu für den Armeebedarf irgendwoher aus Europa mittels kostspieliger und langwieriger Fracht nach Mandschurien gebracht wurde, während auf den westsibirischen Wiesen das schönste Gras und Heu in großen Mengen ungenutzt verfaulte!

Hier, im Kasanschen Tatarenland, sieht man überall wohlbestellte Felder, und die Verwendung der modernen landwirtschaftlichen Maschinen auf den meistens großen Güterarealen. Die fleißigen Landleute, deren dunkle Hautfarbe, tiefschwarze Haare und Augen an Türken und Mauren, und deren starke Backenknochen und kurze Nasen an die mongolische Verwandtschaft erinnern, verehren in Mohammed ihren Propheten und

leben in Vielweiberei, richten sich aber in bezug auf Alkoholgenuß augenscheinlich mehr nach ihren russischen Nachbarn als nach den Vorschriften des Koran.

Seit dem dichter bevölkerten Westsibirien erlebten wir täglich oftmals dasselbe Schauspiel. Wo uns einzelne Bauernwagen oder kleine Lastwagen-Karawanen begegneten, schloßen die Kutscher halb oder ganz betrunken, und wenn ein Pferd scheu wurde, über den Graben prellte und den Wagen umwarf, kam es vor, daß der tüchtige Koffelkenner nicht erschreckt auf-



Russische Auswanderer in Sibirien.

fuhr, sondern wie ein Sack Wolle auf die Erde rollte und — ruhig weitereschloß. Unsere anfängliche Rücksichtnahme auf Fuhrwerke hatten wir hier auch schon stark herabgemindert, da wir sonst alle paar 100 Meter hätten absteigen und die Pferde am Auto vorbeileiten können. Nur wo die Leute aufpaßten, wo Frauen oder Kinder auf dem Wagen waren und die Gäule sich widerspenstig zeigten, stoppten wir zum Schrittempo ab und halfen durch Zuruf oder Vorbeiführen die ungewohnte Begegnung so glatt wie möglich gestalten.

Wir hatten etwa 200 Kilometer gemacht, als uns auf der stellenweise üblen Straße eine unserer neuen Vorderfedern brach. Zuchs und Neuberger machten sich sofort an die Reparatur.

Es war etwa 2 Uhr nachmittags.

Da ein kleines Dorf dicht vor uns lag, hatten wir bald die üblichen Zuschauer. Die Sonne brannte heiß, und wir ließen uns, wie immer in solchen unfreiwilligen Fahrtpausen, durch ein Kind Milch aus dem Dorf herbeiholen.

Unser Dolmetscher kam dabei mit einem der herumstehenden Bauern, die unsere Arbeiten aufmerksam verfolgten, ins Gespräch.

„Hören Sie nur, was der Bauer sagt!“ wandte er sich plötzlich an uns.

„Was denn?“

„Keine fünf Werst von hier sitzen die Amerikaner fest!“

Wie elektrifiziert sprangen meine Chauffeure von ihrer Beschäftigung auf.

„Die Amerikaner?“

„Der Bauer jagt, das Automobil sei da in unfahrbarem Zustand in einem Bauernhof untergestellt.“

„Die Amerikaner eine Panne! In Stücke gefahren!“

Fuchs und Neuberger konnten sich vor Ueberraschung kaum fassen und beendeten dann mit wahren Feuereifer die Federreparatur.

Mit Hilfe des Dolmetschers nahm ich unterdessen den Bauern in ein näheres Verhör.

Ich traute dem Frieden nicht recht. Es konnte auch ein anderes Automobil sein. Vielleicht der uns entgegengekommene Protos-Sechszylinder, vielleicht sonst ein Privatauto.

Der Bauer sagte allerdings bestimmt, der Wagen wäre aus der Richtung von Perm gekommen, und da gäbe es sonst keine Automobile.

Aufs höchste gespannt setzten wir uns nach nur 20 Minuten Aufenthalt wieder auf den Wagen und sahen das nächste Dorf bald auftauchen. Neuberger fuhr darauf los, als gälte es die ewige Seligkeit zu gewinnen. Unbeschreiblich, welche Empfindungen uns auf dieser schnellen, kurzen Fahrt bewegten, wie alle Niedergeschlagenheit wich, wie die kühnsten Hoffnungen, nun doch noch als Erste das Endziel zu erreichen, auflebten und nur von dem Zweifel in Zaum gehalten wurden, daß wir unmöglich schon dem Thomas-Wagen so dicht auf den Fersen sitzen konnten.



Auf dem Wege von Tselaterinburg nach Nischnij Nowgorod:
Der Wagen hält vor dem „Palais“ eines Polizeipräsidenten, um sein „Verhör“ zu bestehen.

Für Fuchs und Neuburger waren es ohne jede Frage die Amerikaner, die da vor uns in einem Hof niedergebrochen stehen sollten, ich zweifelte und — ich hatte unrecht.

Ich habe selten in meinem Leben so gerne unrecht gehabt.
Es war der Thomas-Wagen!

Wir fanden nur den Chauffeur Miller und den Berichtserstatter Macadam beim Wagen, die uns ziemlich traurig erzählten, was seit dem „Good Morning“ vor Kainsk passiert war.

Das in Omsk reparierte große konische Zahnrad des Wechselgetriebes hatte nicht standgehalten. Da ein Zahn gebrochen war, ging die Weiterfahrt nur langsam vonstatten, und nun waren so viel weitere Zähne gebrochen, daß eine Reparatur unmöglich war. Kapitän Hansen hatte sich schon von Tselaterinburg per Bahn nach Moskau begeben, um von dort ein Ersatzstück zu schicken, und Chauffeur Schuster war mit einem Bauern-



Wiederzusammentreffen mit dem amerikanischen Wagen. Neuberger und der Chauffeur Miller vom Thomas-Wagen.

wagen nach dem über 300 Werst entfernten Kasan gefahren, um das Stück dort in Empfang zu nehmen, da es keine Bahnverbindung zwischen Kasan und Perm oder einem Zwischenort gab.

Das war Pech, außerordentliches Pech, aber erklärlich durch die ganz ungewöhnliche Beanspruchung aller Getriebeteile auf dem ersten Teil der sibirischen Fahrt. Die Zahnräder hatten sich bei den ewigen Schaltungen, die auf den Schwellen des Eisenbahndammes und den schweren Morastwegen nötig

waren, zu immer schärferen Kanten abgeschliffen, die schließlich wegbrachen. Solchem „Zahnradsalat“, wie der Berliner Fuchs es nannte, waren wir nur deshalb entgangen, weil unser Material so tadellos hart und widerstandsfähig war, daß selbst die Bruchstücke der eisernen Bolzen, die im Differential wiederholt zwischen die Zahnräder geraten waren, keinerlei Eindruck auf diese zu machen vermochten.

Das Pech der Amerikaner, das wir für sie aufrichtig bedauern mußten, war unser Glück. So ist es nun mal im Leben und im Sport. Und ich kann wohl sagen, wir hatten dieses Glück durch unser eigenes vorangegangenes Pech verdient.

Heute ich, morgen du! Wir waren quitt. Es fragte sich nur, welchem Pech und welchem Glück wir noch auf dem letzten Teil unserer Fahrt entgegengingen. Für uns kam es jetzt darauf an, den Vorteil, den uns der Zufall so überraschend in den Schoß warf, nach besten Kräften auszunutzen.

„Schlafen fällt von heute an ganz aus!“ sagte ich zu Neuberger und Fuchs, als wir wieder auf dem Wagen saßen.

„Wenn uns nicht höhere Gewalten zwingen, wird jetzt durchgefahren!“

Beide stimmten freudig zu. Es war ein wenig übertrieben, aber jedenfalls waren wir uns darüber einig, nun zu fahren, was in der Maschine drin saß, um so frühzeitig in Moskau anzukommen, daß die Amerikaner, die nach unserer Schätzung noch zwei Tage zur Reparatur brauchten, uns auf den dann beginnenden guten Chausseen mit ihrer stärkeren Maschine so leicht nicht wieder einholen konnten.

Ohne jeden weiteren Aufenthalt fuhren wir bis zur völligen Dunkelheit und gelangten bis in die Nähe von Kasan.

Es war ein Dorf bei dem Städtchen Arsk, wo wir abstoppten. Die Uhr zeigte 11 Uhr nachts. Die russischen Nächte gewährten in diesen Tagen und Breiten eine relative Helligkeit, die bei glatter weißer Chaussee genügt hätte, um ganz durchzufahren. Die Straße war aber weder weiß noch glatt, und so entschlossen wir uns zu einer dreistündigen Pause. Mit etwa 450 Kilometer Fahrtleistung konnten wir auch ganz zufrieden sein.

Der Dorfgendarm, der gleichzeitig als Nachtwächter funktionierte, bekam den Auftrag, ein Auge auf das auf der Straße stehen gelassene Auto zu haben und uns Punkt 2 Uhr zur Weiterfahrt zu wecken. Wir wollten unter keinen Umständen verschlafen, falls uns die Müdigkeit etwa gar zu sehr übermannte.

Während wir uns in einem der Bauernhäuser wieder wie wir waren, in Kleidern und Stiefeln, auf den Dielen zu kurzer Rast niederlegten, machte es sich Neuberger auf der Holzveranda des einfachen Hauses in seinem Schlaffack bequem.

Ich konnte nicht recht einschlafen, sah alle Augenblicke nach der Uhr und wunderte mich, als es zwei wurde, daß sich der Nachtwächter-Gendarm gar nicht bemerkbar machte.

Es hatte das seine eigene Bewandnis.

Wie Neuberger erzählte, war er bald nach dem Einschlafen durch ein Geräusch am Wagen wieder aufgewacht und hatte

sich in seinem dicken Pelzschlaffack leise erhoben, um nach der Ursache zu sehen.

Er sah zunächst nichts, dann bemerkte er den Gendarmen, den wohl die Neugierde dazu trieb, in gebückter Stellung am Wagen, wo er durch sein Betasten in der Dunkelheit irgendein Geflapper hervorgerufen hatte. Neuberger ging ein paar Schritte, schwerfällig und ausgepolstert wie ein großer, auf den Hinterpranken anmarschierender Winterbär, auf den Hüter der Tages- und Nachtordnung zu, als dieser ihn plötzlich ebenfalls bemerkte, ihn einen Moment entsetzt anstarrte, sich befreuzigte und dann wie ein Besessener von dannen stürzte.

So kam es, daß wir ruhig hätten bis in den hellen Tag schlafen können, wenn es auf den Gorodowoi dieses Dorfes angekommen wäre.

Er hat wohl sicher gemeint, daß unter uns vier Fahrern sich mindestens ein veritabler Höllegeist befunden habe . . .

*

17. Kapitel.

Ueber Kasan nach Moskau.

Längs der Wolga. — Unangenehme Brückenreparaturen. — In Nischnij Nowgorod. — Der erste Berliner. — Eine Vorstellung im Nachtgewand. — Die Messstadt. — Federbrüche. — Endlich glatte Chauffee. — Wladimir. — Der ungläubige Automobilklub. — Verfrühte Hurras. — Der zweite Berliner. — Einfahrt in die Kremlstadt.

Gegen 3 Uhr früh war am 15. Juli der Motor zur Weiterfahrt angeworfen.

Ein wundervoller Sonnenaufgang über der weiten fruchtbaren Ebene vertrieb bald das nächtliche Frösteln und bald kam auch das große Kasan mit seinen vielen stolzen Kathed-



Panne in einem Dorfe dicht vor Kasan.

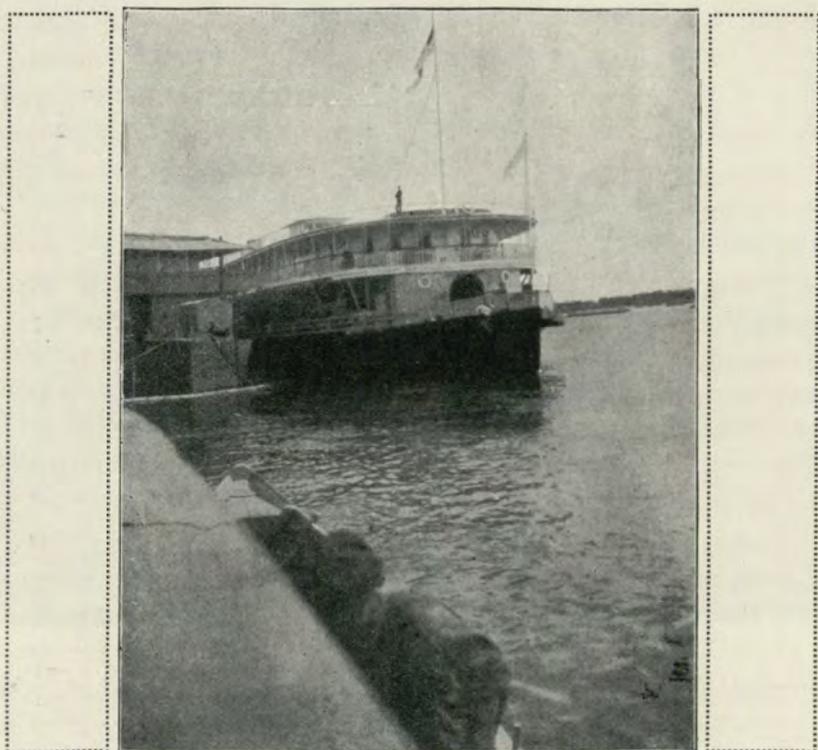
dralen und den bescheidenen Moscheen in den tatarischen Vorstädten in Sicht. Von einer Anhöhe an der kleinen Kasanka leuchteten in der strahlenden Frühsonne die weißen Mauern des Kreml auf, und bald waren wir mitten in der rund 145 000 Einwohner fassenden alten Tatarenhauptstadt, die mancherlei Schicksale erlebte.

Dem ersten Kreml begegnet man von Osten kommend in Tobolsk. Hier sahen wir die zweite solcher in Rußland häufigen Burgen, die ehemals die starken Zitadellen alter Festungsstädte und zugleich prächtige Wohnsitze russischer oder tatarischer Großfürsten bildeten, und deren gewaltigste der Zaren-Kreml von Moskau ist.

Kasan liegt einige Werst von der Wolga entfernt, wohl wegen der Ueberschwemmungen ihrer hier niedrigen Ostufer. Es war eine Unterresidenz des großen Tschingis-Chan auf seinem europäischen Eroberungszug, es sah auch den furchtbaren Timur Tamerlan in seinen Mauern und wurde 1552 von Iwan dem Schrecklichen erobert. Ein spitzer siebenstöckiger Turm des Kreml wird nach der tatarischen Prinzessin Sujumbeka benannt, die sich aus Verzweiflung über das Ende der Kasanschen Tatarenherrlichkeit von seinen Zinnen herabgestürzt haben soll. An dem Damm, der die Stadt mit der Admiralitäts-Vorstadt verbindet, erinnert auch ein pyramidenförmiges Denkmal an die russische Eroberung. Ueber diesen Damm langten wir schnell an das große Knie der Wolga, die hier von Westen kommend scharf nach Süden umbiegt, und setzten auf einer Dampfjähre — eine Brücke existiert nicht — über den mächtigen Strom, dessen lebhafter Schiffsverkehr und riesige Dampfer ein imponantes, lebenerfülltes Bild boten.

Nach ganz kurzer Pause, die zum Einkauf von Benzin, Del und Nahrungsmitteln nötig war, ging es auf dem steilen rechten Ufer der Wolga weiter auf Nishnij Nowgorod zu, das wir noch am Abend zu erreichen hofften.

Landschaftlich war unser Weg ganz entzückend. Bald fuhren wir durch Berg und Wald, bald durch Felder und Obst-



Ein Wolga-Dampfer.

gärten, bald passierten wir kleine hübsch gelegene Städte und Dörfer, bald sahen wir die altersgrauen Mauern eines Schlosses oder eines Klosters, und immer wieder tauchte zu unserer Rechten der breite Wolgastrom mit seinen Frachtbarken und Holzflößen auf, mit seinem blanken Spiegel tief unter uns, über den wir drüben in weite, melancholische Ebenen und Sumpfniederungen mit spärlich hier und dort verstreuten Ortschaften schauten.

Als Fahrstraße ließ die sogenannte Chaussee leider so gut wie alles zu wünschen übrig. Zahlreiche Löcher und schlechte Brücken hinderten unser Bestreben, rasch vorwärts zu kommen, und als wir gegen 10 Uhr abends nach etwa 350 Kilometer

Fahrt eine im Umbau befindliche Brücke über die angrenzende Wiese umgehen wollten, blieben wir in einem Sumpfloch stecken.

Vergebens hatten wir jeden Augenblick auf das Auftauchen des uns entgegenkommenden Berliner Protos-Sechszylinders gewartet, vergebens waren nun auch unsere Anstrengungen, den Wagen wieder flott zu bekommen, um das nur noch 30 Werst entfernte Nishnij Nowgorod als Nachtquartier zu erreichen...

Geschlagene vier Stunden hatten wir zu arbeiten, um das Auto endlich mit Hilfe von Brettern wieder auf den Weg zu bekommen, und sobald die Sonne wieder da war, ging es auf der ganz miserablen, tief ausgefahrenen Straße, an der seit Jahren nichts ausgebessert zu sein schien und die zu den schlechtesten Strecken seit Irkutsk gehörte, in schneckenartigem 10 Kilometertempo vorwärts.

Sonst pflegten gerade gute Wege die Nähe von Großstädten uns angenehm anzukündigen, hier war es zum erstenmal anders. Das reiche Nishnij scheint für Straßenverbesserung nicht das geringste übrig zu haben. Unsere Reverenz vor der großen Stadt hatten wir durch das Steckenbleiben schon gemacht, die infamen Löcher schienen es aber auch noch auf eine unserer malträtierten Vorderfedern abgesehen zu haben.

Endlich faßten wir aber doch ohne weitere Panne das Vorstadtpflaster, schlängelten uns an den wunderhübschen Gartenanlagen des hohen Wolgaufers vorbei zu dem Hauptplatz der Stadt, auf dem rechts ein großer Kreml mit starken Mauern und Türmen, in der Mitte eine buntfarbige, fünfkuppelige Kathedrale und links das Hotel Rossija steht, in dessen Hof wir um 4 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens einfuhren.

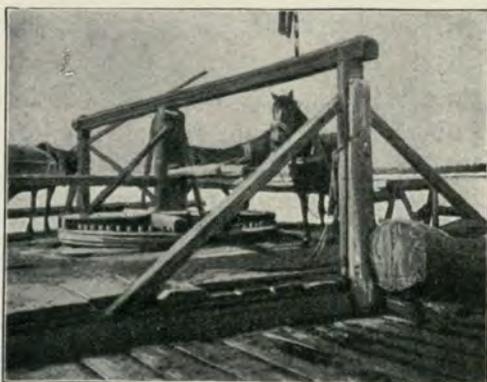
Wie in Perm und Kasan wollten wir uns auch hier im Vorbeifahren erkundigen, ob Herren aus Berlin oder Moskau abgestiegen seien, und uns auch neues Benzin besorgen.

Zu unserer Freude bejahte der Portier.

Zwei Herren aus Moskau seien gestern gekommen und warteten auf den Protos-Wagen.

Ich ließ mir die Nummer des Zimmers sagen und drang hinein.

Zwei Betten standen, durch Vorhänge von dem übrigen großen Raum getrennt, in einer ziemlich dunklen Ecke, in die ich, da ich keinen der beiden in tiefem Schlaf liegenden Herren erkennen konnte und meiner Sache daher auch trotz des Portiers



Antrieb der Schiffschraube durch Pferde auf russischen Fährbooten.

nicht ganz sicher war, aus respektvoller Entfernung hinein sprach.

Plötzlich fuhr einer von den beiden hoch.

„Koeppen, wahrhaftig — da sind Sie ja!“

„Dr. Donalies? Ja, da sind wir!“

Er war aus dem Bett gesprungen und stellte mir den andern Herrn, der nun ebenfalls erwacht war, als Herrn Gebhardt aus Moskau vor, einen sprach- und sachkundigen Angestellten der dortigen Protos-Filiale.

Eine Zeremonie im Nachtgewand, die ihre heiteren Wirkungen nicht verfehlte.

„Und wo ist Herr Ullstein?“

Ich hörte, daß der Berliner Protos-Wagen, obwohl er rechtzeitig per Eilfracht nach Moskau vorausgeschickt worden war, dort noch immer nicht angekommen sei, und auch ein Versuch, uns mit einem anderen Auto entgegenzukommen, mit einer bösen Panne gleich hinter Moskau geendet habe. Die Herren seien daher wenigstens mit der Bahn hierhergekommen, um uns zu begrüßen, während Herr Ullstein in Moskau weitere Anstrengungen machte, endlich, nach achttägigem Warten, in den Besitz seines Wagens zu gelangen. Ich hörte weiter, daß auch Herr Neuville im Hotel abgestiegen sei, und wenn meine spätere Begegnung mit ihm auf dem Hof ziemlich sanft aus-

fiel, so hatte der Benzinorganisateur der sibirisch-russischen Fahrt das nur meiner Freude über die endliche Gewinnung einer direkten Fühlung mit der Heimat und auch dem Umstand zu verdanken, daß er uns wirklich wieder einmal ein Quantum Benzin zur Verfügung stellte.

Bei einem köstlichen Frühstück waren wir bald alle froh vereint, wir gestatteten uns auch wieder einmal den Luxus einer Waschung und Säuberung im Handgalopp, Dr. Donalies kam an Stelle des sich verabschiedenden Herrn Reiski mit auf unsern Wagen, während Herr Gebhardt mit der Bahn nach Moskau zurückfuhr, und Punkt 8 Uhr brachen wir bei herrlichem Wetter durch das alte Nishnij Nowgorod zu unserem heutigen Tagesziel auf, zu der lange ersehnten Barenstadt und ersten Residenz des russischen Reiches, zum „Mütterchen Moskau“, das uns nun endlich, endlich unter seine Fittige nehmen sollte! . . .

Von dem Hauptplatz ging es durch eine steile Schluchtstraße an den gewaltigen Kremlmauern vorbei zu der langen Holzbrücke hinab, die über die hier in die Wolga mündende Oka zur Jahrmarktsstadt auf der anderen Seite hinüberführt.

Zahlreiche Lastwagen drängten sich auf der Brücke an uns vorüber, in deren Reihen wir einiges Unheil anrichteten, und dann fuhren wir durch die langen Straßen der niedrigen und verstaubten Scheunen und Baracken mit einem großen Feuerwachturm in der Mitte, in denen im August und September jeden Jahres die Riesmesse abgehalten wird, welcher Nishnij Nowgorod seine Weltberühmtheit verdankt.

Auch hier gleiten wir über historisch reichen Boden. Nishnij war ursprünglich die Residenz eines selbständigen russischen Großfürsten und Vorburg gegen die andrängenden Tatarenvölker, die in buntem Gemisch östlich der Oka und südlich der Wolga saßen. Oftmals berannt und einmal auch von tatarischen Horden verbrannt, wurde die schnell wieder aufblühende Stadt in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts mit dem Großfürstentum Moskau vereinigt, zählt heute fast 100 000 Einwohner, ist Sitz eines Generalgouverneurs und eines Erzbischofs und

bildet ein Handelszentrum, das zur Zeit der Messe ein ganz kolossales Leben in die sonst das Jahr über stille und verlassene Jahrmarktsstadt zaubert. Aus aller Herren Länder, aus Rußland, Sibirien, Persien, China strömen dann die Händler mit ihren Waren herbei, Repräsentanten von vielen verschiedenen Volksstämmen, deren Hauptgeschäfte sich in Baumwolle, Pelzen, Teppichen, Eisenwaren, gedörrten und gesalzenen Fischen, Juwelen, Glocken, Schuhwerk, Kolonialwaren, Tuchen, Reis, Tee und Heiligenbildern abspielen. Alles, was die große und die kleine Industrie in Fabrik und Haus produziert, ist dann hier zu haben, gegen eine halbe Million Menschen drängen sich durch die unendlichen Reihen der Verkaufsstände und Magazine, und der Warenaumsatz soll in den kurzen Wochen der Messe die ungeheuren Ziffern von 200—300 Millionen Rubel erreichen.

Nishnij Nowgorod hat mit seiner Messe den alten lebhaften Handelsort Kasan und andere Plätze längst überflügelt, und ganze Flottillen von Barken und Dampfern beleben die Wolga und die ebenso breite Oka auf den Ankerplätzen vor der Stadt. Diese zieht sich in den Schluchten des wohl 100 Fuß hohen rechten Ufers malerisch bis zur stolzen Kremlhöhe hinauf, während die Landzunge der Jahrmarktsstadt wie das ganze linke Wolganufer absolut flach ist und von Ueberschwemmungen oft heimgesucht wird.

Wir waren noch in Sicht Nishnijs, als uns auf der andauernd löcherigen Chaussee eine Vorderfeder brach. Die Reparatur nahm, obwohl wir keine Ersatzfedern mehr hatten, mit Hilfe einiger alter Federstücke doch nur 20 Minuten in Anspruch. Dann ging es durch Waldbestände an zwei im Bau befindlichen Brücken vorbei, von denen wir die eine nur mit Hilfe von Bretterunterlagen über die sumpfige Wiese passieren konnten, auf Wladimir zu. Ein zweiter Federbruch — der siebzehnte seit Wladiwostok! — wurde mit Gummipuffern ebenfalls schnell und notdürftig repariert, dann kamen wir endlich auf glatte Straßen, und gegen 2 Uhr passierten wir das zwischen

Hügeln sehr hübsch auftauchende Wladimir, gleich Nishnij ehe- dem Hauptstadt eines selbständigen Großfürstentums, von den Tataren wiederholt bis auf den festen Kreml zerstört und dann mit der sich ausbreitenden Moskowiterherrschaft vereinigt.

Es war die letzte größere Stadt vor Moskau, von dem uns noch rund 200 Kilometer trennten. Die Güte der Chaussee hielt an, und obwohl wir auf zwei obenhin reparierten Vorderfedern marschierten, gaben wir voll Gas.

Alle drängten wir vorwärts.

Moskau mußten wir noch heute haben, es koste, was es wolle!

Etwa 100 Kilometer davor bemerkten wir plötzlich in der Ferne zwischen den Waldkulissen hohen Staub, und bald darauf sahen wir das erste Auto, das uns auf unserer Fahrt durch Asien und Rußland bisher begegnete. Und gleich dahinter ein zweites, drittes und viertes, als ob wir für den lange entbehrten Anblick nun gleich per Duzend entschädigt werden sollten.

Es waren Mitglieder des Moskauer Automobilklubs, die auf einem Ausflug begriffen waren und nun mit Hurra hielten, und von den Sitzen sprangen.

„Protos!“ rief einer der vorderen Herren erstaunt den hinteren Wagen zu. „Protos?“ hörten wir von dort antworten, als ob man es gar nicht glauben wollte, daß wir die Amerikaner wieder überholt hatten und das Rennen führten.

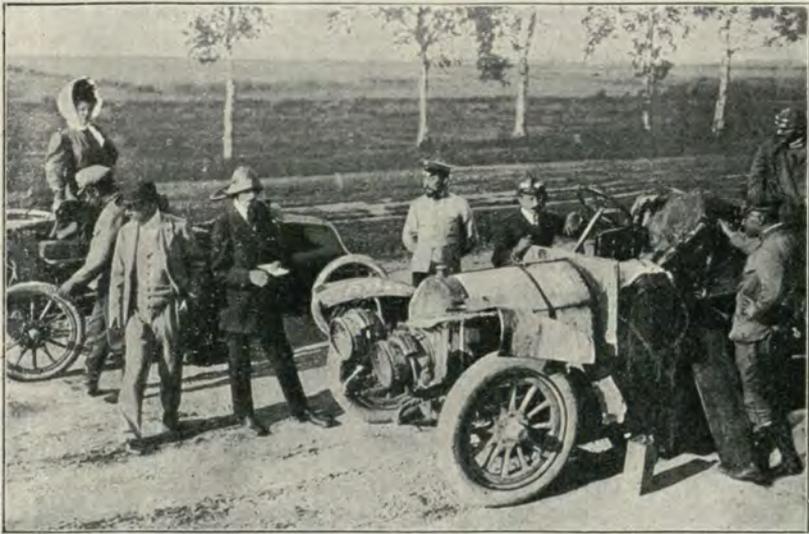
Der Präsident des Klubs, der dabei war, begrüßte uns sehr freundlich und erquidete uns durch einen Schluck schönen kalten Weißweins aus einer Thermosflasche. Dann ging's mit Hurra im Giltempo weiter.

Etwa 60 Kilometer vor Moskau gewahrten wir aufs neue Staub, wie ihn nur ein Automobil machen kann. Es dämmerte langsam, und wir glaubten bestimmt, es sei Herr Allstein, der uns entgegenkommt, und schrien kräftig Hurra.

Er war es wieder nicht, sondern ein von zwei Herren geführter starker und niedriger Renn-Mercedes, der in der

Straßenwettfahrt Petersburg—Moskau mitgefahren war, die Anfang Juli stattgefunden hatte und in der Klasse der schweren Wagen von einem deutschen Benz-Automobil zur ziemlichen Enttäuschung der guten Moskauer vor einem französischen Darracq-Wagen gewonnen worden war.

Nach kurzer Begrüßung wieder weiter, und nach kaum zehn Kilometern wieder Staub in der Ferne . . .



Die ersten Autos seit Wladimostok:
Begegnung mit Mitgliedern des Moskauer Automobilklubs vor Moskau.

Wir hatten uns vorgenommen, mit unseren Hurras etwas vorsichtiger zu sein, und als nun ein schwerer, großer Wagen mit verummten Gestalten sichtbar wurde, warteten wir erst ab, was die Gegenpartei machen würde.

„Hurra Koeppen! Hurra Protos!“ schrie es uns entgegen, und ein halbes Duzend Arme schwenkte dazu in der Luft.

Diesmal war es Herr Altstein, der zweite Berliner, mit Herrn Becker, dem Vertreter der Moskauer Protos-Filiale, und

anderen Herren, und wir klappten nun mit unserem Hurra mächtig nach.

War das eine Freude! Ein Wiedersehen nach fast sechs Monaten, ein hastiges Fragen und Antworten, und dann wieder rauf auf den Wagen und mit einem letzten Spurt in dem nieder-sinkenden Abend auf das noch rund 50 Kilometer entfernte Moskau zu! . . .

Was der Wagen hatte, mußte er hergeben. Er schien unsere freudige Ungeduld zu teilen und sang in den wunderbarsten hohen Tönen.

Auf der Hälfte des Weges nötigte uns eine im Bau befindliche Brücke zum drittenmal zum Ausbiegen. Da der voraus-fahrende Wagen glatt durch die aufgefahrene lehmige Wiese kam, versuchten wir ohne weiteres das gleiche und — saßen richtig fest.

Die übliche Reverenz vor der Großstadt, die uns nicht weiter in Erstaunen setzte, und die hier auch wenig auf sich hatte, da wir durch eine große vereinte „Schiebung“ das Auto bald wieder auf dem Straßendamm hatten.

Es war 9 Uhr abends vorbei, als Moskau sich endlich in dämmerigen Umrissen am Horizont zeigte.

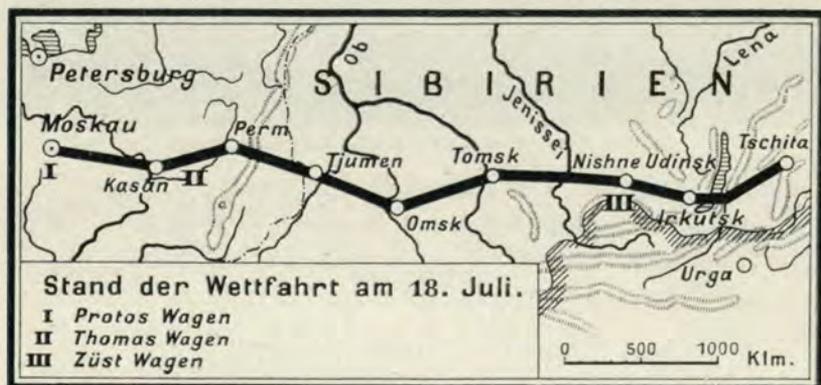
„Mütterchen Moskau“, die ehrwürdige Krönungsstadt der Zaren, der Inbegriff unserer Sehnsucht seit Irkutsk und Tomsk, lag vor unseren Blicken, halb nächtlich verhüllt, aber in seiner riesigen Ausdehnung, mit seinem Heer von Kuppeln und Türmen, mit dem Dunst der Millionenstadt doch deutlich erkennbar! . . .

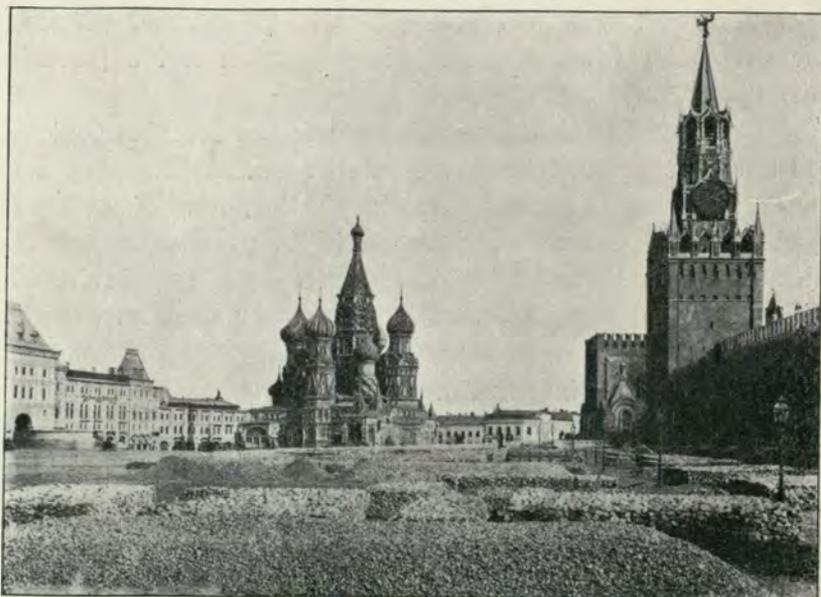
Ein Pneumatik pläzte noch zu guter Letzt, aber wir hielten uns mit der Reparatur nicht weiter auf, sondern humpelten auf dem leeren Schlauch und mit unseren beiden gebrochenen Vorderfedern in die Stadt hinein, äußerlich ein etwas marodes Bild, innerlich aber riesenfroh, umgeben von guten Freunden, geborgen aus den sibirischen Moräften und den miserablen ostrussischen Straßen und stolz in dem Bewußtsein, mit einer Tagesetappe von rund 460 Kilometern einen neuen Rekord in unsern Fahrtleistungen aufgestellt zu haben.

Moskau war unser! Die heilige Stadt der 400 Kirchen, die weiße Stadt mit dem mächtigen Zaren-Kreml auf dominierender Moskwa-Höhe! . . .

In einer halben Stunde hielten wir vor dem Hotel Billo, wo wir unter dem Andrang von vielen hundert Menschen abstiegen und die angenehme Aussicht hatten, nach vier Tagen wieder einmal aus Kleidern und Stiefeln zu kommen und in einem richtigen Bett zu schlafen, und alsbald flog ein frohes Telegramm an die „B. Z. am Mittag“ nach Berlin:

„Protos nach glänzender Fahrt von Nishnij Nowgorod soeben als Erster in Moskau eingetroffen!“





Der rote Platz in Moskau mit dem Erlösetor des Kreml rechts.

18. Kapitel.

Von Moskau nach Petersburg.

Aus der alten und neuen Krönungsstadt. — Montierung einer leichteren Karofferie. — Gute westrussische Chausseen. — Eisenbahn und Automobil. — In den Waldai-Waldbergen. — Der gewissenhafte Telegraphenbeamte. — Durch das alte Nowgorod nach Zarskoje Selo. — Empfang durch den Petersburger Automobilklub. — Die Zarenmedaille gewonnen.

Ich weiß nicht, ob es vielen meiner Landsleute ebenso geht wie mir: mit Moskau verbunden sich stets die Vorstellungen des unendlich Fernen, des in tiefem Winterschnee Vergrabenen, des asiatisch Barbarischen, des unheimlich Großen und Absonderlichen.

Ihre Frage sind solche Vorstellungen durch die unerhörten Geschehnisse hervorgerufen, die sich an den kühnen Alexanderzug

des ersten Napoleon nach Moskau knüpften, durch die blutigen Schlachten von Smolensk und Borodino, die ihm den Zutritt zu der heiligen Stadt der Russen öffneten, durch den furchtbaren Brand von Moskau, von den Bewohnern selbst mit barbarischem Heroismus angelegt, um die Große Armee wieder daraus zu vertreiben, durch den genialen und verzweifeltsten Uebergang über die Beresina und die ganze entsetzliche Katastrophe des Rückzuges durch die Schrecken des Winters von 1812, aus denen sich von mehreren hunderttausend Streitern aller Nationen nur wenige Hundert halb erfroren und verhungert über den Niemen und die deutsche Grenze retteten.

Eine heroische Tragödie von so außerordentlichem Umfang und solcher tiefen Wirkung, daß man glaubt, die Elemente selbst hätten sich verbunden, um durch Feuer und Kälte, Hunger und Einöden ein menschliches Unternehmen zu Fall zu bringen, das durch seine Verwegenheit wie bei dem Griechenzug eines Keryes oder bei dem Armadaangriff eines Philipp das Walten der Nemesis herausforderte.

Und dieser Eindruck des Unheimlichen, Barbarischen, Absonderlichen wird nicht vermindert, wenn man aus der Historie des von Tataren und Polen vielfach bedrohten, schließlich alle Feinde abwehrenden und alle anderen russischen Fürstentümer und Chanate in sich aufsaugenden moskowitzischen Zarentums von Ivan dem Schrecklichen hört, der seinen eigenen Sohn ermordete und Gesandte anhörte, indem er ihnen den Fuß mit einem eisenspitzen Stock durchstieß, auf den er sich stützte, oder selbst von Peter dem Großen vernimmt, wie er vor den Augen seiner in ein Kloster gesperrten Schwester Hunderte von Strelitzen in Moskau hinrichten ließ, oder auch sich nur die jüngste Bluttat aus der russischen Revolution ins Gedächtnis ruft, die Ermordung des Gouverneurs der Stadt, des Großfürsten Sergius, durch eine Bombe innerhalb der Kremlmauern, als er von einer Ausfahrt zu seinem Palais heimkehrte.

Ein blutrünstiger, geschichtsreicher Boden, auf dem Moskau steht, die Wiege des russischen Zarentums, die alte Krönungs-

stadt, die zweite Residenz und erste Handels- und Universitätsstadt des gewaltigen Reiches, das sich von der Ostsee bis zum Stillen Ozean dehnt, die kirchliche Metropole, und noch heute im Gegensatz zu dem modernen Petersburg das Zentrum des eigentlichen, von westeuropäischen Einflüssen noch nicht allzuviel berührten Ruffentums.

Dem entsprechen die Eindrücke, die man von der Stadt selbst empfängt. Obwohl Moskau weit über eine Million Einwohner zählt und als Fabrik- und Handelsstadt ersten Ranges außerordentliche Reichtümer produziert, ist das Pflaster fast durchweg miserabel, findet man ganze Straßenreihen mit kleinen, unansehnlichen, bunt wie in einer Kleinstadt angestrichenen Häusern, Schmutz und Armut in Hülle und Fülle und originelle Volkstypen, die kein europäischer Himmel hervorgebracht zu haben scheint.

In dem lebhaften Getriebe der Straßen, die ganz modern vielfach von elektrischen Bahnen durchheilt werden, fällt die große Zahl der kleinen einspännigen Droschken mit Kutschern auf, die in weitem, altrussischen, über der Brust zusammengeslagenen und von einem Gürtel gehaltenen Kaftan und in einer Art schirmloser Barettmütze die strammen Traber lenken. Es ist ein unpraktisches, nur knapp zwei Personen Raum bietendes Gefährt, das Pferd in eine Ohrschlinge eingespannt, gleich dem Mittelpferd der Troiken, und wie diese Dreispänner ein echt russisch-asiatisches Produkt, dem wir schon in den größeren Städten Sibiriens begegnet waren.

Auch sonst ist das europäische Kostüm hier noch durchaus nicht Allgemeingut. Da sieht man Popen, die in langen Talaren mit weiten Ärmeln und großen Filzhüten, langem Bart und herabwallendem Haupthaar einhereschreiten, da begegnet man dem Landmuschik in seinem altrussischen, buntgestickten Hemd oder im Schafpelz auf lautlosen Bastschuhen und mit tellerartig geschnittenen Haaren, einen großen Naturstock vor sich herstoßend, da gewahrt man Tscherkessen in ihrer bekannten kriegerischen Nationaltracht, Griechen mit rotem Fes, Armenier mit spizig-

hohen Lammfellmützen und weißen Röcken, dunkelhäutige Tataren mit schwarzen Krimmermützen, bärtige Kleinrussen mit blauem Gürtelrock und hohen Fuchstiefeln, in denen die Hosen stecken, die allgemeine Tracht des kleinen Mannes, soweit er sich die nationalen Schafstiefel leisten kann.

All diese Typen trifft man mühelos auf einem der Märkte beisammen, die jeden Sonntagvormittag auf verschiedenen Plätzen Moskaus abgehalten werden. Die europäische Tracht überwiegt durch die Wohlhabenden, und in den neueren Stadtteilen findet man auch viele moderne Häuser, pompöse Läden, namentlich in den vielen Passagen, vor allem schöne öffentliche Gebäude und zahllose überladen prunkvolle Kirchen, strichweise sogar auch Holzpflaster. Asien und Europa scheinen hier miteinander um die Oberhand zu ringen, und die Kontraste zwischen arm und reich, zwischen Europäer- und Moskowitertum, zwischen modernem Luxus und bäuerischer Genügsamkeit stehen unvermittelt nebeneinander.

Der Mittelpunkt der Stadt, um den sich die einzelnen Stadtteile konzentrisch gruppieren, bildet noch heute der Kreml, an dessen weißen hohen Mauern das lebhafteste Treiben der Großstadt vorbeiflutet. In sie hinein gehen verhältnismäßig nur wenige Menschen und von ihnen scheinen die meisten noch Fremde zu sein.

Auf einem 40 Meter hohen Hügelplateau an der die Stadt in großen Bogen durchströmenden Moskwa nimmt die alte Zarenresidenz ein großes Areal in Form eines unregelmäßigen Dreiecks ein, alte und neue Schlösser, den Palast des Metropoliten, eine große Kaserne, mehrere Staatsgebäude, ein Arsenal, zwei Klöster, mehrere Kathedralen und Kapellen und breite Plätze umschließend. Eine Stadt für sich eigentlich, mit festen Türmen und engen Toren in den hohen Mauern, die in gleicher Form und Farbe auch einen Teil der Altstadt umfassen. Außerordentliche Schätze sind in den Palais und Kirchen angehäuft, Raritäten aller Jahrhunderte, so daß jedes und jede von ihnen einem Museum gleicht. Und auf Schritt und Tritt historischer Boden.

Vor dem Arsenal liegen auf einer Balustrade fast 1000 Stück Kanonenrohre, die von der Großen Armee 1812 erbeutet wurden. Auf dem Pflaster des Platzes davor steht ein hohes kunstvolles Kreuz, die Stelle bezeichnend, wo Großfürst Sergius den Revolutionären zum Opfer fiel. Die Front der Kaserne geradeaus schmücken ein paar Duzend altertümliche Geschütze, darunter die riesige, im 16. Jahrhundert gegossene Zarenprunkkanone. In der Archangelst-Kathedrale liegt Iwan der Schreckliche unter einem schwarzen Bahrtuche begraben, zum Zeichen, daß er als Mönch starb. Im Tschudow-Kloster daneben lebte der falsche Dimitri, bevor er sich von den Polen auf den Zarenthron heben ließ. Weiter das Kleine Palais, in dem Alexander II. geboren wurde, dessen prächtiges Denkmal, umgeben von einem Säulengang, sich gegenüber am Paradeplatz erhebt. Hier das Erlösertor, durch das kein Mann, auch der Zar nicht, mit dem Hut auf dem Kopfe gehen darf, wie es der Zar Alexei zu Ehren des über dem Tor angebrachten Palladiums des Kreml, eines alten reichgeschmückten Heilandbildes, gebot, und das auf den Roten Platz führt, dem grausigen Schauplatz der Massenhinrichtungen der Strelitzen. Dort die von der Kaiserin Anna in Auftrag gegebene Riesenglocke, die größte der Welt, die nie geläutet worden ist, weil sie hundert Jahre an ihrem Gußort in der Erde blieb und dann nur als Schaustück unter freiem Himmel aufgestellt wurde, mit einem mächtigen abgesprungenen Stück, als wäre sie von dem hohen Glockenturm herabgefallen, der neben der Krönungskathedrale steht, der sogenannte Iwan Weliki, dessen 33 Glocken bei den Zarenkrönungen läuten.

Wo man hinsieht und hintritt: Erinnerungen, Seltsamkeiten, Geschichte . . .

Nur der Palaß, in dem Napoleon auf dem Kreml wohnte, ist heute nicht mehr. Er brannte 1812 mit ab, und an seiner Stelle erhebt sich das große Kremlpalais, das sich zum Teil an ältere, aus Stein und Holz aufgeführte Zarenschlösser lehnt und in dem sich die Krönungssäle und die Privatgemächer der kaiserlichen Familie befinden.

Den Charakter Moskaus als heiliges „Mütterchen“ der rechtgläubigen Russen gewahrt man am eindrucksvollsten, wenn man den 100 Meter hohen Iwan Beliki-Turm besteigt und nun wie geblendet dasteht von dem überwältigend schönen Anblick, den die Stadt der 400 Kirchen bietet.

Von den Sperlingsbergen drüben, von denen Napoleon zum erstenmal Moskau erblickte, fließt die Moskwa an



Unsere Zuschauer.

den glänzend weißen Marmorwänden der großen Erlöserkathedrale vorbei zum Kreml, und von dem massiven hohen, in majestätischer Kraft und Ruhe daliegenden Kremlkomplex schweift der Blick über ein phantastisches Meer von Kathedralen-Türmen und -Kuppeln in bunten orientalischen roten, grünen, blauen, weißen, goldenen Farben über endlose Häusermassen, über zahlreiche Plätze und Parks ins Weite, wo der Wald an den Stadtsaum stößt und die Wohlhabenden ihre Datschen und Sommerhütten haben.

Auch Napoleon betrachtete mit seinen Marschällen von hier oben Moskau, das damals noch nicht so groß war und noch nicht so viele Steinhäuser wie heute hatte. Aber erhaben schön muß auch damals, wo alle diese alten Palais und Kathedralen schon standen, das Panorama der Stadt gewesen sein, berechtigt die Hoffnung, in diesem ausgedehnten und wohlhabenden Hauptort des kommerziellen Lebens gesicherte Winterquartiere zu finden, und gewaltig der Schlag, als der Brand alle die erhofften Schätze verzehrte und drei Viertel der ganzen Stadt innerhalb vier Tagen in Schutt und Asche verwandelte. . . .

„Ueber Moskau geht nur der Kreml, über den Kreml nur der Himmel“, sagt ein russisches Sprichwort. Wer die Stadt an einem klaren Sonnentag vom Glockenturm des Kreml sah, wird dem rückhaltlos beistimmen. Moskau ist das letzte, interessanteste und schönste Stück Asien in Europa, heilig den Russen und ehrwürdig für jeden Westeuropäer wegen des schaurig grandiosen Schicksals von 1812, dessen Rückwirkungen alle europäischen Staaten verspürten. . . .

Leider war uns nur eine Nacht und ein halber Tag Aufenthalt in Moskau vergönnt, und so gerne ich das flüchtig Gesehene näher studiert und auch das luxuriöse Leben der reichen Moskauer Handelsherren näher kennen gelernt hätte, wir mußten weiter.

Von dem Thomas-Wagen fehlte jede Nachricht, unnötigen Ueberraschungen wollten wir uns nicht aussetzen, und wir beeilten uns, den Wagen für das Finish instand zu setzen, das nun auf den glatten Chausseen begann.

In der langen und schönen Dwerskaja befand sich die Garage der Protos-Filiale, wo unter Herrn Beckers tatkräftiger Leitung unser Auto vor allem mit einer leichteren Karosserie versehen wurde, die zum Rennen geeigneter war als der schwere, breite Kasten, der von der Berliner Ausrüstung für die Polarländer noch übriggeblieben war. Der große Werkzeugbehälter hinter den beiden Vorder sitzen wurde durch zwei seitliche Holzlehnen und den Schlafsack als Polster zu zwei primitiven Rück-

sitzen hergerichtet, und der Rest des freien Wagenbodens zur Aufstapelung eines kleinen Turms von Reserdepneus benutzt, in dessen rundem Innern wir unsere wenigen Habseligkeiten verpackten, über welche wir noch verfügten. Wie die beiden Chauffeure wechselten auch unser ständiger Begleiter seit Nishnij Nowgorod, Dr. Donalies, und ich fortan alle drei Stunden die Plätze, da das Rückwärtsfahren über dem stets offenen Auspuff, ohne ordentliche Anlehnung und mit knappen Stützpunkten für die Füße zwischen dem Reifenturm und den schubbefreien Hinterrädern auf die Dauer außerordentlich ermüdete.

Mit dieser neuen Karosserie, mit neuen Federn und Reifen waren wir am Sonntag, 19. Juli, 12 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags zur Abfahrt bereit.

Da der seit drei Wochen „per Eilfracht“ von Berlin unterwegs befindliche Protos-Wagen auch an diesem Vormittag auf der Bahn nicht zu ermitteln war, mußte sich Herr Rudolf Ullstein, statt nun dauernd unser Gefährte zu sein, darauf beschränken, uns mit Herrn Becker und dessen Gattin zur Stadt hinaus zu geleiten.

Das schöne Vormittagswetter wurde, als wir kaum durch den Triumphbogen der Iwerskaja am Brestler Bahnhof, den Moskauer Rennbahnen und dem schönen Petrowski-Parck vorbei auf die Petersburger Chaussee gelangt waren, durch ein Gewitter mit heftigem Platzregen abgelöst, der den Straßenstaub in kurzer Zeit in Schmutz verwandelte. Der Wagen schleuderte auf der glitschigen Chaussee, und kurz nachdem uns das begleitende Auto verlassen hatte, verzeichneten wir die erste Panne, das Plagen eines Schlauchs, dem wenig später ein Mantelschaden folgte.

Ohne weitere Pannen und bei wieder aufhellendem Himmel eilten wir nordwärts und überschritten bei Twer die obere Wolga. Fruchtbare, ebene Landstriche begleiteten uns zu beiden Seiten, manche Industrieanlagen sahen wir aus der Ferne rauchen, große, reiche Dörfer durchfuhren wir mit Schnellzugsgeschwindigkeit, da die Häuser sehr praktischer Weise von der Fahrstraße so weit zurückstehen, daß breite Ager, nicht der

Damm selbst, der Jugend, den Hunden und Hühnern als Tummelplätze dienen, und nur alles bis zum Rand der Chausseegräben herzulief, um unser seltsames Gefährt einen Augenblick näher ins Auge zu fassen.

Nach 9 $\frac{1}{2}$ Uhr abends hielten wir in dem kleinen Landstädtchen Wjtschnij-Wolotschek und kamen in einem Gasthaus recht gut unter. Unser Wagen war ganz vorzüglich gelaufen. In dem halben Tag hatten wir noch 300 Kilometer hinter uns gebracht. Die Chaussee war über alles Erwarten gut. Sie ist breit und fest bis zu den Grabenrändern, von denen dünne Grasstreifen bis zu der abgefahrenen weißen Fahrstraße in der Mitte vorkriechen. Da die Chausseen hier oft Hunderte von Kilometern schnurgerade verlaufen und die Dörfer nicht die geringsten Hindernisse bieten — es sei denn, daß ein betrunkenen Muschik sein Käuschchen am Grabenrand ausschläft —, scheinen sie für den Automobilverkehr wie geschaffen zu sein. Ich besinne mich allerdings nicht, außer in der Nähe der Großstädte und der Grenze je eine von der Haupttrichtungschaussee abzweigende Chaussee gesehen zu haben. Aber auch das hat sein Gutes: ein Verfahren, das bei dem engmaschigen Straßennetz in Deutschland sehr leicht vorkommt, gibt es auf den russischen Chausseen nicht. Gelangt man aus dem Gewirr der Straßen einer Stadt auf den richtigen Anfangspunkt, so kann man im Schlaf bis zur nächsten Stadt durchfahren, ohne auf Wegkreuzungen achten zu brauchen.

Die Geschwindigkeit, die diese Eigenart der russischen Chausseen diesseits Moskaus in Verbindung mit ihrer fast durchweg tadellosen Oberfläche zuläßt, ist daher enorm. Der schnellste Kurierzug braucht von Petersburg bis Moskau auf fast linearer Strecke zwölf Stunden, Hémerly legte auf dem weiteren Chausseeweg dieselbe Strecke auf seinem siegreichen Benz-Wagen bei der Wettfahrt Anfang Juli in nur etwas über neun Stunden zurück . .

Um 4 Uhr früh setzten wir am Montag unsere Reise fort. Da wir für das Auto kein geeignetes Schlafgemach gefunden hatten, mußte es über Nacht im Hof stehen bleiben. Das nahm



Stadttor in Moskau.

es uns wohl übel und zeigte uns am Morgen eine lahme Hinterhand. Die Reparatur dauerte fast eine Stunde. Dann ging's aber um so flotter los.

Der Ort liegt an einem alten, für Dampferverkehr unzulänglichen Kanalsystem, das mittels zweier kleiner Nebenflüsse die Wolga mit der Newa verbindet. Ueber zwei lange Holzbrücken kamen wir in eine üppige Wiesenlandschaft, deren Nähe sich durch große Viehherden ankündigte, welche in den Dörfern gerade ausgetrieben wurden und uns zu vorübergehend ganz langsamer Fahrt nötigten. Eine Kuh hatte dabei die Freundlichkeit, trotzdem wir auf unserer Autoschalmey, die wir in Moskau neu erstanden hatten, die grellsten Töne produzierten und dazu den Motor ordentlich brummen ließen, erst dann uns freie Bahn zu geben, als ihr Hinterteil das Glas eines unserer Scheinwerfer eingedrückt hatte.

Originell war die Art der Bauern, die Pferde überall sich selbst zu überlassen. Frei, hier und da nur an den beiden Vorderfüßen gefesselt, weideten sie ohne jede Aufsicht an den Grabenrändern, im Walde, auf den Wiesen oder liefen wie richtige Haustiere zwischen den Dorfhäusern umher. Jedesmal gab es dann einen schönen Wettlauf der kräftigen Tiere mit unserem Wagen, bis sie von dem nutzlosen Morgengalopp genug hatten und uns erstaunt nachsahen.

Bald wurde das Gelände welliger, Bald löste die Wiesen ab, und ehe wir uns versahen, waren wir mitten drin in den Berg Höhen von Waldai, dem Quellengebiet der Wolga, in seiner äußeren Struktur dem mittleren Ural zum Verwechseln ähnlich. Auch hier gehen die höchsten Höhen kaum über 300 Meter hinaus, auch hier schier endlose Berge und Täler, überdeckt, so weit das Auge reicht, von dichten, hohen Wäldern.

Um 6 Uhr etwa erreichten wir den auf einer der Höhen, an einem malerischen See gelegenen Ort Waldai.

Da wir Telegramme aufgeben wollten, machten wir vor dem Postamt halt, fanden die Tür aber verschlossen. Wir waren allzu frühe Gäste. Erst nach längerem Klopfen öffnete sie sich und heraus trat — ein mit Säbel und Bajonettgewehr bewaffneter Soldat.

In dem auf diese Weise wohl gegen revolutionäre Ueberfälle geschützten Amtsraum fand sich nach weiterem Warten ein Unterbeamter in notdürftiger Morgentoilette ein. Wir setzten eine kurze Depesche nach Moskau, eine gleiche nach Petersburg und eine längere nach Berlin auf. Als wir die letztere abgaben, erschien der Oberbeamte eilig und verwundert ob der großen Arbeit, die ihm Fremdlinge schon in so früher Morgenstunde verursachten. Er akzeptierte die kleinen Telegramme, das große wies er mit dem Bedeuten zurück, daß er nur Depeschen annehmen könne, die auf ein Formular heraufgehen.

Wir wollten darauf jedes der drei Blätter einfach mit der Berliner Adresse versehen, aber auch das durfte nicht geschehen. Ich präsentierte nun mein Empfehlungsschreiben des russischen



Vor der Abfahrt von der Protos-Garage in Moskau.
Fuchs. Reiberger. Dr. Donalies. Koepfen.

Ministers des Innern. Der Beamte studierte es aufmerksam, sprang dann auf, holte ein großes Tarifbuch herbei und indem er abwechselnd auf das aufgeschlagene Buch und auf seine Brust schlug, entströmte ein unerschöpflicher Schwall von hastigen Worten dem Gehege seiner Zähne, die wir natürlich nicht verstanden, mit denen er aber wohl sagen wollte: ich bin ein treuer Staatsdiener und ergeben allen Ministern und Excellenzen, aber ich kenne meine Pflicht, ein Formular, mehr gibt es nicht!

Was half's? Wir zogen das lange Telegramm in ein kurzes zusammen, wie es der Beamte wünschte, und mit einem Zeitverlust von mehr als einer halben Stunde, wie wir es nicht gewünscht hatten, fuhren wir davon.

Wir waren um eine Erfahrung reicher und erfuhren später dazu, daß auf Bahnpostämtern überhaupt keine deutschen Telegramme angenommen werden. Nach Meinung der russischen Bahnpost muß Deutsch nicht zu den Kultursprachen gehören...

Den Zeitverlust holten wir durch forcierte Fahrt bald ein. Die langen Berge hinab sausten wir mit 80, 90 und mehr Kilometer Geschwindigkeit. Auch zwei Federbrüche — Nr. 19 und 20 seit Wladiwostok! — hielten uns nicht lange auf, ihnen wurde mit Gummipuffern und einem Montierhebel rasch begegnet, und erst kurz vor Nowgorod zwang uns eine in Reparatur begriffene Chausseestrecke zum Abstoppen. Der alten Feste selbst, berühmt als mittelalterliche Handelsempore und blühende Stadtrepublik, der Zwan der Schreckliche durch ein entsetzliches Blutbad 1570 den Garaus machte, durften wir leider ebenfalls keine längere Zeit widmen, sondern mußten uns begnügen, in langsamer Fahrt an dem ehemaligen „Deutschen Hof“ vorbei die eiserne Brücke über den Walchow zu passieren, den Abfluß des Ilmensees nach dem Ladoga, und mitten durch den noch heut mit hohen, restaurierten Turmmauern umgebenen Kreml zu fahren, wo ein großes Denkmal aus Gußeisen in Form eines riesigen Reichsapfels mit allerhand Figuren an das tausendjährige Bestehen Rußlands erinnert und schon von weitem unsere Blicke

anzog. Die heutige stille Stadt ist kaum ein Schatten jener großen Zeit, da es übermütig hieß: „Wer kann wider Gott und Nowgorod!“ Im Original zeugen von der einstigen Herrlichkeit nur noch die breiten Kreml- und Stadtgräben und verwitterte Teile der ehemaligen Außenmauern.

Es war etwa 5 Uhr nachmittags geworden, als wir durch das Preußische Tor aus dem Nowgoroder Kreml herausfahren und über die Petersburgkaja bald

wieder die Chaussee gewannen, und es war 7 Uhr abends vorbei, als nach einer strammen Gesamtfahrt von 400 Kilometern die waldbversteckten Petersburger Datschen-Vororte auftauchten und wir in einer Ortschaft mit schönen, alten Bäumen an einer Wegbiegung plötzlich eine Anzahl Automobile erblickten, deren Injassen uns lebhaft begrüßten.

Der Ort stellte sich als Zarstkoje Selo heraus, zu deutsch „Zarendorf“, und die Herren und Damen waren Mitglieder des Allrussischen Automobilklubs von Petersburg, die uns auf unsere Benachrichtigung hin einholen kamen. Die Abneigung unseres Wagens gegen Großstädte bewies sich auch hier. Als wir nach der Begrüßung ansfahren wollten, streifte der Motor. Wir hatten unterwegs einige kurze Aufenthalte dadurch gehabt, daß in den Benzintank durch unreinen Betriebsstoff kleine papierartige Fremdkörper hineingekommen waren, welche die Spritzdüse des



Untermweg von Moskau nach Petersburg: Teilnahme der russischen Dorfjugend am Frühstück.



Die vom Zaren für den ersten in Petersburg ankommenden Wagen gestiftete und von uns gewonnene Medaille.

Bergasers öfters verstopften. Der Schaden war auch hier schnell behoben, aber nach einigen zaghaften Schritten blieb die Maschine aufs neue stehen. Es mangelte ihr an Benzin, und eins der Petersburger Autos hatte die Freundlichkeit, uns auszuhelfen.

Dann ging es durch Zarskoje Selo an dem großen und vornehmen, in Hellgrün und Weiß gehaltenen Sommerhloß vorbei und durch ganz herrliche, breite und bildsaubere Parkstraßen nach dem nächsten Petersburger Vorort Pulkowo, der auf einem Hügel das Kaiserliche Observatorium trägt. Auf elektrischem Wege wird von hier aus in der Peter Pauls-Zitadelle ein Kanonenschuß gelöst, der den Petersburgern täglich die astronomisch genaue Mittagsstunde anzeigt. In schnurgerader Linie führt die Chaussee weiter durch einen großen, von Katharina der Zweiten erbauten Triumphbogen bis in die Stadt hinein. Von den vielen schönen Landhäusern und Sommerhütten zu beiden Seiten der Straße konnten wir leider nicht viel sehen, da sich durch die Automobile hier ein Staub entwickelte, wie ich ihn dicker, feiner, atembeschwerender selten gesehen habe.

Wir hatten schon manches geschluckt und schluckten auch diesen Staub herunter, waren aber doch froh, als die Räder auf Pflaster kamen und wir durch breite, menschenbelebte Straßen und dann längs der Fontanka, einen der vielen Petersburger Kanäle, unserem Ziel entgegeneilten, dem Heim des Autoklubs.



Denkmal in Nowgorod zur Erinnerung an das 1000jährige Bestehen des russischen Reiches.

Während unser Wagen in der Klubgarage eine vorzügliche Unterkunft fand, wurden wir in den Klubräumen von dem Präsidenten und zahlreichen Mitgliedern auf das liebenswürdigste mit einem Willkommentrunk begrüßt.

Nach dem Tschita-Preis war nun auch der zweite Preis unser. Zu unserer Ueberraschung hörten wir, daß Seine Majestät der Zar selbst eine Medaille für den ersten in Petersburg ankommenden Wagen gestiftet, und der Ehrenpräsident des Allrussischen Automobilklubs, Großfürst Michael Alexandrowitsch, der jüngere Bruder des Zaren, eine prächtige Goldschale als Preis für denjenigen Wagen ausgesetzt hatte, der zuerst an dem Ziel Paris anlangen würde.

Die Zaren-Medaille hatten wir errungen. Nach der alten befanden wir uns nun in der neuen Residenz des russischen Reiches. Die deutsche Grenze winkte nicht mehr allzu weit, und die großfürstliche Goldschale bildete einen weiteren Ansporn, unsere Reise so bald wie möglich zu einem guten Ende zu führen.



Die unserm Wagen zugefallene Goldschale, gestiftet vom Großfürsten Michael Alexandrowitsch, Ehrenpräsidenten des Allrussischen Automobilklubs.



Der deutsche Wagen im Schloßhof von Gatschina.
Aufgenommen von Ihrer Majestät der Kaiserin-Mutter
Maria Feodorowna von Rußland.

19. Kapitel.

In einem Gewaltmarsch zur deutschen Grenze.

Weisse Nächte an der Newa. — Empfang in Gatschina durch die Kaiserin-Mutter. — Großfürst Michael Alexandrowitsch gibt das Geleit. — Nachtquartier in einer Sägemühle. — Ein 17 $\frac{1}{2}$ stündiger Gewaltmarsch. — Mejbiza und Dünaburg. — Ueber Kowno nach Wirballen. — Jubelnder Empfang an der Grenze. — Der Tagesreferat von „New York—Paris“.

Abends 11 Uhr in einem Restaurant an der Newa.

Die breite Terrasse erfüllt von einem eleganten Publikum, das lebhaft konversiert und eifrig den Speisen zuspricht, die weiß gekleidete Tschelowjets auf großen silbernen Schüsseln herbeitragen.

Der Widerschein der elektrischen Kandelaber tanzt auf den leise vorüberziehenden Newawellen, Sektpropfen knallen, wundervolle weiße Steine blitzen mit dunklen Augen um die Wette, aus den Theatern und Konzerten rauschen, von schnellen Orlov-Trabern hierhergebracht, immer neue Gäste herein, in kostbaren Abendmänteln, in großer Toilette, in Frack und weißer Binde.

Das elegante Petersburg weiß zu leben. Der Russe liebt es, in Fülle zu genießen und die Nacht zum Tage zu gestalten. Die großen Geschäfte werden erst um 9 Uhr vormittags geöffnet. Früher ist doch kein wertvoller Käufer da. Die großen Restaurants sind die ganze Nacht über offen. Früher geht doch fast niemand nach Hause.

Und es ist, als käme die Natur dem Bedürfnis des langen Schwärmens entgegen. Die Nacht ist hier keine Nacht. Auch wenn man all diese elektrischen Glühkörper ausdrehen wollte, würde es jetzt, zwischen 11 und 12 Uhr abends, hell genug sein, um ein Bachhühnchen zu zerlegen, ein heruntergefallenes Goldstück zu finden, eine Zeitung zu entziffern.

Die weißen Nächte des Petersburger Hochsommers, die seltsamen Vorspiele des arktischen Halbjahrestages!

Deutlich, wie in der ersten Dämmerung eines Sommerabends, dehnt sich die breite Newa zwischen der Troizki- und Alexander-Brücke, liegt massiv und langgestreckt mit ihren unheimlichen Kasematten drüben die Peter Pauls-Festung auf ihrer Insel mit dem ersten kleinen Häuschen in der Nähe, das Peter der Große bewohnte, als er die neue Hauptstadt seines Reichs auf den Newasümpfen erstehen ließ. Wie in einer magischen Mitternachtsparade reihen sich am diesseitigen Ufer entlang die Paläste, an denen er und seine Nachfolger bauten: die große Admiralität mit dem Alexander-Garten, dem berühmten Peter-Standbild und der goldenen Kuppel, durch die der Meridian von Petersburg geht, das Winterpalais, der eigentliche Wohnsitz der Zarenfamilie, mit den gewaltigen Kunstschätzen der alten und neuen Eremitage, nebenan das Marmorpalais und mehrere andere, von Großfürsten bewohnte Schlösser, bis zu dem Marsfeld und dem riesigen, entzückenden Sommergarten, von einem pompösen Eisengitter nach der Newaseite abgeschlossen, in dessen Nähe das Attentat auf Alexander II. verübt wurde, und unter dessen alten Eichen und Linden der große Peter sich ein Sommerschlößchen gebaut hatte, ein bescheidenes zweistöckiges Häuschen ohne jeden zarischen Zierat, das noch heute dasteht.

Weithin dehnt sich drüben auf den von den Mündungsarmen der Newa gebildeten Inseln die Stadt, deren Hauptteil diesseits auf dem südlichen „Festland“ liegt, viele Kuppeln und Türme ragen in die helle, warme Nacht, viele Lichter spiegeln sich in den träge vorüberziehenden Wassern, in denen schon die alten Wikinger und Normannen zu Gast waren, und an denen ich nun, ein moderner Weltumfahrer, saß, vom Lurus unserer Zeit umgeben, und auf das Flüstern lauschte, das mit den Wellen durch die weiße Nacht zog . . .

Mancherlei Besorgungen nahmen den nächsten Vormittag in Anspruch. Wie es hieß, sollten wir nach der Ausfahrt in



Der Newski-Prospekt, die Hauptstraße St. Petersburgs.

Gatschina empfangen werden. Wer von der Zarenfamilie zugegen sein würde, konnte nicht gesagt werden, jedenfalls wollten wir das Auto und uns selbst in möglichst properem Zustand präsentieren. Abermals bekam das Auto auch neue Vorderfedern, und für alle Fälle nahmen wir ein Reservepaar mit. In der ganz mustergültigen großen Garage des Automobilklubs wurde alles aufs beste hergerichtet, und bald nach 1 Uhr fuhren wir ab, vom Klub noch auf dem Wagen mit einem Abschiedstrunk bedacht.

Unsere Ankunft hatte in dem großen Petersburg nicht viel Aufsehen erregt. Das Interesse der Straße gehört hier anderen Dingen. Bei unserer Abfahrt wirkten offenbar die ausführlichen und freundlichen Artikel mit, die uns die Morgenblätter gewidmet hatten, und wir wurden vielfach lebhaft begrüßt. Mit einem Piloten und Herrn Gebhard an Bord, den uns die Moskauer Protos-Filiale zur Unterstützung per Bahn nachgeschickt hatte, und der uns auf das hilfreichste zur Hand war, ging es, sechs Mann hoch, ziemlich auf demselben Weg, auf dem wir gekommen waren, durch die schönen, breiten, aber

nicht sehr sauberen Straßen der Residenz, vorbei an mächtigen, meistens rot gestrichenen öffentlichen Gebäuden, an prächtigen Kirchen und breiten Kanälen in das Labyrinth der Vorstädte und wieder auf die Staubchauffee nach Pulkowo hinaus, die sich jetzt aber viel staubfreier als gestern zeigte, da ein kräftiger Gewitterregen in den Frühstunden niedergegangen war.

In rascher Fahrt erreichten wir um 2 $\frac{1}{2}$ Uhr das 45 Kilometer südlich von Petersburg gelegene Gatschina und fuhren



Ein charakteristisches Bild aus St. Petersburg: Leichenbegängnis eines vornehmen Russen.

an den Wachen vorbei in einen Hof des gewaltigen Schloßkomplexes hinein.

Ein Offizier erschien und fragte nach unserem Begehre. Wir wurden in einen anderen Hof genötigt, wo ein Adjutant mit uns verhandelte. Nach einiger Zeit mußten wir wieder in den ersten Hof zurückfahren und wurden nun von dem General Daschko begrüßt, einem äußerst liebenswürdigen, deutsch sprechenden Offizier, dem Chef des Hofstaats Ihrer Majestät der Kaiserin-Mutter Maria Feodorowna.

Es dauerte nicht lange, als Ihre Majestät selbst erschien. In ihrer Begleitung befanden sich ihre Tochter, Großfürstin Xenia Alexandrowna, und der junge Prinz Christofor von Griechenland.

Freundlich lächelnd nahm die Kaiserin=Mutter unsere Vorstellung entgegen und betrachtete dann in hohem Maße interessiert unseren Wagen, fragte nach diesem und jenem, ließ sich die Motorhaube öffnen und sich das ganze Unternehmen beschreiben.

„Und Sie sind auch wohl und frisch“, wandte sich die Kaiserin=Mutter an Fuchs und Neuberger, die ihre schwarzen und schwielen Hände vorzeigen mußten, die stummen Zeugen ihrer mühevollen Chauffeur- und Mechanikerarbeiten.

„Ich freue mich außerordentlich über Ihren Besuch. Nun müssen Sie aber stillhalten, ich will Sie alle mit dem Wagen photographieren.“

Das Auto wurde zu diesem Zweck aus dem Schatten, in dem es gestanden hatte, in die Sonne nahe dem von einem Posten bewachten Eingang gefahren, aus dem die Kaiserin=Mutter erschienen war. Gerne erteilte Ihre Majestät dann auch mir die Erlaubnis zu einer Aufnahme am Wagen.

Es war eine so liebenswürdige und ungezwungene Begegnung, wie wir sie uns reizender nicht wünschen konnten.

„Ich sehe Sie noch“, damit verabschiedete sich die Kaiserin=Mutter vorläufig, indem sie jedem von uns die Hand reichte.

Wir wurden nun in die Parterrezimmer des Generals Daschko gebeten, wo ein kleiner Imbiß für uns bereitgestellt war. Aber ehe es noch zum Sitzen kam, knatterte auf dem Hof Motorgeräusch, und der Großfürst Michael Alexandrowitsch war gekommen, der Stifter der Goldschale, der telephonisch von unserer Anwesenheit unterrichtet worden war.

Einen großen, schlanken, jungen Mann lernten wir in ihm kennen, sehr ähnlich seinem Bruder, dem Zaren, nur ohne Vollbart und ebenfalls außerordentlich liebenswürdig und interessiert für unsere Fahrt.

Er wählte Englisch als Unterhaltungssprache und ließ sich alles eingehend erklären. Ausführlich mußte ich ihm besonders von der Reise durch Sibirien, von der Fahrt auf dem Eisenbahndamm, von dem Verhalten der Bevölkerung und der Parforcefahrt von Zekaterinburg nach Moskau berichten.

Auch mit den übrigen Anwesenden unterhielt er sich längere Zeit.

Dann mußten wir zum Frühstück zurück, wobei wir hörten, daß Ihre Majestät, die Zarin, bis gegen Mittag aus Peterhof dagewesen, dann aber abgefahren war, da sich unsere Ankunft verzögerte. Wir konnten nur bedauern, nicht genügend darüber unterrichtet gewesen zu sein, zu welcher Stunde wir hier erwartet worden waren.

Als wir wieder zum Wagen kamen, fanden sich auch die Fürstlichkeiten wieder ein, Großfürst Michael Alexandrowitsch nahm am Steuer seines großen, bordeauxrot karossierten Doppelphaethon, seine Schwester Großfürstin Xenia, die er durch einen Kuß auf beide Wangen begrüßte und deren Gatte uns ebenfalls kurz guten Tag gesagt hatte, mit dem Prinzen im Fond Platz, und als wir unter Vorauffahren des großfürstlichen Wagens uns aus dem Hof in Bewegung setzen wollten, erschien auch die Kaiserin-Mutter noch einmal und winkte, solange wir sehen konnten, mit der Hand zum Abschied.

Die Schloßkompagnie trat ins Gewehr und rief Hurra, als unser großfürstlicher Führer uns an der Wache vorbei durch die Parkstraßen zur Chaussee geleitete.

Er fuhr uns noch eine Strecke voraus, bog dann zur Seite und stoppte ab.

Mit einem dreifachen Hurra sausten wir vorbei und sahen ihn dann zum Schloß umkehren. Eine Geleitehre, die uns nach den mancherlei Strapazen in dem ungeheuren russischen Reiche niemals geträumt hätte.

Der ganze Empfang hatte über 2½ Stunden gedauert, und in gehobener Stimmung suchten wir nun noch so weit als möglich zu kommen.



Der deutsche Wagen im Schloßhofe zu Gatschina.

Aufgenommen von Ihrer Majestät der Kaiserin-Mutter von Rußland.

Ueber eine ideal glatte Chaussee schnellte der Wagen in dem herrlichen Spätnachmittag wie ein Pfeil dahin. Auf fallend wenig Dörfer fanden wir an der erst kürzlich neu beschotterten Straße, und ziemlich dürftige Fichtenwälder bildeten unsere fast ständigen Begleiter.

Wir hofften noch bis zum Einbruch der Dunkelheit Pskow am Peipussee zu erreichen, uns Deutschen besser bekannt unter dem Namen Pleskau, der alten, zur Hanja gehörigen Handelsrepublik, aber wir mußten das Kennen aufgeben, als die Dunkelheit in dem Wald zu groß wurde und wir eine von elektrischem Licht hell erleuchtete Sägemühle passierten, deren Verwalter, ein würdiger Deutschrusse namens Timotheus, uns mit seinen jungen Töchtern in dem neu erbauten und noch in der Einrichtung begriffenen Wohnhause auf das bereitwilligste aufnahm.

Ein unter der Last der Schüsseln und Gerichte fast brechender Abendbrottisch, der uns noch so spät — es war gegen 10 $\frac{1}{2}$ Uhr geworden — serviert wurde, zeugte von echt deutsch-russischer Gastfreundlichkeit, und frohgemut schwangen wir uns am nächsten Morgen um 4 Uhr früh wieder auf den Wagen, um den Versuch zu machen, die letzte Etappe auf russischem Boden in einer Rekordtour zurückzulegen.

Die Gesamtstrecke von Petersburg bis zum russisch-deutschen Grenzzort Wirballen beträgt 835 Kilometer. Wir hatten davon in den gestrigen fünf Abendstunden, die uns nach Gatschina geblieben waren, 210 Kilometer hinter uns gebracht, so daß eine Tour von 625 Kilometern übrigblieb. Da hieß es sich

dranhaltend und dem Motor gut zuredend, wenn anders wir die Freude haben wollten, am späten Abend unsern Fuß auf heimatischen Boden zu setzen.

Herr Timotheus hatte uns gesagt, daß wir auf dieser Chausseestrecke überhaupt nicht nach Pleskau gekommen wären, das rechts von ihr liegen bleibt. Wir waren daher doppelt froh, gestern rechtzeitig abgestoppt zu haben, ehe wir die Maschine den Fährnissen einer Nachtfahrt aussetzten. Wir hatten noch immer keine Scheinwerfer, und auch der Eindruck war nicht repariert worden, den die phlegmatische Ruh aus dem Gouvernement Twer auf das eine unserer blinden Nachtaugen gemacht hatte. Bei den hellen russischen Nächten hielt ich Scheinwerfer für überflüssig. Wurde es gar zu dunkel, so war es auch Zeit, sich nach einem Unterkommen für ein paar Stunden Ruhe umzusehen.

Programmäßig begann unser Gewaltmarsch vom 22. Juli.

Hat der Motor eine Seele? Empfindet er mit, was die empfinden und denken, die ihn lenken? Uebertragen sich die Wünsche der Insassen durch einen Geheimkontakt auf die Organe der Maschine, so daß man glauben könnte, diese feinen und groben hastenden, durch- und miteinander arbeitenden Metallteile haben Nerven, Leben, Verständnis und Gefühl gleich denen, die sie schaffen und dazu benutzen, wie in einem Ueberlandsboot dahinzugleiten, als ob man fliege!

Wenn wir die Augen schlossen, konnten wir glauben, jetzt, in diesem frischen Morgen, auf dieser herrlichen Chaussee in der Tat zu fliegen und einen Gesang des Motors zu vernehmen, aus dem sein Herz klang, seine der unserigen gleiche Fröhlichkeit, daß es mit jedem Werk, der hinter uns liegen blieb, dem Vaterland näher ging, der gemeinsamen, geliebten, seit sechs Monaten entbehrten, oft heiß ersehnten Heimat!

Im Fluge passierten wir Ostrow, in einem großen Bogen über eine Flußbrücke nur die Peripherie der Stadt berührend. Der unendliche, magere ingermanländische Wald trat zurück und machte breiten Wiesen- und Ackerflächen Platz, die Dörfer wurden



Empfang der Protos-Mannschaft im kaiserlichen Schlosse in Gatschina.
Großfürstin Xenia, Großfürst Michael Alexandrowitsch und Prinz Christofor von Griechenland lassen sich vor dem deutschen Wagen vom Verfasser aufnehmen.

wieder zahlreicher, auch Bodenwellen stellten sich ein, und um 11 Uhr vormittags hielten wir in Rejbiza zu kurzer Benzin-einnahme und Mittagsrast, in dessen Nähe die romantischen Trümmer der großen alten Ordensburg Rossitten unsere Aufmerksamkeit auf sich zogen.

Nach kaum einer halben Stunde flogen wir weiter über hügelige Gelände, über welches die Chaussee in unabsehbar geraden Linien durch Feld und Wald schnitt, der hier wieder üppigere Laubformen zeigte. Gegen 4 Uhr kam das hohe Schloß von Dünaburg in Sicht, das malerisch auf steilem Ufer an der Düna liegt. Die Stadt selbst lernten wir nicht gerade vorteilhaft kennen. Wir hielten auf einem Platz, auf dem gerade Markt stattfand. Unbeschreiblich unsauber sah es da aus, und unbeschreiblich armselig waren die Leute gekleidet, die unseren Wagen bald in neugierigen Scharen umringten.

Zum erstenmal sahen wir hier polnische Juden. Einer führte eine Droschke, ein unglaubliches, altes, zeretztes, mit einem wahren Schinder bespanntes Gefährt, auf dem er sich aufrecht hinstellte, um über den Menschenwall hinweg tief-sinnig das Auto zu betrachten, die kommende Konkurrenz, während er mit dem Peitschenstiel in den Kasten fuhr und da scheuernd hin und her fuhr.

Das Händlervolk, das uns umstand, folgte mit höchster Aufmerksamkeit dem nicht gerade interessanten Vorgang der Einfüllung von Benzin, das ein junger Drogist uns mit großer Zungenfertigkeit aus einer riesigen Glasflasche verkaufte.

Wir waren froh, als wir aus dem üblen Marktgewimmel und der sengenden Sonnenhitze wieder heraus waren und über eine eiserne Hängebrücke die Düna überschritten, um in rascher Fahrt durch gut bebautes wald-, hügel- und seenreiches Land und durch einige kleine Städte nach 7 $\frac{1}{2}$ Uhr abends die große Festung Rowno und den Niemen an derselben Stelle zu erreichen, wo die traurigen Ueberreste der Napoleonischen Großen Armee an diesen breiten Grenzfluß von Rußland und Polen gelangt waren.

Nur noch rund 90 Kilometer trennten uns von der Grenze!

Ohne viel Umstände fragten wir uns durch die Stadt zurecht und ließen dem Akzelerator wieder freien Lauf, sobald wir die nun etwas schlechter werdende Chaussee aufs neue vor uns hatten.



Die Parkstraße in Jarosloje Selo.

In den Dörfern und Flecken, die wir passierten, schien die ganze Bevölkerung den schönen Feierabend auf der Hauptstraße zu verbringen und erwartete entweder das in großen Scharen von den Feldern heimkehrende Vieh oder — uns. Je näher wir der Grenze kamen, und je mehr wir das Vieh schon in die Ställe gesperrt fanden, desto mehr merkten wir auch, daß die Erwartung uns galt, daß die Dorfstraßen immer dichter mit Menschen besetzt waren, welche die Gendarmen von der Mitte der Fahrstraße zurückscheuchten, um uns dann stramm militärisch zu grüßen. Immer deutlicher wandelte sich die bloße Neugier in freudige Teilnahme, und als wir wieder in eine größere Ortschaft hineinsauften, klangen die ganze Hauptstraße entlang lebhaftes Hurras an unsere Ohren, und der Jubel schwoll da hinten, wo die Menschen sich an den Häusern und auf der Straße in dichten Massen häuften, zu donnernden Salven, und tausend Hände winkten uns in freudiger Erregung entgegen.



Am Grenzstein.

Empfang an der deutsch-russischen Grenze durch die Vertreter des kaiserlichen Automobilklubs, des Ostdeutschen Automobilklubs und durch Direktor Heymann von den Protos-Werken.

Wir mußten halten, wir wurden umringt, es war 9½ Uhr geworden und niemand zu erkennen. Man sprach auf uns ein, ich hörte meinen Namen rufen, aber vor Lärm konnte man nichts weiter verstehen.

Weshalb hielt man uns auf?

Fuhren wir noch immer in Gedanken, wie wir seit 4 Uhr morgens gefahren waren? Waren wir blind und taub für das, was vor uns lag, zum Greifen nahe, und zu uns mit tausend Stimmen schrie?

Die Grenze!

Wahrhaftig, wir waren unversehens nach Wirballen gekommen, wir hielten vor dem russischen Grenzzollamt, wir wurden von Beamten in weißen Röcken aufgefordert, schnell unsere Pässe zum Bisum zu reichen, wir wurden von Freunden und Bekannten begrüßt, die uns freudig bewegt an der Schwelle der Heimat willkommen hießen!



In Königsberg.

Man stieg zu uns auf den Wagen, man reichte uns in kaum einer Minute unsere Pässe wieder, das Auto zog an und stoppte gleich wieder, ein neuer großer Menschenhaufen schrie und winkte uns zu — mit einem sanften, kurzen Satz waren wir über die Grenze gesprungen!

Welch ein Jubel! Auf deutschem Boden!

Im Namen des Kaiserlichen Automobilklubs wurden wir von Herrn Migeod-Königsberg begrüßt, Direktor Heymann von den Protos-Werken war mit einem großen Wagen herbeigeeilt, um uns ebenfalls willkommen zu heißen, mehrere Mitglieder des Ostdeutschen Automobilklubs waren mit ihren Autos zur Einholung nach der Hauptstadt Ostpreußens zur Stelle, ganz Ghdtkuhnen schien uns erwartet zu haben, des Begrüßens und Händeschüttelns war kaum ein Ende, und von großen Scharen begleitet setzten wir uns langsam bis zu dem Hotel in Bewegung, in dem wir das erste Quartier im Bereich des deutschen Adlers nahmen.

Der russische Doppeladler, der uns genau zwei Monate lang beschirmt hatte, lag hinter uns, hinter uns auch der heutige Gewaltmarsch, der einen neuen Rekord darstellte.

Ohne die kleinste Panne, ohne jeden unfreiwilligen Aufenthalt 625 Kilometer in $17\frac{1}{2}$ Stunden, von denen etwa eine Stunde auf die beiden Stops zur Benzineinnahme entfiel! Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 40 Kilometern in der Stunde hatten wir das mit unserer 17/30 PS.-Maschine erreicht!

Es war der Tagesrekord der ganzen Wettfahrt.

Der Thomas-Wagen brachte es am 22. März beim Abstieg aus der Sierra Nevada nach San Francisco als Höchstleistung aller übrigen Wagen auf 614,6 Kilometer. Wir haben ihn am 22. Juli mit rund zehn Kilometern auf einer Strecke geschlagen, die keinerlei dauerndes Gefälle aufwies.

*

20. Kapitel.

In Berlin.

Unter Geleit von Cydtkuhnen nach Königsberg und Elbing. — Weinahe verfahren. Fülehne statt Landsberg. — Die deutschen Landsleute. — Die Panne vor den Toren. — Empfang in Müncheberg. — Einfahrt in die Reichshauptstadt. — Im Verlag Ullstein. — Der Kaiserliche Automobilklub als Wirt. — Abfahrt nach Potsdam.

Auf deutschem Boden — wie lange hatten wir uns das gewünscht, und wie schön war das nun in Erfüllung gegangen!

Was konnte uns jetzt noch viel passieren?

Wir waren im Vaterland, das uns alle Hilfsmittel bot, glänzende Chausseen lagen bis zum Ziel Paris vor uns, Freunde und Bekannte hatten sich zu unserer Begleitung mit ihren Wagen eingefunden, wie beim Fürsten Borghese im Jahre zuvor machte Herr Migeod mit seiner Gattin auf einem schnellen Konnick-Wagen den Piloten, Terrainhindernisse gab es nicht mehr, wir brauchten uns bei den Begrüßungen, die man uns bot, nur nicht allzu lange aufzuhalten, und wir mußten das Ziel der Gesamtfahrt jetzt ungefährdet vor den uns nachsehenden Amerikanern erreichen.

Wo sie steckten, wußten wir freilich nicht genau. Wir hatten zuletzt in Petersburg gehört, daß sie bis zum 20. Juli abends noch nicht in Moskau angekommen waren. Wir konnten unseren Vorsprung daher auf zwei bis drei Tage schätzen, und die auf den wenigen Etappen bis Paris einzuholen, war auch dem stärksten Wagen nicht gut möglich, wenn uns nichts Besonderes passierte.

Wenn! . . .

Dem mußten wir nach Möglichkeit vorbeugen.

Wir wollten rasch, aber sicher weitermarschieren. Rekordfahrten waren nicht mehr nötig. Die guten Wege brachten

uns schnell genug, wie auf Freundeshänden, vorwärts. Vor häßlichen Zufällen ist allerdings niemand sicher, aber sobald sollte das „Wenn“ keine Gewalt über uns gewinnen.

Ohne Ueberstürzung begannen wir in Gydtkuhnen die deutsche Fahrt am 23. Juli um 5 Uhr morgens.



Die letzte Panne vor Berlin.

Durch die kleinen ostpreußischen Städte Stallupönen, Gumbinnen, Insterburg, Wehlau ging es in schnellem Zuge nach Königsberg hinein, wo wir um 8 Uhr vor dem Deutschen Haus hielten und im Lokal des Ostdeutschen Automobilklubs durch ein Frühstück aufs netteste bewirtet wurden. Hier begrüßte uns als dritter Vertreter der „B. Z. am Mittag“ Redakteur M. Schmidt, und je näher wir nun Berlin kamen, desto mehr stand unsere Fahrt unter der Kontrolle der Deffentlichkeit, da beinahe aus jedem Nest fortan Telegramme über unsere Durchfahrt nach der Reichshauptstadt gingen. Nach anderthalbstündigem Aufent-



Neuberger. Fuchs.

Obst. Koeppen. Dr. Donafles.

Unter den Linden.



Ankunft in Königsberg.

halt fuhren wir von Königsberg nach Elbing weiter, wo uns durch die dortigen Komnic-Werke ein opulentes Mittagsmahl geboten wurde. Hier verabschiedeten sich die Königsberger Wagen, und nur noch Herr Heymann bildete mit seinem Protos-Sechszylinder unsere Begleitung.

So glänzend die westrussischen Chausseen gewesen waren, so merkten wir doch hier schon im nördlichen deutschen Zipfel, daß es noch bessere Chausfierung, noch glattere Brücken, noch schnellere Fahrstraßen gibt. Wie von selbst glitten wir vorwärts und konnten jeden Aufenthalt mühelos wieder ausgleichen.

Bei Dirschau hätten wir uns beinahe verfahren, da wir nicht rechtzeitig auf die große eiserne Brücke abbogen, die über

die Weichsel führt. Am Bahnhof begrüßten uns dann Herr und Frau Dr. Sternberg, die uns seinerzeit das Geleit bis Hamburg gegeben hatten, und fuhren nun im Heymann'schen Wagen mit.

Unsere Absicht, an diesem Abend bis Landsberg zu kommen, ging fehl, da wir den Begleitwagen durch eine Panne, die ihm widerfuhr, verloren und dann an einer der vielen Wegkreuzungen nicht aufgepaßt hatten, wo der richtige Weg weiterlief. Wir machten um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr abends in Zilehne nach einer Fahrtleistung von rund 550 Kilometern halt und brachen morgens 4 Uhr nach Landsberg auf, wo wir den Begleitwagen wiederfanden, der einige Meilste um uns ausgestanden hatte.

Um 11 Uhr vormittags hatten wir versprochen, in Berlin zu sein. Wir eilten nun, um unser Programm trotz des gemachten Umwegs einzuhalten.

Das andauernd schöne Wetter begünstigte unsere Fahrt. In Küstrin trafen wir auf die ersten Automobile, die uns die Reichshauptstadt entgegen sandte. Die Begrüßungen durch die Bevölkerung waren seit der Grenze äußerst herzlich und gestalteten sich bei der alten Marienburg besonders rührend. Hier hatten sich die ganzen Schulen des Orts, die kleinen Mädels in hellen Festkleidchen, aufgestellt, und mit ihren frischen Stimmchen riefen sie begeistert Hurra und schwenkten dazu einen Wald von kleinen, lustig flatternden Fahnen.

Man hatte uns in gut gemeinten Ansprachen auf heimischem Boden gefeiert, und wir ersahen daraus das eine, daß wir bei den Erwachsenen auf Anerkennung trafen. Bei der Jugend fanden wir Begeisterung. Was konnten wir mehr wünschen? . . .

Und doch wurde alles Erwarten und alles Wünschen durch den Empfang bei weitem übertroffen, den uns die Bevölkerung der Hauptstadt selbst bereitete!

Die Berliner wurden trotz unseres guten Willens auf eine kleine Geduldprobe gestellt. Bald hinter Küstrin platzte ein Hinterreifen und die Reparatur nahm fast eine Stunde



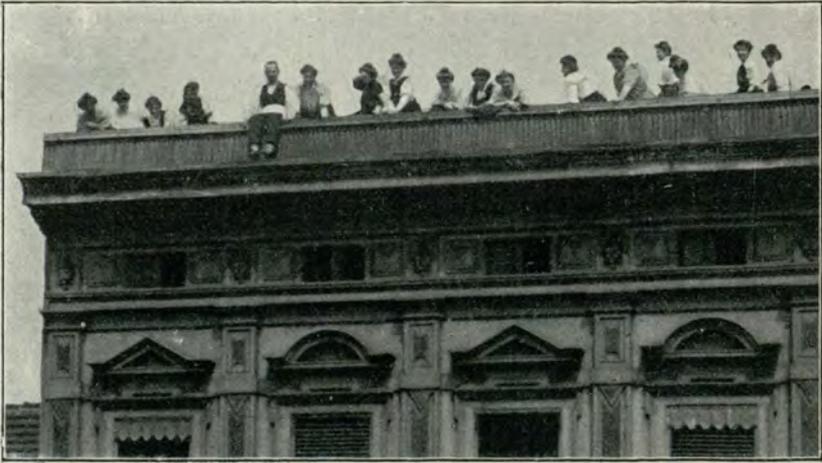
Einfahrt in Berlin: Durch die Königstraße nach dem Rathaus.

in Anspruch. Seit Petersburg die erste Panne und die übliche Reverenz vor der Großstadt, die auch hier nicht ausblieb!

Und in Müncheberg ein neuer, diesmal freudigerer Aufenthalt!

Schon von weitem sahen wir die Straße von einer Menschenmauer gesperrt und eine ganze Reihe von Automobilen aufgefahren, die uns alle erwarteten. Ein Hurra aus tausend Kehlen war unser Willkommen, und von allen Seiten streckten sich beglückwünschende Hände entgegen.

Vom Kaiserlichen Automobilklub waren fast alle in Berlin in dieser Sommerzeit anwesenden Mitglieder zugegen, und Graf Adalbert v. Sierstorpf, der Vorsitzende des Arbeitsausschusses



Auf den Dächern in Erwartung der Ankunft.

und der Sportkommission, ließ es sich nicht nehmen, uns namens des Klubs vor den Toren Berlins zu begrüßen und in die Stadt hineinzubegleiten. Vom Großen Generalstab waren einige mir persönlich näherstehende Kameraden erschienen, vom Berliner Automobilklub reichte uns Herr Joachim die Hand, Industrie und Presse hatten ihre Vertreter entsandt, und hier war es auch, wo ich meine Berliner Verwandten zum erstenmal wiederjah, denen ich so manche Sorge bereitet hatte. Nur meine Eltern hatten es in Rücksicht auf das hohe Alter meines Vaters vor-



Die riesige Menschenmenge vor dem Verlagshause Ullstein & Co. in der Kochstraße.



Ankunft vor dem Verlagshause der „V. Z. am Mittag“.

gezogen, mich nicht im Trubel der Straße, sondern erst im Ullsteinschen Verlagshause in Berlin zu begrüßen.

In flotter Fahrt ging es nun unter dem Geleit aller der vielen Wagen unter beinahe lebensgefährlichem Staub und Gedränge der Reichshauptstadt entgegen, wo wir schon in der Frankfurter Allee durch die zahlreich herbeigeströmten Menschen gezwungen wurden, unser Tempo auf ein Minimum herabzusetzen.

Auf den Promenadenwegen, auf den Trottoirs, auf dem Straßendamm, an allen Fenstern, bis hinauf in die vierte Etage, auf Wagen, auf Neubauten, auf Vorsprüngen und Bänken, kurz überall, wo sich ein Standort bot, harrten die Einwohner unseres Kommens und begrüßten uns auf das lebhafteste mit Blumen, Zurufen und Tüchererschwenken.

Zimmer dichter wurde das Gedränge, immer schwieriger das Vorwärtstommen, immer freudiger und volltöniger das Hurra, das uns von allen Seiten entgegenscholl, und in dem die hellen Stimmen der lieben schulfreien Schuljugend besonders kräftig herausklangen. Es war Ferienzeit, und alle diese kleinen Berliner, die in keine Sommerfrische mitgekonnt hatten, schienen nun vor Vergnügen über das Schauspiel, das sie vor den Vereisten voraus hatten, ganz aus dem Häuschen zu sein. Wiederholt mußten wir abstoppen, da der Verkehr vor uns stockte und immer neue Massen zu Fuß und zu Wagen zu den Straßen herbeieilten, durch die wir fuhren.

Nun ging's am Kaiserlichen Schloß vorbei die Linden entlang. Auch hier überall unabsehbare Menschencharen, in vielen Reihen bis zu den Hausfronten, und die Balkons und Fenster, wo wir hinschauten, voll besetzt bis zum Dach von winkenden, rufenden, grüßenden Berlinern und Fremden. Um die Kranzler-Ecke brandete es wie um hochragende Klippen, durch den Engpaß bis zur Passage wanden wir uns in vielen Stops, und als wir endlich in die Kochstraße bogen: ein Meer von Köpfen, ein Orkan von Jubel und ein Weiterkommen einfach unmöglich, so sehr sich die Schutzleute zu Fuß und zu Pferde auch Mühe gaben, uns



Mehrere Stunden nach der Ankunft: In Erwartung der Abfahrt.

eine Gasse bis zum Geschäftsgebäude der „B. Z. am Mittag“ zu bahnen, wo der erste Empfang auf Berliner Boden stattfinden sollte.

Ein riesiges Schild strahlte uns, quer über die Straße gespannt, sein „Willkommen“ entgegen, und das Haus selbst prangte in hübschem Girlanden- und Fahnen schmuck.

Endlich war es möglich, in den sicheren Hafen des Redaktionshofes einzubiegen, wo ich, während draußen die Hurras der tausendköpfigen Menge kein Ende nehmen wollten, meine Eltern bewegten Herzens in die Arme schloß und wir von den Vertretern des Verlages aufs herzlichste begrüßt wurden.

Als wir das von den Freunden und Angestellten des Hauses, von Vertretern der in- und ausländischen Presse, von unseren Angehörigen und allen automobilistischen Begleitern dicht gefüllte Treppenhaus betraten, klang uns ein frisches Willkommenslied von denselben Sängern entgegen, die uns beim Abschied von Berlin eine so hübsch improvisierte Ueberraschung bereitet hatten. Dann richtete Herr Dr. Franz Allstein namens des Verlages an uns eine Ansprache, die folgenden Wortlaut hatte:

„Geehrte Damen und Herren!

Am 26. Januar hat Herr Oberleutnant Weppen von diesem Hause aus, nach Westen eilend, seine kühne Fahrt angetreten. Nach sechs Monaten kehrt er heute zurück, von Osten kommend, und hat so den vorgeschriebenen Kreislauf um den Erdball vollendet. Da ist's nicht mehr als billig, wenn er heute zu kurzer Rast hier hereintritt.

Aber noch ist die Aufgabe, die gestellt war, nicht gelöst. Noch bleibt die Strecke Berlin—Paris. Noch kann die Tücke des Objekts uns einen Streich spielen. Deshalb wollen wir auch heute noch nicht feiern. Aber lassen Sie uns unsere guten Wünsche mit auf den Weg geben, Ihnen, Herr Oberleutnant, der Sie bisher mit Beharrlichkeit und Tatkraft allen widrigen Umständen zum Trotz Ihr Ziel verfolgten, und Ihrem kleinen Kommando, den beiden wackeren Männern Fuchs und Neuberger, die das Automobil meistern wie irgend ein Meister sein Instrument.



Vor der Abfahrt nach Paris auf einem Innenhof des Verlagshauses Wästein & Co.

Also noch sind Sie an der Arbeit — da wollen wir hier in einem Hause, das der Arbeit gewidmet ist, nicht durch Feiern unterbrechen. Möge es Ihrer Führung, Herr Oberleutnant Koeppen, gelingen, für uns Deutsche in friedlichem Wettbewerb der Nationen — zum zweitenmal in diesem Monat — den Lorbeer von französischem Boden zu holen. Auf zum Rhein, auf nach Paris — Glück auf den Weg!“

Der Redner hatte recht. Noch war uns keine Ruhe vergönnt. Unser Ziel hieß Paris, und dorthin wollten wir auch so bald als möglich weiter aufbrechen.

Wie wir vernahmen, hatte die deutsche Automobilindustrie im französischen Grand Prix vor kurzem einen über alles Erwarten glänzenden Sieg errungen. Darauf spielte Herr Dr. Allstein an, und die Freude über diesen Erfolg war im Berliner Sportpublikum wohl noch so lebendig, daß der Sieg von Dieppe nun auch uns zugute kam. Sah man in unserm Eintreffen an der Spitze unserer Konkurrenten eine Art von Bestätigung jenes großen Diepper Triumphes? Um so mehr mußten wir eilen, unsern Vorsprung beizubehalten und an unser letztes Ziel zu gelangen . . .

Nach kurzem Willkommstrunk ging es zum Kaiserlichen Automobilklub, der zum Frühstück geladen hatte. Hier begrüßte uns Graf Sierstorpff in dem schönen Bankettsaal am Leipziger Platz noch einmal und feierte in beredten Worten unsere Fahrt als eine Leistung, wie sie auf sportlichem Gebiet schwer zu übertreffen sein dürfte, und wünschte uns einen glücklichen Abschluß der Reise, auf die der deutsche Automobilismus und dessen erster Repräsentant, der Kaiserliche Automobilklub, das Recht hätten, stolz zu sein. Herr Major Niebahn vom Großen Generalstab sprach darauf über die Bedeutung unserer Fahrt vom militärischen Standpunkt aus, und Herr Caro, der Berliner Vertreter des „Matin“, begrüßte uns im Namen des Pariser Blattes.

Bald hieß es dann zurück zum Wagen.

Der ganze Berliner Empfang bewegte und beschämte mich aufs tiefste.

Aus dem Jubel der Massen klang die Gewißheit, daß der Sinn für Sport in den weitesten Kreisen Eingang gefunden hat, und das Interesse gerade auch für den Automobilsimus ein viel tiefergehendes ist, als seine gelegentlichen Anfeindungen vermuten ließen. Aber die so ungekünstelt und so herzlich über unseren Erfolg jubelnden Berliner vergaßen ebenso wie die ehrentollen Ansprachen das eine, daß wir schließlich, was wir auch an Strapazen und Anstrengungen zu überstehen gehabt hatten, nur, wie so viele andere, unsere Pflicht erfüllten, die Pflicht, die wir mit Antritt der Reise übernommen hatten.

Und als wir dann um 5 Uhr nachmittags, begleitet von den besten Wünschen für die letzte Etappe und abermals eskortiert von einer größeren Anzahl von fahnen geschmückten Automobilen, aus dem Hoftor des Allsteinschen Verlages auf die Straße kamen, aus demselben Hoftor, aus dem wir vor sechs Monaten ausgefahren waren, um nun durch Berlin W. die Chaussee nach Potsdam zu gewinnen — da hatten die Massen draußen geduldig ausgeharrt, da scholl uns der gleiche Jubel wie bei unserer Ankunft entgegen, da lernten wir auf unserem ganzen Wege aufs neue die Begeisterungsfähigkeit der Menge kennen, die uns rührte und erhob und uns beschämte durch den Ueberichwang der Kundgebungen . . .

Eine Genugtuung und ein Lohn für uns, ein viel zu reicher Lohn seitens unserer Landsleute, der mir unvergeßlich im Gedächtnis bleiben wird!

*

21. Kapitel.

Die letzte Etappe.

Ueber Braunschweig und Hannover nach Köln und Aachen. — Nachtfahrt bis Lüttich. — Der vermeintliche Amerikaner. — Tolle Jagd und tolles Gelächter. — Durch die Champagne nach Meaux. — Einfahrt in Paris. — Empfang beim „Matin“. — Am Ziel.

Bis nach Potsdam waren wir in Gesellschaft, dann blieben wir wieder allein.

Die Berliner Automobile fuhren durch den Grunewald nach Hause zurück, wir weiter nach Magdeburg und setzten die Fahrt, nachdem wir die in Berlin endlich neu montierten Scheinwerfer angezündet hatten, noch bis Braunschweig fort.

Überall freundlicher Beifall, überall lebhaftes Interesse bei der Bevölkerung bei unserem Passieren von Dorf und Stadt. Ein größeres Festmahl, das uns der Braunschweiger Automobilklub geben wollte, hatten wir dankend per Depesche abgelehnt und besanden uns bei dem kleinen Essen sehr wohl, das der Klub sich nicht nehmen ließ, uns als Ersatz anzubieten.

Am 25. Juli schnurrte der Motor wieder um 4 Uhr morgens. Ich näherte mich jetzt meiner engeren Heimat, Hannover und Westfalen, wo ich meine Kindheit verbracht hatte. In sausendem Tempo durcheilten wir auf den glatten Straßen die schönen Gegenden, wo ich in Manövern bei heißem Sonnenbrand so manchen Schweißtropfen verloren hatte und wo ich stellenweise jeden Weg und Steg kannte.

Es war ein wunderbar beseligendes Empfinden, als ich vom munter dahinstürmenden Auto nach den Mühseligkeiten und Gefahren in fernen Weltteilen zum erstenmal wieder den Frieden dieser Landschaft sah, die frischen Gesichter der Bückeburger Rottröcke, die schönen, wohlgepflegten westfälischen Dörfer

und schließlich die Porta Westfalica, von deren Gipfel uns schon von weitem das monumentale Kaiser Wilhelm-Denkmal entgegenwinkte.

Am Fuße der Porta, in dem alten Minden, meiner langjährigen Garnison, machte ich einen kleinen Halt, um die hier alsbald sich zahlreich versammelnden Bekannten und Regimentskameraden zu begrüßen.

Bei Bielefeld ging es dann in den Teutoburger Wald hinein, der in dem herrlichen Sonnenschein die liebliche Pracht seiner Waldberge von der vorteilhaftesten Seite präsentierte, und weiter über die rote Erde, vorbei an dem schön gelegenen Truppenübungsplatz Senne zu dem wegen seiner dichten Bevölkerung und seines starken Verkehrs für den eiligen Automobilisten wenig angenehmen westfälischen Kohlenrevier.

Da wir durch die sich hier fast ununterbrochen aneinanderreihenden Ortschaften und Städte zu einer Zeit kamen, wo die Fabrikglocken zu Mittag läuteten, hatten wir manchen Aufenthalt, so daß wir über Barmen und Elberfeld fahrend erst gegen 2 Uhr nachmittags den Kölner Dom erblickten, um dann bald die Rheinbrücke zu passieren und als Gäste des Kölner Automobilklubs eine kurze Erfrischungspause zu machen.

Hier trafen wir den seit Berlin uns außer Sicht gekommenen Protos-Sechszylinder des Direktors Heymann wieder, mit dem wir nun zusammen über die Ausläufer der Eifel nach Aachen und weiter zur belgisch-deutschen Grenze fuhren. Während der Begleitwagen zur Nachtruhe auf deutschem Boden blieb, suchten wir noch in der Dunkelheit weiterzukommen. Die Grenzschranken fanden wir zwar schon geschlossen, aber die Beamten waren, als sie hörten, um was es sich handelte, so entgegenkommend, sie für uns wieder zu öffnen.

Um dieselbe Stunde, zu der wir vor drei Tagen deutschen Boden betraten, verließen wir ihn wieder.

Welche Fülle von Anteilnahme hatte man uns entgegengebracht!

Auch in Sachsen und Hannover, in Westfalen und am Rhein hatte man uns überall die freundlichsten Empfänge bereitet. Ueberall wurden wir mit Spannung erwartet, mit Jubel begrüßt, mit den aufrichtigsten Wünschen für gute Fahrtbeendigung entlassen. Nichts reichte zwar an den imposanten Berliner Empfang, aber die Kundgebungen zeugten doch durchweg von freudigem Verständnis für die Sportfahrt und von herzlichster Sympathie für uns Fahrer, und immer wieder war es die Jugend, die ihrer Begeisterung den hellsten Ausdruck gab.

Unser Vorhaben, die Fahrt durch Deutschland bis zum Ziel Paris in ruhiger Sicherheit hinter uns zu bringen, war nicht ganz eingehalten worden. Ich gestehe gern, daß wir durch den Sturm der Eindrücke der letzten Tage alle etwas nervös geworden waren, und ein merkwürdiges Verlangen erfüllte uns, nun, da wir es so nahe zum Endziel gebracht hatten, am liebsten mit einem einzigen Sprung, mit einer tollkühnen, alles aufs Spiel setzenden Fahrt nach Paris zu gelangen.

Es mag das auch damit zusammengehangen haben, daß wir nie genau wußten, wo der Thomas-Wagen war. Da wir gute Fahrten gemacht hatten, konnte er von unserem Vorsprung nicht viel aufgeholt haben. Aber schon in Berlin hieß es gerüchweise, die Amerikaner seien in Königsberg eingetroffen, und da uns die vielen Begrüßungen doch manche Stunde gekostet hatten, war es nicht ganz unmöglich, daß es noch zuletzt zu einem scharfen Endkampf kommen würde.

Unser Drang nach vorwärts war daher ebenso begreiflich wie unsere Neigung, Gerüchten über unseren Konkurrenten mehr Gewicht beizulegen, als sie tatsächlich verdienten.

Kurz vor dem Ziel, keine 400 Kilometer mehr von Paris unter Umständen um die Krone aller unserer Anstrengungen gebracht zu werden, diese nicht unmögliche Möglichkeit erschien uns als etwas ganz Entsetzliches und war im Grunde wohl nichts anderes als die Reaktion auf all das wohlige Behagen, mit dem wir drei Tage lang Deutschland durchfahren hatten.



„Empfang am Brandenburger Tor in Berlin“, wie ihn sich das amerikanische Wochblatt „Life“ zur Zeit des Startes in New York ausgemalt hat.

Unsere Scheinwerfer leuchteten durch die köstlich frische Nachtluft, die welligen, gepflegten belgischen Wege brachten uns noch ein gutes Stück vorwärts, aber dort draußen, wo die Finsternis abseits des Weges und der blinkenden Ortschaften gähnte, wo man in tiefer Nacht nicht Hand vor Augen sehen konnte, lauerte da irgend ein Verhängnis, löste sich da irgend ein unfreundlicher Geist aus dem Waldinnern, aus den Bergflüften los, um uns, wie der Bergschrott dem Wagen des Meister Heinrich oder wie der feindliche Firngeist der Rocky Mountains es uns selbst schon getan hatte, einen heillosen Schabernack zu spielen?

Das Schlimmste fürchten ist zum wenigsten unbequem. Wir waren daher ganz froh, als die Lichter von Lüttich vor uns auftauchten und wir um 11 Uhr abends unsere etwas nervöse Nachtfahrt glücklich beendeten.

Der nächste Tag mußte die endliche Entscheidung bringen.

Die letzte Etappe!

Bleierner Schlaf hatte uns länger als beabsichtigt umfangen gehalten. Erst um 6 Uhr standen wir zur Abfahrt bereit. Mit besonderer Sorgfalt wurde alles noch einmal nachgesehen, die Pneumatiks geprüft, die Lager geölt, der Benzintank bis zum Rande mit klarem, schnell verflüchtendem Betriebsstoff gefüllt.

Dann ging's in den Sonntagmorgen hinein.

Seit Moskau hatten wir keinen Tropfen Regen mehr gesehen. Der Hochsommer legte auch heute ein sonniges Festkleid über das wunderhübsche Maastal, durch das wir auf Namur zu hineilten. Stolze Schlösser der französischen Aristokratie und der belgischen Industriellen glänzen von den Höhen herab, prächtige Gärten umschmeicheln uns mit zarten Blumenbüsten, reiche Dörfer und flammende Essen säumen den Strom, der sich klar und eilig durch die Berge windet, während die Kirchenglocken zur Frühmesse rufen . . .

In langsamerem Tempo durchfahren wir Namur und kommen an die Brücke, die hier über die Maas auf das andere Ufer führt.

Wir befragen den Brückenwärter über den richtigen Weg nach dem nächsten Ort Dinant.

„Sie müssen über die Brücke und dann nach Süden weiter im Maastal entlang. Ein anderer Wagen, der auch die Aufschrift „New York—Paris“ trug, ist schon durchgefahren.“

„Wie? Ein anderer Wagen —?“

Wir glaubten das Französisch des Mannes nicht recht verstanden zu haben.

„Ein anderer Wagen mit der Aufschrift „New York—Paris?“

„Jawohl.“

„Hier durchgefahren?“

„Vor einer halben Stunde.“

„Ueber diese selbe Brücke gefahren?“

„Denselben Weg.“

Wir sahen uns betroffen an. Da hatten wir's! Unsere unruhige Nervosität war also nicht unbegründet gewesen! Aber war's möglich?

„Donnerwetter! Sollte das wirklich der Amerikaner sein?“

„Unmöglich!“

„Wenn er's aber doch ist?“

„Losfahren, was Zeug und Leder hält!“

Wir glaubten nicht anders, als daß unsere schlimmsten Befürchtungen tatsächlich eingetroffen wären, und setzten von dannen, als gälte es, dem Teufel ein paar Seelen abzuja-gen.

Was Schlösser, was Gärten, was liebliches Tal! Vorwärts, jetzt diesen Bogen, jetzt diesen Berg, vorwärts wie auf Sturmesflügeln den Amerikanern nach, die sich auf ihrer Fahrt wohl überall verkrochen hatten und die Nächte durchgerast waren, so daß niemand erfuhr, wo sie eigentlich waren — vorwärts!

Vorwärts, Kinder, was der Wagen hergibt! Da hinten, seht! Eine Staubwolke! Ein Auto! Ganz keine Form! Wahrhaftig, es ist der Thomas-Wagen! . . .

Noch toller wurde die wilde Jagd.

Unser Wagen zitterte und dampfte und raste wie ein feuriges Vollblut über Stock und Stein, und hinter ihm spritzte der Schotter und wirbelten die Staubwolken wie dicke, wütende Qualmschwaden auf.

Wir kamen dem Wagen näher, jetzt verschwand er hinter einer Kurve in eine Ortschaft hinein. Noch fünf Minuten, und wir mußten ihn haben!

Wir sausten in die Kurve, in die Ortschaft nach — wir stoppten und bremsten und trauten unseren Augen kaum —:

Da stand der Wagen vor einem Wirtshause, und an einem Tisch vor dem Haus saßen gemütlich, den bestellten Morgenmokka erwartend, — unsere Freunde aus dem Begleitwagen! . . .

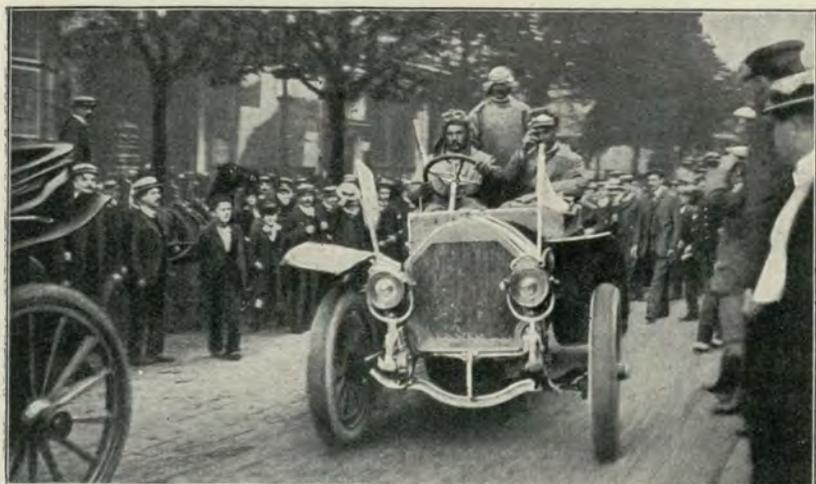
War das ein Lachen, ein tolles Lachen über unsere tolle Fahrt!

Der Heymannsche Wagen war früher als wir aus seinem Nachtquartier aufgebrochen und hatte Güttich passiert, ohne zu ahnen, daß wir noch da sein könnten. Er war dann in Namur an die Brücke gekommen, und der aufmerksame Wärter hatte ganz richtig die Aufschriften „New York—Paris“ gelesen, nur saßen diese Aufschriften nicht auf der Motorhaube, wie bei uns und bei dem Thomas-Wagen, sondern auf den weißen Fähnchen, die in Berlin allen Wagen vorne am Kühler angesteckt worden waren, die uns das Geleite aus der Stadt gaben.

Daher die Verwechslung, die unsere Phantasie aufstachelte, daher die nervöse Jagd nach einem unmöglichen Phantom, zumal der Wagen aus der Ferne und von hinten in der Tat Ähnlichkeit mit dem amerikanischen Phaethon hatte! . . .

Wir ließen uns das Frühstück nun doppelt gut munden und hatten in dem immer wieder ausbrechenden hellen Gelächter ein vorzügliches Mittel, uns von unserer ganz unberechtigten Nervosität gründlich zu befreien.

Zur Strafe für den Schreck, den er uns eingejagt hatte, mußte der Begleitwagen aber nun noch bleiben, wo er war, und



Der deutsche Wagen als Erster in Paris: Fahrt über die Boulevards zum Hause des „Matin“.

wir setzten die Reise wieder allein und ohne die Befürchtung fort, noch einmal einen NewYork—Paris—Wagen vor uns zu haben . . .

Sehr bald kamen wir an die belgisch-französische Grenze, die uns nur fünf Minuten aufhielt und wo wir eine Steuer von ganzen 50 Centimes für unseren Wagen zu erlegen hatten.

Das schöne Maastal verließen wir in der Richtung auf Reims, wo wir eine kurze Mittagspause machten, die uns leider nicht so viel Zeit ließ, dem ehrwürdigen alten Krönungsdom einen Besuch abzustatten. Der Weg führte uns nun weiter durch die Champagne nach Chateau Thierry und dem entzückenden Meaux an der Marne, wo uns der frühere Fahrtleiter und Vertreter des „Matin“, Monsieur Bourcier-St. Chaffray, in einem Automobil entgegenkam, um uns nach Paris hineinzuführen.

Wir erwarteten die übliche Panne vor der Großstadt, aber diesmal blieb sie aus. Der Wagen wollte sich kurz vor dem Endziel offenbar von keiner schlechten Seite zeigen. Die in Berlin montierten Dunlops hielten tadellos durch.

Die Pariser Straßen waren von Publikum überfüllt, das keinen Spaziergang an dem schönen Sonntagnachmittag machte,

und das nun herbeilief, um mit gallischer Lebhaftigkeit das unvermutete Schauspiel unserer Einfahrt zu genießen. Die Caféhäuser auf den Boulevards waren gestopft voll von Menschen, die ebenfalls unserem staubbedeckten und wenig eleganten Wagen in der eleganten Umgebung alle Aufmerksamkeit schenkten.

Um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr abends hielten wir vor dem Gebäude des „Matin“ in der Rue des Poissonnières.

Wir waren am Ziel!

In genau sechs Monaten, vom 26. Januar bis zum 26. Juli 1908 hatten wir die Fahrt um die Erde vollendet, und konnten uns als Erste hier zur Stelle melden.

Ich begab mich in das Haus, um unsere Ankunft mitzuteilen und unseren Wagen zur Besichtigung vorzustellen.

Im Vestibül fanden wir eine Anzahl Herren versammelt, und der Chefredakteur des Blattes hielt eine Ansprache, in der er uns zur glücklichen Beendigung der Fahrt namens des Fahrtkomitees und seiner Kollegen gratulierte und die in ein Hoch auf die Mannschaft des Protos-Wagens auslief.

Durch kaltes Büfett wurden wir freundlich bewirtet, und nach kurzem Verweilen fuhren wir zu unserem Hotel.

Es war die letzte Strecke Wegs in dem Wagen, der mir sechs lange Monate hindurch ein treuer Freund, ein häufiges Sorgentkind, ein braver Helfer gleich meinen ausgezeichneten Chauffeuren gewesen war, die ihm so unermüdlich und so erfolgreich ihre technische Fürsorge gewidmet hatten.

Ich glaube, er hatte wie wir die Ruhe verdient, der wir uns nun hingeben durften . . .

Am nächsten Tage war ich zu Seiner Exzellenz dem Fürsten Radolin, dem deutschen Botschafter in Paris, zum Frühstück nach seinem Palais geladen, einem alten Schloß der Königin Hortense, einem der schönsten Häuser der Seinestadt. Abends folgte ich seiner Einladung in die Große Oper.

Der Botschafter interessierte sich für die absolvierte Fahrt in der reizendsten Weise, und ich hatte viel zu erzählen. . . .

Vier Tage nach uns, am 30. Juli abends, als wir Paris schon wieder verlassen hatten, traf der amerikanische Thomas-Wagen am Ziel ein. Ihm folgte als letzter im Rennen gebliebener Konkurrent der italienische Züst-Wagen, der 16 Tage später in Wladiwostok gestartet war, dann viel Malheur gehabt hatte und teilweise auch eine andere Route fuhr, am 17. September. Die Fernfahrt „New York—Paris“ gehörte damit der Vergangenheit. . . .



22. Kapitel.

Die Bedeutung der Fahrt.

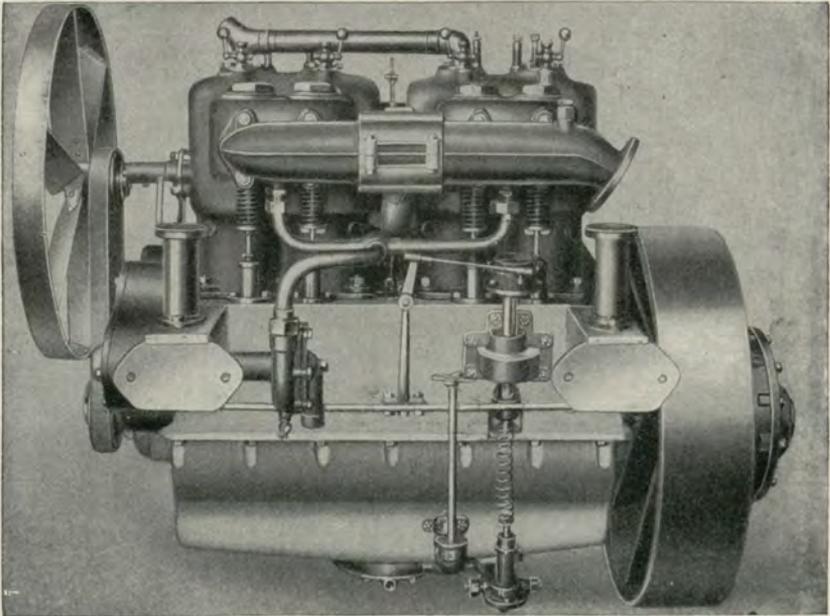
Das Auto als Tourenfahrzeug. — Unser Protos-Wagen. — Starke und schwache Motoren. — Die Benzinversorgung. — Kette oder Kardan. — Feste Räder oder abnehmbare Felgen. — Bewährtes und Nichtbewährtes. — Meine Chauffeure. — Die nächste Tour.

Die erste Reise um die Welt im Automobil war glücklich beendet.

Der Sportsman hatte seine Befriedigung durch die Erreichung des vorgesteckten Ziels, aber auch der Mensch, der mit offenen Augen in die Welt sieht, kam reichlich auf seine Kosten.

Reisen und Reisen ist ein Unterschied. Wohl mag der, welcher im bequemen Luxuszug von einer Großstadt zur andern eilt, um sich jedesmal für eine Weile häuslich niederzulassen, mehr Sehenswürdigkeiten studieren und das Getriebe der großen Verkehrszentren besser kennen lernen; er wird aber nicht in eine so enge Fühlung mit Land und Leuten treten, nicht den natürlichen, durch keine Stadtluft verfälschten Charakter der Bewohner, nicht die ursprüngliche, durch keine Kultur veränderte Eigenart der Erdstriche so beobachten können, darüber sich freuen oder darunter leiden wie der, welcher eine solche Fahrt im Auto auf der Landstraße zurücklegt und genötigt ist, meistens in Dörfern, vielfach in Hütten und Einzelposten oder auch unter freiem Himmel, an irgendeinem weltfernen Punkt des Gebirges, der Steppe Halt zu machen und zu verweilen.

Die wandernden Handwerksburschen, die Reisenden mit der Postchaise von anno dazumal haben und hatten mehr



Der Motor (Auspuffeite).

Gelegenheit, die Menschen und Gegenden intimer zu sehen als der Eisenbahnpassagier von heute. Für weite Reisen, für viele tausend Kilometer gehen aber Schusters Rappen und auch Postpferde oder Privatfuhrwerke doch gar zu langsam. Das Automobil scheint in der richtigen Mitte zwischen ihnen und der Eisenbahn zu stehen, ist unabhängig von einer bestimmten Route wie jene, ist, wenn es darauf ankommt, fast ebenso schnell oder gar schneller als diese, kann jedes Tempo je nach Lust und Erfordernis annehmen, kann halten, wo es will, und gibt dem Reisenden zugleich das angenehme Bewußtsein, ein Ding zu lenken und zu meistern, das zwar nicht lebt, aber doch einen lebendigen Mechanismus hat, das mit Pferdekraften, nicht mit Pferden arbeitet, gottlob nicht mit fühlenden Wesen, welche durch Ueberanstrengungen gequält, durch Roheiten gepeinigt werden können — ein wunderbares, nicht willenloses, nicht totes und unempfindliches Mittel der Fortbewegung, das unsere

Sorgfalt und unsere Liebe um so mehr erfordert, je schwieriger und weiter der Weg ist.

Lehrreicher und interessanter hätte sich unsere Riesentour wohl gestalten können, wenn es sich nicht um eine Wettfahrt gehandelt hätte, bei der nur gar zu oft das schnelle Vorwärtskommen die Hauptsache war. Aber auch so lernten wir das Leben in- und außerhalb der großen und kleinen Städte, den Dörfern, Weilern und Posten genügend kennen, wurden wir mit Prärie und Steppe, mit dem Hochgebirge der Rocky Mountains und dem Taiga-Urwald Sibiriens, mit dem Wüten der Schneestürme und der Eindringlichkeit von Dauerregen genügend vertraut, hatten Hunger und Durst zu leiden, lernten Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft bei reich und arm, bei Kultur- und Naturvölkern schätzen und mußten oftmals alle unsere Energie und Geschicklichkeit aufbieten, um überhaupt durchzukommen und zukünftigen bequemeren Geschlechtern als Pioniere im Auto zu dienen.

Wie jung der Automobilitismus noch ist, wie außerordentlich wenig der Kraftwagen noch in bezug auf die Beschaffenheit der Landwege und Brückenbauten sich fühlbar gemacht hat, das bemerkten wir mit Staunen in Amerika, in diesen reichen, modernen, lebenerfüllten Vereinigten Staaten, das nahm uns nicht wunder in Mandschurien und Ostsibirien, das noch keine Auto vor uns gesehen hatte, das nötigte uns selbst in den europäischen Kulturländern manches Lächeln ab, wenn wir faustdicken Staub zu schlucken hatten oder anderen zu schlucken geben mußten.

Die Fahrt war die erste Kraftprobe auf die Verwendungsfähigkeit des modernsten Verkehrsfahrzeuges rund um die Welt. Die Motorindustrie hat wohl schon manche großen Erfolge bei Schnelligkeitsrennen erzielt, und unsere deutsche Industrie hat sowohl bei der Wettfahrt Petersburg—Moskau wie namentlich auch durch den großartigen Sieg im letzten französischen Grand Prix auf der Rundstrecke von Dieppe am 7. Juli dieses Jahres gezeigt, daß sie in bezug auf schnelle und exakt arbeitende

Motoren auf der Höhe steht. Was die Prüfung der Wagen auf Ausdauer angeht, war wohl alles, was bis dahin unternommen wurde, ein Minimum im Verhältnis zu dieser sechsmonatigen „Tour du Monde“.

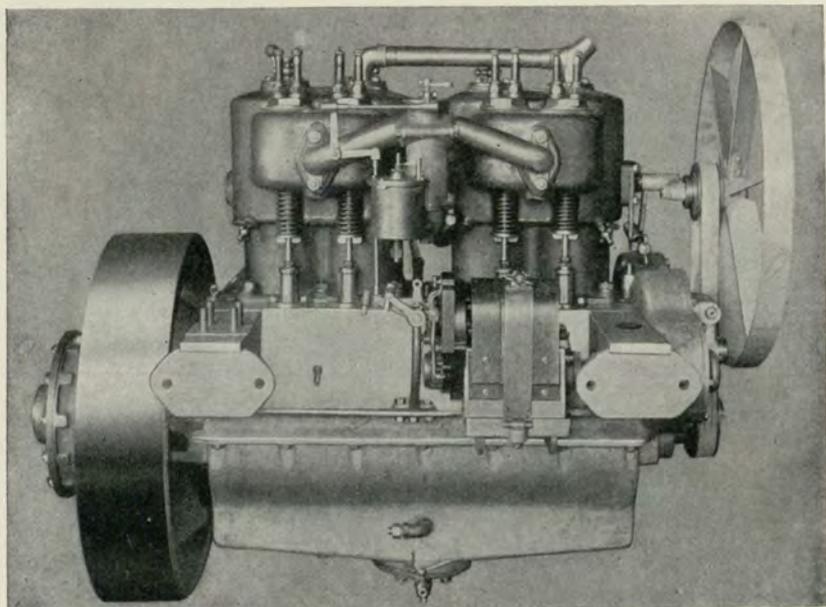
Daß es möglich war, mit ein und derselben Maschine den Kreis um die Erde zu schließen, alle Arten von Wegen und Geländeschwierigkeiten zu überwinden, über nie befahrene Gebirge zu klettern, durch brückenlose Ströme zu setzen, durch ungeheure Schneemassen und weite Sumpfstrecken vorwärts zu bringen, und daß es gelang, auch unter den ungünstigsten Umständen, bei Pannen mitten in Einöden und Wildnissen, ausschließlich auf die bescheidenen technischen Hilfsmittel an Bord und die eigene Erfindungsgabe angewiesen, die Fortsetzung der Fahrt stets zu erzwingen — das stellt dem Stand des heutigen Automobilbaus ein glänzendes Zeugnis aus. Die großen Kosten der Wettfahrt sind sicher weder für unsere noch für die fremden an der Konkurrenz beteiligten Industrien zum Fenster hinausgeworfenes Geld, denn nur da lassen sich die wertvollsten Erfahrungen zur weiteren Vervollkommnung der Motorwagen-Industrie sammeln, wo an das zur Verwendung gelangende Material und den ganzen Wagentyp die äußersten Anforderungen gestellt werden.

Ich habe schon in einem der ersten Kapitel einiges von unserem Protos-Wagen berichtet und auch einzelnes von der Spezial-Ausstattung erwähnt, was sich nicht bewährte. Hier möchte ich nochmals betonen, daß das Gewicht eines Tourenwagens für die Fahrt durch fremde Erdteile nicht niedrig genug und der Stand über dem Boden in Rücksicht auf die verschiedenartigsten Hindernisse wegeloser Gegenden nicht hoch genug sein kann.

Das Gewicht unseres Chassis betrug 1100 Kilo, gewiß nicht zuviel für den besonders stark aus gepreßtem Stahl (Chillingworth-Mürnberg) hergestellten Rahmen und die vier paarweise gegossenen Zylinder von 110 Millimeter Bohrung und 120 Millimeter Hub, nebst den sonstigen Getriebeteilen, den

Wellen und Rädern aus Chromnickelstahl, dem Wechselgetriebe mit Winkelzugschaltung, dem Mechanismus der Kraftübertragung auf die Hinterräder mittels Lamellenkuppelung, Kardangelenken und Differential, dem Oberflächenkühler (System Neue Industriewerke-Ulm) für die hitzende Explosionsarbeit des Motors, der Zentrifugalwasserpumpe, dem Vergaser mit automatischem Zusatzluftventil und den schnell rotierenden Ventilatoren in dem schweren Schwungrade und vorne am Kühler, also vor und hinter dem Motor. Das Gewicht unseres Wagens stieg aber sehr hoch durch die starke und hohe Planwagenkarosserie und die zahlreiche schwere Bagage, die wir für eine solche große Fahrt an Reserveteilen und Ausstattungsgegenständen mitführen zu müssen glaubten. Wir haben beides schon im ersten Teil der Tour, dann weiter in Vladiwostok und in Moskau bis auf ein Mindestmaß vermindert und gewannen so für die asiatische und europäische Tour beträchtlich an Beweglichkeit und Geschwindigkeit.

Auf guter, ebener Straße konnten wir mit unserem 17/30 PS.-Tourenmotor der Protos-Werke Geschwindigkeiten dank eines Akzeleratorpedals am Führersitz bis zu 80 Kilometer in der Stunde erreichen, bei langen Gefällen erhöhte sich diese Zahl auf 90 und 100 Kilometer. Obwohl das ganz respektable Leistungen sind, würde ich doch in einem ähnlichen Falle unbedingt einen viel stärkeren Motor wählen, einesteils um über eine noch bessere Zugkraft bei wegelosen, sandigen, steigenden, schlammigen Strecken zu verfügen, anderenteils um die guten Chausseen noch wirksamer ausnutzen zu können. Die Frage der Uebersetzung spielt dabei keine kleine Rolle. Das Praktischste ist meines Erachtens, wenn der mindestens 50 PS. starke Motor mit einer verhältnismäßig kleinen ersten Uebersetzung verbunden wird, und zwar mit einer noch kleineren, als das gegenwärtig üblich ist, um die Zugkraft von der Stelle so groß wie möglich zu gestalten. Bei großen Steigungen, die, wie erwähnt, in den Rocky Mountains bis zu dem kolossalen Betrag von 20 Grad gingen, vermißte ich allerdings nichts, da der



Der Motor (Bergseite).

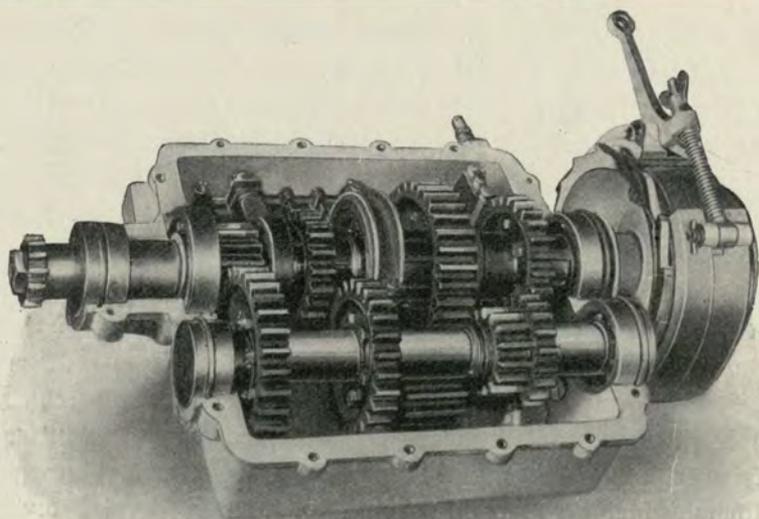
Protos-Motor sich als ein großartiger Bergsteiger zeigte, aber beim Festsitzen in Moorlöchern, beim Passieren von Sandstrecken und Schneeverwehungen hätte ein bedeutend stärkerer Motor sicher raschere Arbeit geleistet.

Die Befürchtung allzu großen Benzinverbrauchs bei einem starken Motor dürfte nach meinen Beobachtungen wenig ins Gewicht fallen. Während unser Wagen pro 100 Kilometer durchschnittlich 30 Liter verbrauchte, würde ein etwa 60 pferdiger Wagen unter denselben Verhältnissen und unter derselben häufigen Benutzung auch der kleineren Uebersetzungen rund 45 Liter erfordert haben. Dieser Unterschied aber ist zu gering, um ausschlaggebend sein zu können, auch macht es nicht viel größere Mühe, ein paar Etappen für Benzinversorgung mehr und dichter aneinander einzurichten — falls man das selbst zu besorgen hat.

Das halte ich aber für einen zukünftigen Wettbewerb ähnlicher Art für das beste. Die Benzinorganisation für alle

Beteiligten durch eine Zentralstelle, die sich bei „Peking—Paris“ schon nicht bewährte, versagte bei „New York—Paris“ fast durchweg vollkommen. Wer sich auf sie verließ, war verlassen. Es ist von vorne herein schwierig, so viel Vertrauensleute aufzubringen, wie erforderlich sind, um jedem einzelnen Konkurrenten jederzeit gerecht zu werden. Eine Zentralorganisation erfordert einen Hauptleiter. Wo soll der sich befinden? Er muß dem vordersten Wagen voraus sein, damit dieser auf keinerlei Schwierigkeiten stößt, und die rückliegenden Stationen entweder mit Unterleitern besetzen oder sie sich selbst überlassen. Wenn das Rennen sich über Hunderte von Kilometern auseinanderzieht, wie in Nordamerika, muß der Hauptleiter mit der Zahl seiner Unterleiter in Verlegenheit kommen, überläßt er aber die Stationen irgendwelchen unverantwortlichen Personen, so kann er es nicht verhüten, daß mit dem vorhandenen Stoff auch unterantwortlich umgegangen wird, daß er vergeudet oder direkt weggegoßen wird, um die nachfolgenden Konkurrenten wenig schön, aber wenig kontrollierbar aufs Trockene zu setzen. Es kommt dazu, daß man von keinem Menschen verlangen kann, wochen- und monatelang von Morgens bis Abends und von Abends bis Morgens auf dem Posten zu sein, wie es gewissenhafte Leiter von Benzin- und Deldepots sein müßten, um niemand zu benachteiligen.

Alle diese Schwierigkeiten werden mit einem Schläge behoben, wenn jeder Konkurrent seinen eigenen Leiter für den Nachschub an Betriebsstoff und Reservematerialien mit sich führt, wie ich das von Wladiwostok bis Irkutsk mit bestem Erfolg getan habe. Das verteuert zwar das Unternehmen, aber es ist zuverlässiger, und die dann noch etwa auftretenden Mängel fallen einem selbst zur Last und erzeugen nicht den Verdacht, daß Benachteiligungen und Zeitverluste seitens des Gesamtleiters für den einen oder anderen Konkurrenten vielleicht mit Absicht herbeigeführt werden. Die Zentralorganisation hätte dann nur dafür zu sorgen, daß bei den Zollämtern und Eisenbahntransporten alles klappt, und daß die nötigen



Das Getriebe (geöffnet).

Mengen an Benzin und Del an gewissen, vorher bekannt zu gebenden Hauptstationen in bester Qualität käuflich zu haben sind.

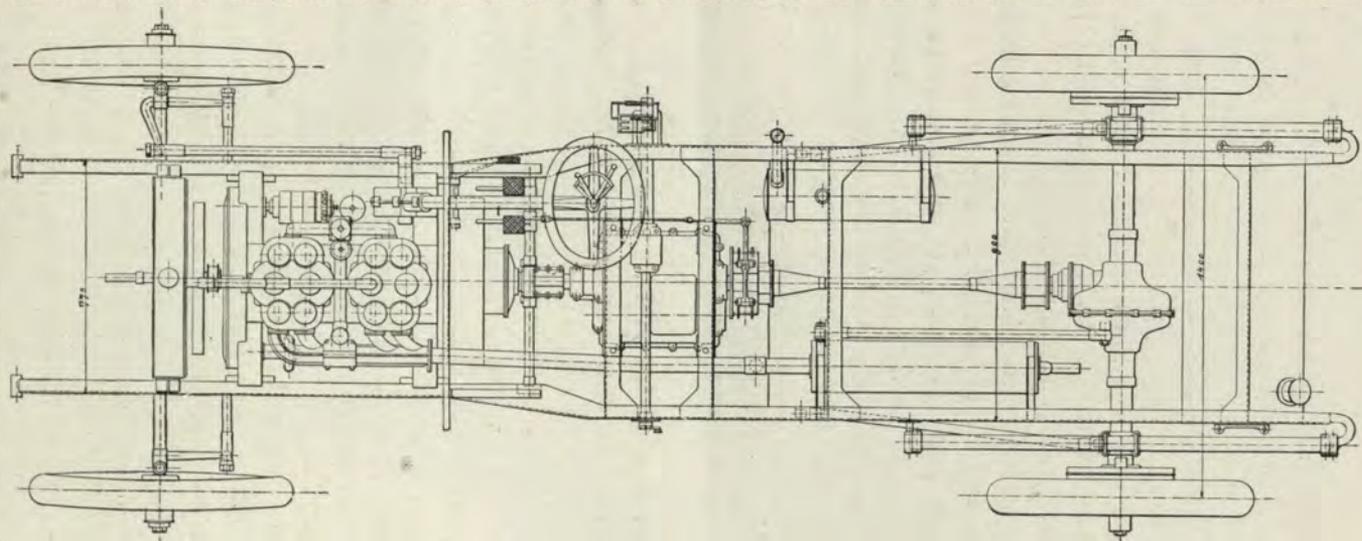
Zwei wichtige Fragen bei derartigen Pioniertouren wie es „New York—Paris“ weniger für die noch gar zu weit in den Verkehrsverhältnissen zurückgebliebenen ostibirischen und mandschurischen Gegenden als für die Vereinigten Staaten und Rußland war, sind die Fragen Kette oder Kardan und feste Räder oder abnehmbare Felgen.

Nach meinen Erfahrungen muß ich dem Kardan den Vorzug geben. Gewiß hatte ich mir eine schwere und immer wieder sich bemerkbar machende Panne dadurch zugezogen, daß durch den in voller Fahrt erfolgten Stoß des Schwungrades gegen eine Eisenbahnschiene das durch den Kardan mit ihm in Verbindung stehende Differential dauernd in Mitleidenschaft gezogen wurde, aber das ging auf den Fehler zurück, daß der Wagen mit seinen 935×135 Pneumatikdimensionen lange

nicht hoch genug über dem Boden stand, und hatte mit der Kardanübertragung an sich nichts zu tun. Die geschützte, im Wageninnern liegende Gelenkwelle bewährte sich jedenfalls besser bei aufgeweichten Wegen als die freiliegenden Ketten, die fortwährend verschmutzten und dem Züst- und Thomas-Wagen außerordentlich viel Reinigungsarbeit verursachten. Auch bereiteten ihnen Defekte an den Kettenspannern häufigen Aufenthalt, da diese den Erschütterungen der Fahrt auf unebenem Boden, besonders bei den Sprüngen von Eisenbahnschwelle zu Eisenbahnschwelle, nicht gewachsen waren.

Im allgemeinen bin ich mit den abnehmbaren Felgen, die wir führten, zufrieden gewesen, und ihre schnelle Montierbarkeit ersparte uns manche Arbeit auf offener Landstraße. Gleichwohl bleibt es zu überlegen, ob es praktisch ist, durch das Mitführen von montierten Felgen das Gewicht des Wagens erheblich zu vergrößern, wenn auch die Zeiterparnis unterwegs dadurch illusorisch wird, daß Mühe zum Vormontieren neuer Felgen eigentlich nie vorhanden ist. So nützlich diese neue Erfindung der demontablen Radkränze auch für Touren in zivilisierten Gegenden und besonders für Rennzwecke sein mag, bei ähnlichen Fremdland-Parforcetouren wie „New York—Paris“, wo es viel auf die solide Stabilität aller Teile ankommt, wird die Wahl zwischen abnehmbaren Felgen und festen Rädern doch zu überlegen sein.

Ein besonderes Lob muß ich neben dem wackeren Motor dem Material der Zahnräder (Bismarckhütte), den Kugellagern (Fichtel und Sachs) und der Magnetzündung (Bosch) spenden. Welche außerordentliche und durch nichts umzubringende Widerstandskraft die Zahnräder des Differentials bewiesen haben, ist an verschiedenen Stellen ausgeführt worden. Von den Kugellagern mußte ein einziges ersetzt werden, das der Wasserpumpe, das sich infolge von Hineinkommens von Schwemmsand bei den Flußdurchquerungen ausgelaufen hatte. Im Vertrauen auf die Dauerhaftigkeit der Kugellager hatten wir gar keine Reserve-lager mitgenommen, und so waren wir in diesem Falle, wo ein

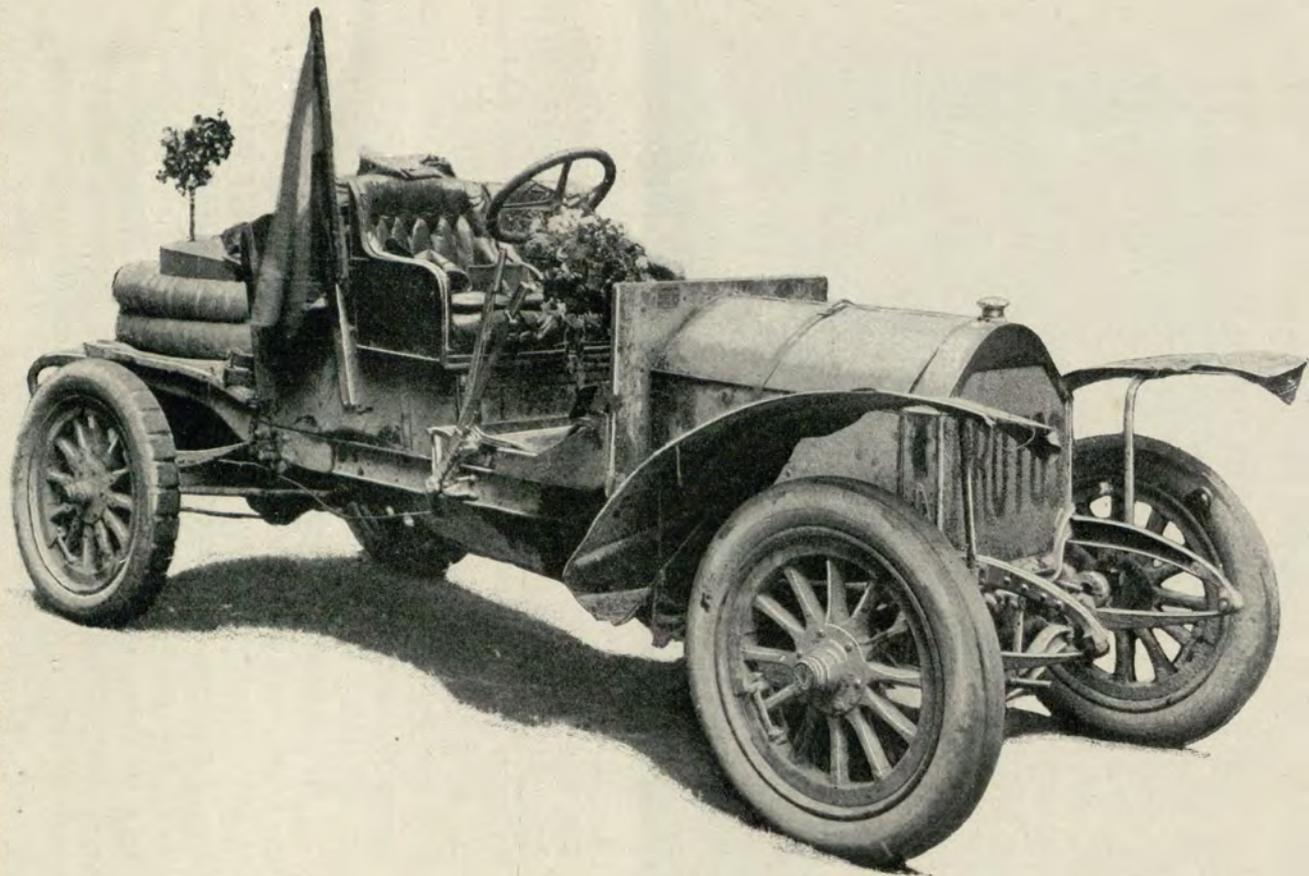


Konstruktionszeichnung des Chassis (Grundriss).

äußeres und ungewöhnliches, wie scharfer Schmirgel wirkendes Gewaltmittel die Funktion des Kugellagers aufgehoben hatte, zu jenem technischen Kunststück genötigt, das Fuchs mit Hilfe von Ventilsfedern zustande brachte. Dieses noch nie vordem konstruierte Notfederlager hielt von der Mandschurei bis Paris tadellos durch und legt schon allein Zeugnis dafür ab, durch welche außergewöhnliche technische Tüchtigkeit sich meine Berliner Chauffeure auszeichneten.

Die ganze Reparatur, die unsere Magnetzündung auf der sechsmonatigen Tour erforderte, bestand in der Auswechslung eines Stiftes, und der Apparat funktionierte so wunderbar präzise, daß wir die beiden mitgeführten Reserveapparate am Ende der Fahrt in ihrer Verpackung aus dem Wagenkasten herausnahmen wie wir sie da hineingetan hatten.

Auch mit den Dunlop-Reifen machte ich die besten Erfahrungen, trotzdem die Anforderungen gerade an sie natürlich ganz ungewöhnliche waren. Dem amerikanischen Kettengleitschuß, ohne den in den Schneemassen überhaupt nicht vorwärts zu kommen war, hielten sie begreiflicherweise nicht lange stand. Auch für unsere Konkurrenten war die amerikanische Schneetour sehr kostspielig in bezug auf Pneumatikverbrauch. Nur Motobloc führte Vollgummireifen, machte damit aber durch die geringere Elastizität und größere Erschütterung des Motors und aller Betriebssteile so wenig vorteilhafte Erfahrungen, daß er nicht zum wenigsten aus diesem Grunde zum frühzeitigen Aufgeben des Rennens gezwungen war. Vielleicht wäre es mir gelungen, mit einem meiner Dunlop-Borderreifen vom Start bis zum Ziel durchzukommen, wenn ihn nicht die scharfen Laschen und Bolzen der mandschurischen Eisenbahnschienen aufgerissen hätten. Der Reifen hatte bis dahin glänzend gehalten und seine Laufdecke zeigte noch fast gar keine Abnutzung, obwohl die amerikanische Strecke, namentlich die Geröllsteige der Rocky Mountains, die Durchquerungen der Bergflüsse und das Fahren auf den Eisenbahnschwellen harte Anforderungen auch an die Vorderbereifung gestellt hatten.



Der deutsche Wagen nach der Fahrt um die Welt.

Nicht sorgfältig genug kann man auch bei der Auswahl des Federmaterials zu Werke gehen. Nachdem unsere extra starken Ausrüstungsfedern (Poldihütte) den außergewöhnlichen Strapazen erlegen waren und unsere Ersatzfedern irgendwo auf der Bahn schwammen, befanden wir uns fast dauernd in Verlegenheit und hatten bis Petersburg nicht weniger als 20 Federbrüche zu verzeichnen. Alle Augenblicke brachen ein paar Lagen oder auch die ganzen Federn in der Mitte durch, da wir Ersatzmaterial nehmen und anfertigen mußten, wo wir es fanden. Erst von der russischen Hauptstadt ab hörte das Malheur auf den glatten Chaussees auf. Bei den zahlreichen und kurz aufeinander folgenden Reparaturen hatten meine Chauffeure oft ihre ganze Geschicklichkeit aufzubieten, um mit Bruchstücken von Federn, mit Montierhebeln und Gummipuffern den Schaden zu beheben.

Mit dem Deutschamerikaner Snyder war ich durchaus zufrieden gewesen, für Robert Fuchs und Kaspar Neuberger dünkt mir kein Lob zu hoch. Sie gaben sich nicht nur den vielen und schwierigen technischen Aufgaben, die an sie von Wladivostok ab herantraten, stets mit großer Geschicklichkeit und erfolgreicher Ausdauer hin, sie bewährten sich nicht nur als gewandte und unermüdete Fahrer, sondern sie erfaßten ihre Pflichten auch vom Standpunkt des Sportsmannes, der jetzt kühn und draufgängerisch, jetzt vorsichtig und abwägend zu Werke gehen muß, um ein fernes und großes Ziel als Sieger zu erreichen.

Anspruchslös und bescheiden, wie sie auftraten, sah man es weder meinem fetschen, dicken Neuberger noch meinem schlanken, listenreichen Fuchs äußerlich an, was alles in ihnen steckte. Aber wer je Gelegenheit hatte, sie am Steuer zu sehen, sie bei Reparaturarbeiten zu beobachten, mit ihnen unter einem Dach zu ruhen oder unter freiem Himmel das Pannenlos des automobilistischen Weltumfahrs zu teilen, der lernte sie schnell schätzen und freute sich insbesondere auch über ihr immer gleiches, immer optimistisches, immer zu Scherzen aufgelegtes Wesen.

Es war ebenso drollig, wenn Neuberger in seinem gemüthlichen bayerischen Dialekt, sobald etwas Unvorhergesehenes eintrat, sein brummiges „Herrgottshimmelfreikreuzifixnochmal! zum besten gab, als wenn der Berliner Fuchs als echtes Großstadtkind eine neue und schwierige Panne mit dem verzweifeltsten Ausruf begrüßte: „Sowat jibt's ja in keene Volksküche!“ Wie ich ohne Fuchs und Neuberger von Wladivostok weiter gekommen wäre, weiß ich nicht. Das aber ist gewiß, daß ich mit diesen famosen Menschen und Chauffeuren vom dortigen Start ab die besten Chancen hatte, und den schließlich errungenen Erfolg zum größten Teil ihrer Ausdauer und Meisterschaft zu verdanken habe.

Ein anderer und nicht geringer Teil dieses Erfolges fällt auf das Konto aller derer, die uns in Amerika, in Asien und Europa auf das Freundlichste und Wirksamste, direkt und indirekt, unterstützten und uns durch eine Gastfreundschaft auszeichneten, die oftmals wahrhaft herzerfreuend war.

Und das ist vielleicht das Schönste an solch einer großen, auf die eigene Kraft gestellten Sporttour, daß sie zwischen sonst wildfremden und ganz verschieden gearteten Menschen kameradschaftliche und freundschaftliche Beziehungen schafft, die nicht nur den Augenblick verschönen, sondern die in ihrer Gesamtwirkung auch ein Schlussergebnat ermöglichen helfen, auf das man mit Genugtuung zurücksehen kann.

Um die Welt im Auto — das erste Wagnis dieser Art ist gelungen, und nicht zur Unehre des deutschen Namens ausgefallen. . . .

Wann ist der nächste Start? Wann geht es durch Alaska und Nordostsibirien, die diesmal wegen der vorgerückten Jahreszeit leider ausfallen mußten? Wann geht es von Kapstadt zum Nordkap über den Nordpol durch ganz Amerika bis Feuerland und über den Südpol nach Kapstadt zurück? Was ist dem Auto zu schwer?

Mal anders rum um die Erde! Weshalb nicht? Mögen die Witzblätter spotten. . . .

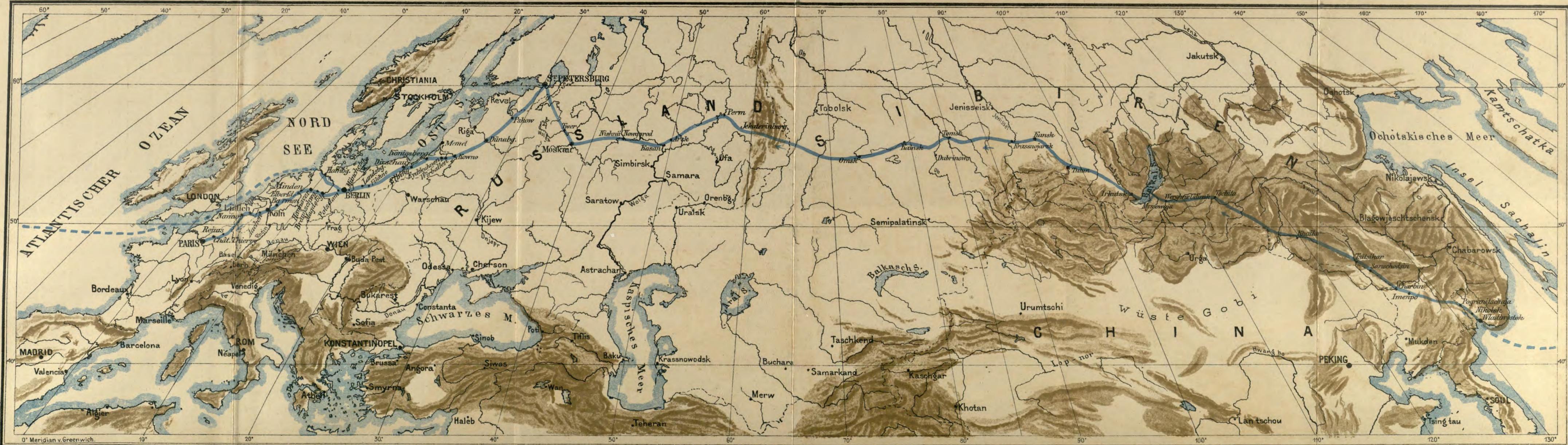
Ich komme mit!



Ullstein & Co, Berlin SW



VON WLADIWOSTOK BIS PARIS.



12062