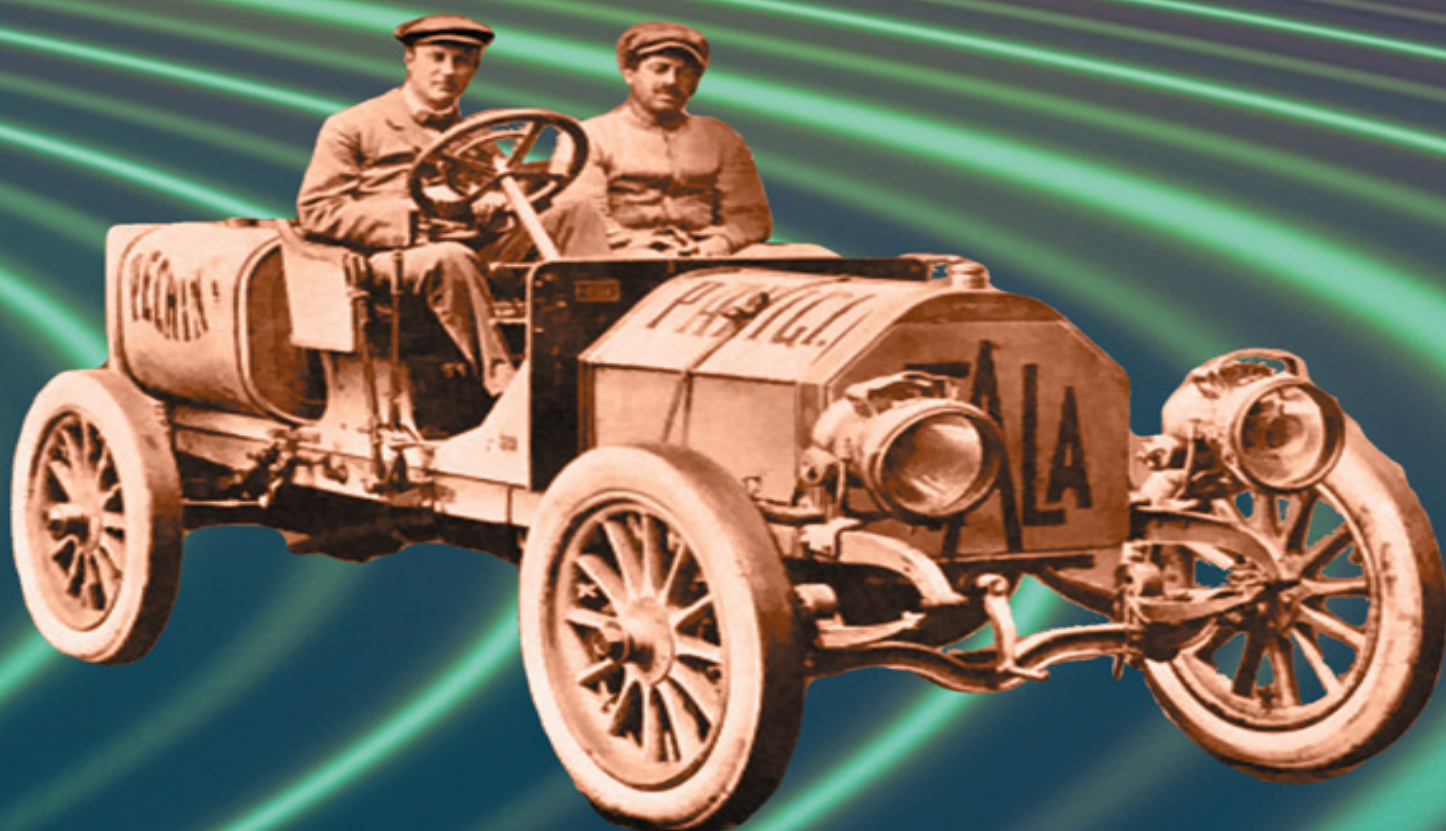


Luigi Barzini

Peking-Paris im Automobil

Die legendäre
16.000 km – Rallye 1907



Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG

ERSTES KAPITEL. VON PARIS NACH PEKING

ZWEITES KAPITEL. DIE ABFAHRT

DRITTES KAPITEL. ZUR GROSSEN MAUER

VIERTES KAPITEL. AUF DEM GEBIRGE

FÜNFTES KAPITEL. AN DER SCHWELLE DER MONGOLEI

SECHSTES KAPITEL. DURCH DIE MONGOLISCHE STEPPE

SIEBENTES KAPITEL. IN DER WÜSTE GOBI

ACHTES KAPITEL. DIE STADT DER WÜSTE

NEUNTES KAPITEL. URGÄ

ZEHNTES KAPITEL. AUF DEM WEG NACH KIACHTA

ELFTES KAPITEL. TRANSBAIKALIEN

ZWÖLFTES KAPITEL. AN DEN UFERN DES BAIKALSEES

DREIZEHNTES KAPITEL. DER EINSTURZ DER BRÜCKE

VIERZEHNTE KAPITEL. IM GOUVERNEMENT IRKUTSK

FÜNFZEHNTE KAPITEL. IM JENISSEIBECKEN

SECHZEHNTE KAPITEL. DAS GELEHRTE TOMSK

SIEBZEHNTE KAPITEL. IN DER STEPPE

ACHTZEHNTE KAPITEL. DER URAL

NEUNZEHNTE KAPITEL. VON DER KAMA ZUR WOLGA

ZWANZIGSTES KAPITEL. VON DER WOLGA ZUR MOSKWA

EINUNDZWANZIGSTES KAPITEL. AUS RUSSLAND HERAUS

ZWEIUNDZWANZIGSTES KAPITEL. DAS ZIEL RÜCKT NÄHER

DREIUNDZWANZIGSTES KAPITEL. PARIS

ANHANG I. DIE FAMILIE BORGHESE

ANHANG II. DAS AUTOMOBIL

Der Motor der „Itala“

In welchen Teilen hat sich unser Wagen als zu schwach erwiesen?

Welche Veränderungen müssten am Wagen vorgenommen werden, wenn wieder eine ähnliche Fahrt auszuführen wäre?

REGISTER



Einleitung.

Isola di Garda, im September 1907.

Lieber Barzini!

Es hat sich also doch jemand gefunden, der nach allem — trotz unserer zweimonatigen Anstrengungen, trotz der Felsen, Flüsse, Wüsten und Wälder, Sümpfe und Bankette, die wir hinter uns haben — der nach alledem behauptet, dass unsere Reise nur das eine bewiesen habe, dass man im Automobil nicht von Peking nach Paris fahren könne!

Der Satz hat in seiner Aufrichtigkeit etwas Barbarisches an sich. Aber, gestehen wir es nur zu, er ist buchstäblich richtig, und gerade wir haben bewiesen, dass es heutzutage bei ausschließlicher Benutzung des Motors eines Automobils unmöglich ist, in ununterbrochener Fahrt und in die weichen Kissen des Fahrzeugs gelehnt sich von Peking nach Paris zu begeben. Es würde daher vom finanziellen Standpunkte aus nicht zu empfehlen sein, auf Grund unserer Erfahrung eine regelmäßige Automobillinie einzurichten, um die kleinen, höchst eleganten chinesischen Chansonetten von der Hauptstadt des Himmlischen Reiches nach dem Moulin Rouge in Paris zu befördern, ohne ihre winzigen Füßchen nur im geringsten zu ermüden.

Aber hat die Fahrt Peking-Paris, abgesehen von diesem wesentlichsten Punkte, keine positiven Ergebnisse geliefert?

Ich kehre im Geiste nach Kiachta zurück, in das schmucklose Heim des Millionärs, wo die Herrin des Hauses mit ihrem breiten, gutmütigen Lächeln aus der Küche in den Speisesaal trat und auf die Tafel lange Reihen Flaschen edlen Weines und riesige Platten stellte, auf denen tranchierte Hammel und Kälber lagen und sich wahre Berge von Mehlspeisen und Reis erhoben; wo Falia, die kleine

Burjatin, ihr frisches, ein wenig scheues, einer Steppenblume gleichendes junges Gesichtchen zeigte; wo die alten und neuen Freunde ohne Einladung und ohne Höflichkeitsphrasen kamen und gingen und in ungezwungener Weise ihren Anteil an der Gastfreundschaft und den Tafelfreuden entgegnahmen.

Und ich erinnere mich der Gespräche an der reich besetzten Tafel, die alle darauf hinausliefen, den praktischen Nutzen unserer Durchquerung der Wüste Gobi zu erörtern — wir hatten die siebzehn Tage der schnellsten Karawanen auf vier vermindert —, sowie der eingehenden technischen Fragen über die Möglichkeit, sich dieses raschen Beförderungsmittels zu bedienen, um wenigstens einen Teil der Teetransporte, die jetzt bis Wladiwostok ausschließlich das Meer und von dort die transsibirische Eisenbahn benutzen, bis zu diesem Punkte der Grenze zu leiten.

Erinnern Sie sich noch der Begeisterung unseres Gastfreundes in Irkutsk, der bis Nischne-Udinsk die Freude unserer Fahrt kostete, als unsere Brust mit tiefen Atemzügen den balsamischen Hauch des Fichtenduftes auf den guten, trockenen Straßen Sibiriens einsog? Ja, in ihm ist sicherlich der Keim zur Automobilleidenschaft zurückgeblieben. Und in der guten Jahreszeit sind die Möglichkeiten der Benutzung des Automobils auf jenen sibirischen Straßen tatsächlich unbegrenzt.

In Krasnojarsk hatten wir lange Unterredungen mit zwei praktischen, ernsten Engländern, Konzessionären und Ingenieuren von Goldminen. Für sie handelte es sich darum, eine raschere Verbindung zwischen Krasnojarsk und Jenisseisk herzustellen, und unsere Maschine, die in dem Hof des Gasthauses „Metropole“ in tadelloser Beschaffenheit stand, trotzdem sie mehr als 3000 Kilometer auf schrecklichen Straßen zurückgelegt hatte, schien ihnen ein interessanter Gesprächsgegenstand und eröffnete vor ihren Augen einen neuen, weiten Horizont unerwarteter Lösungen.



Scipione Borghese.

In Tomsk war es, im Hause des Gouverneurs. Dort unten im Süden, im äußersten Zipfel seiner Provinz, die die Flächenausdehnung des Deutschen Reiches besitzt, erhebt das Altaigebirge seine Alpengipfel und bietet der menschlichen Betriebsamkeit seine an Mineralschätzen reichen Täler und Berghänge dar. Und während mir der Gouverneur von den Schicksalen einer englisch-russischen

Gesellschaft erzählte, die die Verbindung von Tomsk mit dem Eismeere zu verbessern beabsichtigte, indem sie in der Sommerzeit den Ob mit großen Lastschiffen befahren wollte, und während er mir den Nutzen, den Mittelsibirien davon haben würde, den ganzen Vorteil, der der Industrie und dem Export des Landes daraus erwachsen würde, auseinandersetzte, während alledem verfolgten seine modern geschulten, in die Ferne gerichteten Augen den Traum, Tomsk mit Barnaul und Biisk und den Hauptpunkten des Bergwerksbetriebes des Altai durch schnelle Automobile zu verbinden! Und der Traum wurde näher ins Auge gefasst und kritisiert: kurz, seine Durchführbarkeit wurde erörtert.

Weiter nach Westen zu, in Omsk, befanden wir uns mitten in der Steppe. Dort ist die Regenzeit viel kürzer als im sibirischen Urwald, der Taiga; der Steppenboden erweist sich widerstandsfähiger gegen den Regen, das Gelände ist fast vollständig eben.

Wir fanden hier die Wegverhältnisse der nördlichen Mongolei wieder, wo wir auf der Antilopenjagd unsere Maschine mit der allergrößten Geschwindigkeit hatten dahinrasen lassen können. Und wir fanden hier ein ungeahntes, wunderbares Gebiet der Tätigkeit und des Fortschritts. Im Jahre 1906 hatte eine Ausfuhr von Butter im Werte von 40 Millionen Rubel und in demselben Zeitraum eine Einfuhr von sechs Millionen Rubel landwirtschaftlicher Maschinen stattgefunden. Die Betriebsamkeit der intelligenten Russen, der fleißigen, klugen Sibirier, der arbeitsam und geschickt gewordenen Kirgisen wurde geleitet und gefördert von der weitsichtigen, unternehmenden finanziellen und kommerziellen Tätigkeit von Dänen, Engländern, Norwegern und Deutschen. Es war eine rührige Welt, die durch Viehzucht, Milchwirtschaft, Butterbereitung Reichtümer erwirbt, indem sie zugleich die Weideplätze verbessert und den Futterbau rationeller gestaltet.

Das Gebiet dieser alljährlich intensiver werdenden Ausnutzung erstreckt sich über die ganze Steppenregion, wo die Kirgisenhorden, von ihrem Instinkt getrieben, als Nomaden von einem Weideplatz zum andern ziehen. Dieser Aufschwung breitet sich in Tausenden von Adern über alle Dörfer aus, in denen die Einwanderer von heute und die Söhne der alten Verbannten des europäischen Russland sich zu neuen arbeitsamen und gedeihenden Gemeinwesen zusammenschließen. Von Omsk bis Kurgan, bis zum Balkaschsee und bis Semipalatinsk dehnt sich die unermessliche Steppe aus und steigert sich heute die Möglichkeit, morgen die Notwendigkeit von Automobilverbindungen und von Transporten mit Hilfe des Automobils.

Und dann nach Tjumen und Jekaterinburg, unter jener bescheidenen, arbeitswilligen Bevölkerung, in jenem unerschöpflichen Bergwerksgebiete des Ural, wo jeder Hektar Land einen Schatz verborgener Reichtümer darstellt und wo der Stein die Straße weniger problematisch macht. Und weiter, weiter, bis an die deutsche Grenze: überall hinterließ die Fahrt unseres Automobils, das den härtesten Prüfungen widerstanden hatte, das unversehrt mechanische Torturen überdauert hatte, bei denen die kräftigen Tarantasse und die leichten Telegas in Trümmer gegangen wären — überall hinterließ unsere Fahrt eine Furche und vielleicht einen Samen sicherer zukünftiger Zivilisation, rascheren Fortschritts, weil unsere Maschine überall das Bild einer möglichen regelmäßigen Verbindung hervorrief, mittels deren das Blut der Völker lebenerweckend die Erdteile durchkreisen kann.

Aber jenseits der russischen Grenze, im westlichen Europa? Hier durchheilte das Automobil die deutschen und jene wunderbaren französischen Straßen, hier ist die Automobilbenutzung nicht mehr ein Traum der Zukunft, sondern ein Problem der Gegenwart. Hier, im westlichen Europa, wuchs der Erfolg unserer Mühen ins Riesenhafte; er

trat in den Erörterungen der Techniker, in der Begeisterung der Bevölkerung zutage.

Das ist verständlich. Hier erschien allen Leuten unser Unternehmen von größerer Bedeutung, sein Nutzen unmittelbarer. Es handelte sich nicht darum, irgendwelchen lokalen Nutzen zu stiften, das Interesse einer begrenzten Anzahl von Industriellen und Kaufleuten zu fördern, es handelte sich vielmehr um eine neue, entscheidende Stärkung einer vorwiegend europäischen, jungen, aber lebensfähigen und rührigen Industrie, in der eine enorme Menge von Kapital, Wissenschaft und Intelligenz und von geschickter und geschulter Arbeit angelegt ist. —

Wenn ein Staat seine Artillerie erneuern will, so veranstaltet er, nachdem die technischen Probleme studiert, die eingereichten Projekte geprüft, die ersten Anhaltspunkte gewonnen sind, Kraftproben bis zur äußersten Grenze der Leistungsfähigkeit. Die Metalle werden auf die Maximalgrenze ihrer Widerstandskraft geprüft, sie werden auf Zug, auf Drehung, auf Druck untersucht, sie werden nach jeder Richtung hin weit über das Maß des Notwendigen in Anspruch genommen. Wenn dann der Feuerschlund mit aller ballistischen Genauigkeit gegossen ist, so veranstaltet man Probeschießen, bei denen die Ladungen übermäßig gesteigert, die Explosivstoffe gewechselt werden, und man ist nicht zufrieden, wenn das Geschütz nicht Anstrengungen widersteht, die viel gewaltsamer und dauernder sind als die, die es in der Praxis auszuhalten bestimmt ist.

Der „Raid“ Peking-Paris war eine solche äußerste Kraftprobe der Automobilfabrikation und als solche interessierte er das Publikum. Unsere Personen und der Name der Fabrik standen in zweiter Linie; unser Fahrzeug repräsentierte die Automobilfabrikation im allgemeinen.

Die zivilisierte Welt wohnte dieser Kraftprobe bei, der umfassendsten, vollständigsten und überzeugendsten, der das neue Werkzeug bis dahin unterworfen worden war, einer Kraftprobe, die zu dem Zwecke unternommen wurde, einen

weiteren, entscheidenderen Schritt nach vorwärts auf dem Wege der Abschaffung menschlicher oder tierischer Triebkraft zu tun. Diese Abschaffung ist eines der Kennzeichen sozialen Fortschritts.

Als ich die Herausforderung des Pariser „Matin“ annahm, hatte ich folgendes Ziel vor Augen: zu zeigen, dass ein gut gebautes, mit Umsicht und Sorgfalt geleitetes Automobil imstande ist, auf langen Reisen durch Gelände mit oder ohne Straßen die Zugtiere tatsächlich zu ersetzen.

Was tut es, wenn das Automobil wenige Meter weit von Menschenarmen gezogen wird; was verschlägt es, wenn man es von Zeit zu Zeit mit Hilfe von Seilen und Hebeln aus dem Sumpf oder aus dem Sande herausholen oder es auf eine Fähre oder einen Kahn laden muss, um Wasserläufe zu überschreiten, die man nicht durchwaten kann? Sind diese kurzen Hemmnisse, die wenige Stunden Verspätung bedeuten, vorüber, so ist die Maschine wieder zu ihrer gewohnten Kraftentfaltung befähigt, die kein Zugtier so lange und so ununterbrochen aushalten könnte, die sie aber ohne nennenswerte Beschädigung in zuverlässiger, andauernder Arbeitsleistung übersteht.

Und „Peking-Paris“ hat mir recht gegeben.

Mein Wagen, die „Itala“, hat, ohne dass ich zu außergewöhnlichen Mitteln greifen musste, die lange Fahrt bestanden auf Straßen, die fast durchgehend schlecht, häufig sehr schlecht waren, und unter klimatischen und Temperaturverhältnissen, unter denen der gesamte Mechanismus der härtesten Probe ausgesetzt war: der Rahmen von den Stößen und Rucken hin und her gerüttelt; der Motor auf steilen Aufstiegen, wo die Räder im Sande oder auf vom Regen schlüpfrig gewordenen lehmigen Stellen schleiften, überhitzt bei vielstündiger, sehr langsamer Fortbewegung unter hoher Außentemperatur und auf schwierigem Gelände; die Vergasung anormal infolge der Thermometerschwankungen von zehn und zwanzig Grad, in einem Klima, das von tagelanger Trockenheit zu

täglich wiederkehrendem Regen und Feuchtigkeit übergeht; die Kuppelungen und das Getriebe fortwährenden Stößen ausgesetzt und die Reibung jeden Augenblick aufgehoben und wiederhergestellt!

Kurz, alle Teile — ich spreche nicht von den Rädern und Federn, die der Anstrengung unterlegen sind — wurden einer Kraftprobe ausgesetzt, wie sie nie zuvor stattgefunden hatte. Und bei den etwa 16 000 Kilometern, die wir durchfahren haben und von denen 12 000 ohne chaussierte Straßen waren, beträgt die Länge der Strecken, die das Automobil nicht lediglich durch seinen Motor bewegt zurückgelegt hat, noch nicht 200 Kilometer!

Ich erkläre mich von dem praktisch erzielten Erfolge befriedigt, auch wenn es sich erwiesen hat, dass man heute noch nicht in einem Zuge und ohne von der Maschine zu steigen von Peking nach Paris fahren kann! —

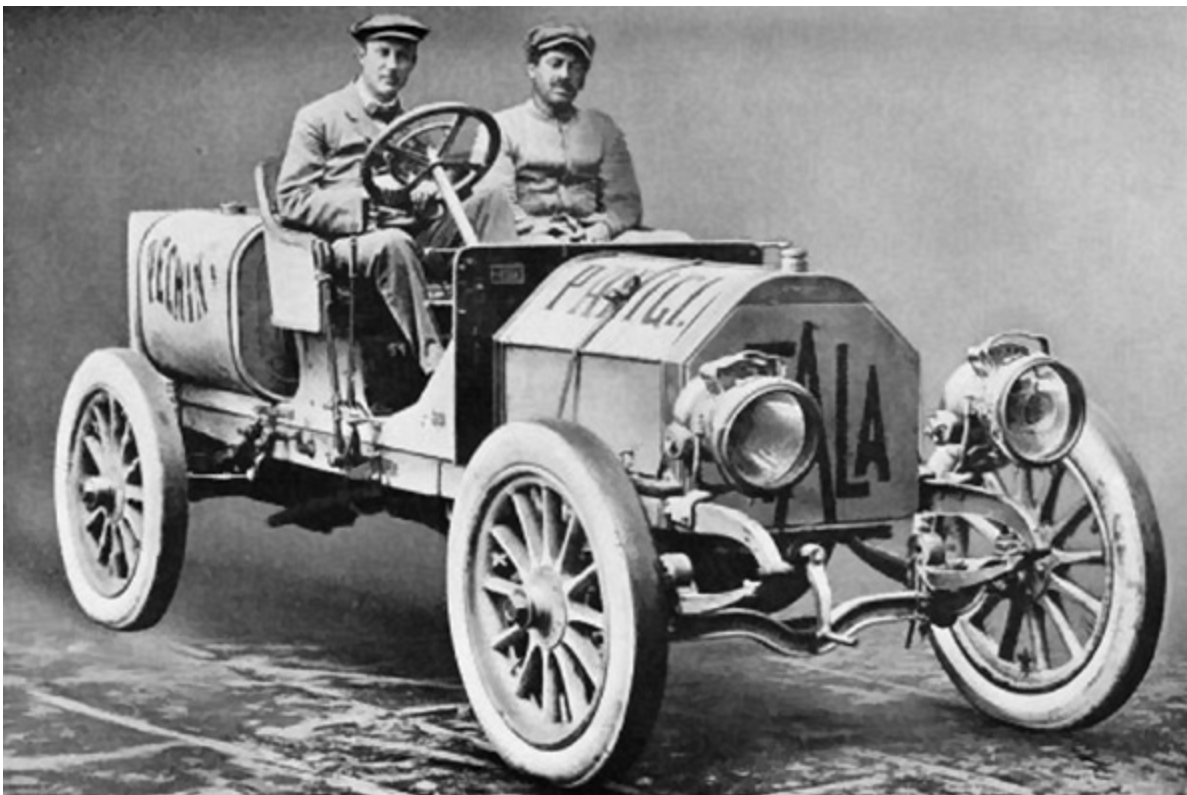
Aber den Erfolg verdanken wir einigen Faktoren, auf die ich jetzt zu sprechen kommen will.

Ich schweige von der Maschine. Der tatsächliche Ausgang hat sie als vorzüglich erwiesen, aber sie war, um es kurz zu bezeichnen, nur das Werkzeug des Erfolges, nur der Meißel, mit dem ein Künstler eine Statue aushaut, die er nach seinem Schönheitsideal schaffen will. Die intelligente Hand, die den Meißel führt, ist für das Kunstwerk wichtiger, und diese war auch bei der umsichtigen Vorbereitung unserer Fahrt tätig.

Die Auswahl der Maschine wurde nach bestimmten Gesichtspunkten getroffen. Man weiß, dass Stärke und Leichtigkeit relative Begriffe sind und dass eine Maschine von 2000 Kilogramm und 40 Pferdekraften leichter und brauchbarer sein kann als eine von etwas geringerem Gewicht und viel geringerer Stärke. Wir waren auch bei der Aufstellung der Berechnungen sehr vorsichtig. Eine große Menge von Ersatzteilen nahmen wir mit, die ordnungsgemäß im hinteren Kasten der Maschine verpackt wurden; es wurde aber glücklicherweise fast nie nötig, aus

ihm etwas herauszunehmen. Die Ergänzungsvorräte an Verbrauchsgegenständen wurden in reichlicher Menge und nach einem sorgfältig durchdachten Plan auf die zu durchfahrende Strecke verteilt.

Die kurze Zeit vom 15. Februar 1907, dem Tage der endgültigen Annahme der Aufforderung, bis zum 10. Juni 1907, der für die Abfahrt von Peking festgesetzt worden war, gestattete keine brieflichen Unterhandlungen. Es wurde alles mündlich und telegraphisch bestellt.



Die „Itala“ mit Scipione Borghese und Chauffeur Ettore Guizzardi.

Von Schanghai kamen nach Peking das für die Fahrt durch China und die Mongolei erforderliche Benzin und Öl; von Petersburg aus beabsichtigte die Firma Nobel, in Sibirien und Russland die für die Fahrt durch das unermessliche Reich nötigen Mengen bereitzustellen.

Langsame Kamelkarawanen — wie viele von ihnen überholten wir, während sie im Licht des grauenden

Morgens oder in der langen Abenddämmerung schläfrig dahinschritten, oder während sie haltmachten und die Männer, in ihren arabesken-geschmückten Zelten ausgestreckt, die Stunden der sengenden Tageshitze über sich hinziehen ließen! — schafften von Peking an den einsamen Brunnen von Udde, in die heilige Stadt Urga das für die technische Eroberung der Wüste Gobi Erforderliche, und die Eroberung wurde dadurch leicht. Andererseits erreichten uns mit der transsibirischen Bahn die zur Durchführung und Sicherung der Fahrt nötigen Vorräte in den großen Städten und kleinen Flecken längs des alten sibirischen „Trakt“, der Straße, die, bevor unsere freie Maschine, von der die Flagge eines freien Volkes im Winde flatterte, sie befuhr, so viele Scharen armer, leidender und doch stolzer Wesen hatte vorüberziehen sehen, die verbannt worden waren, die ihr edles, nach Freiheit und Gerechtigkeit dürstendes Herz weitweg vom Vaterland in die Ferne tragen mussten!

Aus Italien gelangten die Pneumatiks an die vorher bestimmten Etappenorte, und in Omsk war ein Lager von Ersatzteilen beabsichtigt, namentlich von Rädern und Federn, die in dieser Stadt, die ungefähr in der Mitte der ganzen zu durchfahrenden Strecke liegt, voraussichtlich ausgewechselt werden mussten.

Die erforderlichen Mengen Öl und Benzin waren folgendermaßen berechnet: auf dem Wagen selbst wurden etwa 300 Kilo Benzin und 100 Kilo Öl untergebracht, ein Quantum, das ungefähr für 1000 Kilometer Fahrt ausreicht. In den Depots war immer so viel vorhanden, dass die volle Ladung des Wagens nachgefüllt werden konnte. Diese Depots, die aus Rücksicht auf den Transport in der Mongolei etwa 600 Kilometer voneinander entfernt waren, wurden auf der russischen Strecke, wo die durch Eisenbahn oder Flussschiffahrt erreichbaren Orte dichter gesät sind, in Entfernungen angelegt, die zwischen 250 und einem Maximum von 500 Kilometern schwankten. Von Irkutsk an

erwarteten mich die Pneumatiks von Pirelli in der Entfernung von je 1000 oder 1500 Kilometern.

Wir hatten Glück! Kein einziges Mal hatten wir zu wenig Brennstoff oder Öl; niemals fehlten uns Pneumatiks, von denen wir übrigens nur wenige verbraucht haben.

Ein einziger Umstand entsprach nicht unseren Wünschen, und dies war gut. Wir hatten so den Beweis in Händen, dass unsere Berechnungen richtig waren.

Die Ersatzräder und Ersatzfedern erreichten infolge von Schwierigkeiten, die die österreichische Zollverwaltung machte, Omsk nicht; sie mussten in Moskau liegenbleiben. Wir aber zogen in Kasan auf zerbrochenen Federn und auf einem Rad ein, das die Axt eines geschickten russischen Muschik uns am Ufer der Kama an einem Sonntagnachmittage ausgebessert hatte.

Auch für etwas anderes hätte besser gesorgt werden sollen: für die Bequemlichkeit der Reisenden auf dem Wagen und für die Unterbringung des Gepäcks.

Sie, lieber Barzini, der Sie mehr als alle darunter zu leiden hatten, erinnern sich gewiss noch, dass wir bis zum Vorabend unserer Ankunft in Paris jenem unförmlichen Haufen von Koffern und Säcken, der unser Gepäck darstellte und auf der Werkzeugkiste befestigt war, von wo er nur allzu häufig hinunterrutschte, keine richtige Form zu geben vermochten.

Ettore mochte das Gepäck mit aller Sorgfalt, mit aller erdenklichen Findigkeit festschnüren, ohne Stricke und Bindfaden zu schonen; die Stöße des Wagens lockerten selbst die feinst ausgedachten Verschlingungen, und der große Sack geriet bald darauf ins Schwanken und öffnete sich. Und Ettore begann von neuem.

Wieviel Mühe hat sich der brave Junge in diesen 60 Tagen gegeben! Er ist in Wahrheit jene intelligente Hand gewesen, die den Meißel führte! Ohne sein beständiges Sorgen für den Motor und alle übrigen Teile der Maschine, denen er

Schlaf und Speise zum Opfer brachte, wären wir nicht nach Paris gekommen, wären vielleicht heute noch nicht dort!

Niemand, der es nicht selbst versucht hat, kann sich vorstellen, welche Arbeit auf einer langen Reise wie der unseren der Mechaniker zu leisten hat: vollständig auf sich selbst angewiesen, ohne die Hilfe von Werkstätten, ohne die Bequemlichkeit einer Garage, in Ländern, in denen jeder Begriff von Mechanik unbekannt ist, wo die Sprache fremd ist und selbst das Denken von dem unseren so sehr abweicht.

Nach sechzehn, achtzehn Stunden Fahrt, während deren er mit zusammengebißenen Zähnen, unter beständiger Nervenanspannung auf jeden Laut des Motors, jedes Knirschen des Wagens gelauscht hat, bemüht, dessen Existenz gegen die Schwierigkeiten des Geländes zu verteidigen; zwei bis drei weitere Stunden unter dem Rahmen ausgestreckt, in der Hitze der überanstrengten Maschine, bei dem üblen Geruch des Öls und der verbrannten Fette nachzusehen, zu prüfen, zu registrieren, die Verschlussstücke, die nachlassen, die Schrauben, die sich lockern, anzuziehen, nicht zufrieden, die durch die Anstrengungen des Tages verursachten kleinen Schäden und leichten Verschiebungen auszubessern, sondern bestrebt, mit Scharfsinn und Findigkeit die möglichen „Pannen“ des morgenden Tages vorzusehen und ihnen zuvorzukommen: dies ist die regelmäßig wiederkehrende Arbeit Ettore nach wenigen Stunden der Ruhe, die er dem harten Boden abringt, nach den Mahlzeiten, die er in Eile verzehrt, die Füße auf den Tritt gestemmt, während die Maschine von einer Seite der Straße zur andern schwankt. Und dazu kam für Ettore von Zeit zu Zeit noch die Tätigkeit als Wagenlenker.



Luigi Barzini

Entweder löste er mich am Lenkrad ab, um mir etwas Ruhe zu verschaffen, oder die Schwierigkeiten der Straße machten es notwendig, dass ich ihm bei der Fahrt über Stellen, die zu schwierig waren, um sie von der Höhe des Wagens aus zu übersehen, zu Fuß die Richtung angab. Auch als Wagenlenker war er unübertrefflich.

Erinnern Sie sich, lieber Barzini, wie oft ich beim Passieren von Sumpfstrecken oder bei der Fahrt über die schmalen Streifen trockenen Landes auf überschwemmten Straßen gezwungen war, nach Untersuchung des Geländes Ettore durch Steine oder Zweige genau die Punkte anzugeben, über die er die Räder führen sollte?

Und entsinnen Sie sich der wunderbaren Präzision und Raschheit, mit der die Maschine mit dem Maximum der Geschwindigkeit, um ihr Gewicht nicht zur Geltung zu bringen und nicht Gefahr zu laufen, stecken zu bleiben, sich auf den Rand des Sumpfes schwang oder sich aus der Lache voll schwarzen, zähen Morastes wieder herausarbeitete?



Ettore Guizzardi.

Und trotzdem Ettore sich seines Wertes und seiner Fähigkeiten stark bewusst ist — oder vielleicht eben deswegen —, bewahrte er in schwierigen Lagen, bei Strapazen, in Gefahren und bei schlechtem Wetter (erinnern Sie sich der endlosen Tage voll Regen und Schmutz, die wir durchgemacht haben?), bei den Triumphen und Verherrlichungen, die das Unternehmen, an dem er so stark

beteiligt war, veranlasste, dieselbe Seelenruhe, dieselbe Bescheidenheit, dieselbe unveränderlich gute Laune und ausdauernde Arbeitsamkeit, sowie das unerschütterliche Vertrauen auf den Erfolg. Und ich, der ich ihn schon seit zehn Jahren um mich habe als meinen Gehilfen beim Automobilsport, der nicht immer leicht und einfach ist; der ich in ihm einen bewährten, teuren Freund besitze, ich muss ihn meiner wärmsten und herzlichsten Zuneigung, meiner tiefen, dauernden Dankbarkeit versichern. Er ist ein schönes Beispiel eines gebildeten, gewissenhaften Arbeiters.

Er hat nichts Dienerhaftes an sich; in ihm lebt die Überzeugung von seinem eigenen Werte, das starke Gefühl der Verantwortlichkeit für die Dienste, die er mit Intelligenz, mit Uneigennützigkeit und der Anhänglichkeit eines Freundes dem widmet, der ihm volles Vertrauen einzuflößen vermocht hat, und den er für fähig hält, seine hervorragenden geistigen und seelischen Eigenschaften zu würdigen.

Seit zehn Jahren hat er mit mir eine Maschine nach der andern bestiegen, hat in den Werkstätten gearbeitet, hat sich auf allen Straßen Europas bewährt, wobei er an Klugheit, an kaltem, schweisgsamem Mute zunahm und als Ingenieur und Techniker Fortschritte machte. Und jetzt hat er die Bestätigung seines Wertes in den Beifallsstürmen gefunden, mit denen er, der Siegreiche, überall empfangen worden ist. Er stammt aus der Romagna, und die ganze Kraft des Ungestüms und der Zähigkeit seiner Herkunft lebt in ihm, wirkend und schaffend.

Ein anderer zum Erfolg beitragender Faktor waren die Verhältnisse, die wir überall antrafen. Wie soll ich die Bedeutung, den Einfluss richtig abschätzen, den auf das Gelingen unseres Unternehmens das Wohlwollen der Regierungen, das freundliche Entgegenkommen der Bevölkerungen, die wenn auch nur moralische Unterstützung und Ermutigung gehabt haben, welche uns von so vielen Unbekannten zuteil wurde, die uns für wenige

Augenblicke eng befreundet wurden und die wir dann für immer aus den Augen verloren haben?

Bei der Lebhaftigkeit Ihres Stils werden Sie imstande sein, bei der Schilderung der Wechselfälle unserer Reise die Erinnerung an so viele gute Menschen aufzufrischen, die sich um uns bemüht haben und denen wir nicht im einzelnen danken können. Sie werden erzählen, wie wir von den auswärtigen Vertretern unseres Staates, von der chinesischen und russischen Regierung, von den Behörden aller Länder, durch die wir kamen, unterstützt worden sind und wie sie alle für unser Unternehmen ein außergewöhnliches, unerwartetes Verständnis entwickelten.

Sie werden gewiss die äußere Erscheinung der chinesischen Kulis schildern: den bronzefarbenen Leib nackt bis zum Gürtel; das leidenschaftslose Gesicht, aus dem Augen schauen, die dem Europäer nichts über den Charakter verraten; Menschen, unempfindlich gegen körperliche Anstrengung wie das Metall, aus dem sie geformt zu sein scheinen.

Sie werden auch die rauen, stolzen mongolischen Reiter darstellen. Lange Gewänder umwallen sie und strömen den scharfen Geruch ihrer Herden und Zelte aus. Sie werden die russischen Muschiks mit ihren langen blonden Haaren schildern; ihre sanften Blicke sind träumerisch auf den unermesslichen Horizont ihres Landes mit den niedrigen Hügeln und den weiten Ebenen gerichtet und noch weiter in eine Zukunft mit weniger Elend und menschenwürdigerem Leben.

Diese im Äußern so verschiedenen Gruppen werden Sie beschreiben, wie sie sich der Rettung unserer Maschine widmen, während sie über die sonnverbrannten Felsen einher keucht, während sie in den Wüsten der Mongolei Ströme von Wasser und Dampf ausspeit, während sie in den Sümpfen und Schluchten Sibiriens und Russlands wie ein gescheitertes Schiff auf der Seite liegt.

Die Begeisterung wird wieder aufleben, wenn Sie erzählen, wie wir unterstützt worden sind durch die brüderliche Gesinnung unserer Landsleute, die wir so fern vom Vaterland antrafen, durch den Beifall der Menschen, die in Massen die Werkstatt, das Wirtshaus, die Schule verließen, um der Vorüberfahrt des Automobils zuzujubeln, des Erzeugnisses und Symbols der Arbeit, in der sich die lebendige Kraft aufstrebender Völker verkörpert.

All dies und noch mehr werden die gewiss glänzend geschriebenen Blätter Ihres Buches erzählen.

Gerührt und dankbar möchte ich alle jene Frauen umarmen, die durch ihre Teilnahme, ihre freundlichen Worte, ihr flüchtiges Lächeln so oft den ermüdeten Gliedern Kraft, der verzagten Seele Mut, dem verzweifelnden Sinn den Entschluss wiedergegeben haben.

Allen möchte ich danken: denen, die ich kenne, und denen, die mir unbekannt geblieben sind.

Den guten Hausfrauen, die, im Besitze eines gastlichen Daches, für einen Tag in uns die Empfindung des Familienlebens erweckten, indem sie uns den Genuss eines guten Bettes und einer wohl besetzten Tafel verschafften: das köstliche Gefühl, das ein geordnetes, von weiblichem Geist durchwehtes Hauswesen in dem hervorruft, der aus der Einsamkeit des Nomadenlebens kommt.

Den Frauen der Muschiks will ich danken, die in den Gemeinدهäusern der von jedem zivilisierten Leben abgeschlossenen Dörfer, in den mit kräftigen Axtschlägen aus den Stämmen der ungeheuren Wälder gezimmerten „Isbas“, den Bauernhäusern, uns vom Abend bis zum Morgengrauen alles anboten, was sie hatten. Sie verließen ihre armselige Hütte, damit wir Unterkunft fänden; sie brachten uns die Schüssel mit dampfender Suppe, den Krug mit der schmackhaften Milch der sibirischen Steppe, den Laib Brot, schwarz wie die Erde, die es hervorbringt.

Auch jenen andern danke ich, die, scheinbar erfüllt von Freude und Heiterkeit, in den uns zu Ehren veranstalteten

Festlichkeiten ferner Städte für eine Nacht ihr Elend vergaßen, um in uns eine freundliche Illusion hervorzurufen.

Ich danke auch jenen Damen, die sich in einer Stunde geistreicher Unterhaltung vielleicht offener als sonst gaben, weil sie die Gewissheit hatten, man würde sich nie mehr im Leben begegnen, und die unsere Gedanken von den alltäglichen Beschäftigungen ablenkten und der Seele etwas von der Spannkraft wiedergaben, die uns die beständige und monotone körperliche Anstrengung zu rauben drohte.

Dank allen jenen, die uns beim Vorüberfahren zulächelten, uns eine Kusshand oder Blumen zuwarfen, uns durch Gesten anfeuerten, ihnen allen, einschließlich unserer Frauen, die wir im Geiste auf der Schwelle unseres Hauses, die Kinder im Arme, stehen sahen, voller Sehnsucht und Liebe uns erwartend, und die auch in unserem vielbewegten Leben die verborgene Kraft waren, die uns aufrecht erhielt und antrieb.

Dies sind die Faktoren, die unser Unternehmen zu einem glücklichen Ende geführt haben!

Sie, der Sie der Dichter unter uns waren und jetzt im Begriff sind, unser Geschichtsschreiber zu werden, Sie wissen dies besser als ich. Und Sie wissen auch, wie verschieden das Schicksal unserer Reise von dem so vieler andern gewesen ist.

Ich denke bisweilen jener Männer, die in den Volksüberlieferungen weiterleben mußten und die doch beinahe vergessen sind, der Reisenden, die in unbekannten Ländern geographische Entdeckungen gemacht, die lange Jahre hindurch täglich ihr Leben aufs Spiel gesetzt, die dem Handel ihres Landes fruchtbare Zonen zur Ausnutzung gewonnen, der heimischen Industrie weite Ausfuhrgebiete erschlossen haben. Und ich gedenke ihrer — die Namen brennen mir auf den Lippen — und ihrer Rückkehr in die Heimat.

Wenige Fachmänner empfangen sie, wenige Zeitungen sprechen von ihnen und vielleicht nur, um ein herbes Urteil

über sie zu fällen; Schweigen umhüllt sie. Manchen hat diese Nichtbeachtung seitens des Publikums, dieses bittere Schweigen der Menschheit, für die sie arbeiteten und litten, getötet!

Uns, die wir so viel Kleineres vollbracht haben, erwartete allgemeiner Beifall, erwartete die Genugtuung, einen Augenblick lang die Begeisterung der großen Metropolen der Welt, der betriebsamen Städte, der stillen Flecken in ganz Europa erregt zu haben!

Die Gründe dafür sind verwickelter Art. Es kommt dabei in Betracht die Neuheit des benutzten Gefährtes, seine wachsende wirtschaftliche und soziale Bedeutung; es kommt in Betracht die Länge des Weges, der in so kurzer Zeit und inmitten von Schwierigkeiten zurückgelegt worden war, die man zum ersten Male zu überwinden hatte; es kommt in Betracht die glückliche Lösung der technischen Probleme und die faszinierende Anziehungskraft jenes Landes Asien, aus dem wir vielleicht stammen und das uns doch so fremd ist. Es kommen ferner in Betracht die beiden Endpunkte der Reise.

Am Punkt der Abfahrt die geheimnisvolle Hauptstadt des rätselhaften Reiches, aus dem das Geräusch des Lebens wegen der räumlichen Entfernung und des Abstandes im Denken nur gedämpft zu uns herüberklingt; am Endpunkt der lauteste Resonanzboden der Welt, Paris, von wo jeder, auch der leiseste Hauch des Lebens sich verstärkt und in tausendfachem Echo vervielfältigt über die ganze Erde verbreitet.

Das Geheimnis des „Warum“ liegt zum Teil darin, aber vor allem — Sie selbst haben es, glaube ich, ausgesprochen — liegt es in dem Metalldraht, der uns auf dem ganzen Wege begleitete und der Tag für Tag Nachrichten über uns an die Presse übermittelte, die sie weiterverbreitete.

Der Telegraph und die Presse, sie sind die unmittelbare Ursache der Volkstümlichkeit, deren sich unser Unternehmen zu erfreuen hatte.

Diese beiden sind es, die Ihre spannende Darstellung überallhin verbreitet haben, die den eintönigen und für uns nur allzu häufig höchst verdrießlichen Zwischenfällen der Reise Interesse verlieh. Bei peinlichster Wahrheitsliebe gegenüber den Tatsachen haben Sie es doch verstanden, sie durch die lebhafte Schilderung des Milieus in das rechte Licht zu setzen, ihnen den gebührenden Platz im Gemälde des Ganzen anzuweisen. Und das Publikum hat die Poesie gefühlt, die die einzelnen Kapitel dieser unserer modernsten Odyssee erfüllt.

Niemand wird jedoch beim Lesen Ihres Buches ahnen, welchen Aufwand an Willensstärke und moralischer Kraft es Sie gekostet hat. Ich, der ich die Ehre und die Freude hatte, der Gefährte Ihrer zwei Monate andauernden Kraftleistung zu sein, starker geistiger Anspannung inmitten niederdrückender materieller Widerwärtigkeiten, ich allein kann es bezeugen!

Und seit jenen zwei Monaten erfüllt mich ein Gefühl lebhafter Bewunderung und tiefer Freundschaft für Sie, das der Zeit trotzen soll!

In Zuneigung und Hochachtung,
lieber Barzini,
Ihr

Scipione Borghese

Erstes Kapitel. Von Paris nach Peking.

*Was mir am 18. März begegnete. — In Paris. — „Eintreffen
Peking ersten
Juni!“ — Die Sorgen und die Tätigkeit des Wai-wu-pu. — Die
Automobile.
— Ettore.*

Am 18. März 1907 mittags, einem für mich denkwürdigen Datum, saß ich in Mailand an meinem Schreibtisch, vertieft in das Studium des nordamerikanischen Eisenbahnwesens. Damals widmete ich mich mit Feuereifer den Eisenbahnproblemen; ich schrieb und sprach darüber und weidete mich an heimischen und ausländischen Reglements und Fahrplänen. Plötzlich riß mich ein langes Klingeln des Telefons, das auf meinem Arbeitstisch steht, mit Gewalt aus den Eisenbahnnetzen der Vereinigten Staaten.

„Hier Barzini! Wer dort?“

„Guten Morgen!“ — ich erkannte die Stimme Luigi Albertinis, des Chefredakteurs des „Corriere della Sera“ — „ich muss Sie unbedingt sprechen; kommen Sie zu mir!“

„Sofort?“

„Augenblicklich.“

„Ich eile.“

„Besten Dank.“

Ich stürze aus dem Hause, springe in die erste freie Droschke, die mir begegnet, und gehe während der Fahrt eilig die Ereignisse der letzten vierundzwanzig Stunden durch, um den Grund einer so dringenden Aufforderung zu erraten.

Bedurfte die Zeitung ihres „Spezialberichterstatters“? War irgendwo Krieg ausgebrochen? Nein, selbst Venezuela

erfreute sich seit acht Tagen vollkommener Ruhe. Eine Revolution? Auch nicht; es war zu kalt dazu — Revolutionen beginnen in der schönen Jahreszeit; sie sprießen mit den Blumen hervor; erst Ende April erhalten die Redaktionen die erste Nachricht von dem regelmäßigen Wiedererwachen des Freiheitssinnes unter den Völkern; sie besteht aus dem bekannten Telegramm: „Eine bulgarische (oder griechische) Bande hat die Einwohner eines griechischen (oder bulgarischen) Dorfes niedergemacht usw.“ War ein unvorhergesehenes Unglück geschehen? Die Unglücksfälle binden sich an keine Jahreszeit...

Ich war im Irrtum, in meinem Berufseifer überall Unheil zu wittern. Es hatte sich auf keiner von beiden Hemisphären etwas Ernstes zugetragen. Als ich, bis oben voll von berechtigter Neugier, das Büro betrat, das das Gehirn unserer Zeitung darstellt, fand ich den Chefredakteur ganz ruhig und heiter. Er reichte nur eine Nummer des Pariser „Matin“, zeigte mir auf der ersten Seite unter einer Überschrift in Riesenbuchstaben einige Zeilen und fragte:

„Was denken Sie darüber?“

Ich schaute hin und las folgende überraschende Einladung:

„Wer ist bereit, in diesem Sommer von Peking nach Paris im Automobil zu fahren?“

Ich las die Anzeige noch einmal und empfand ein Gefühl der Bewunderung für den unbekannten Urheber eines derartigen Planes. Zum mindesten musste er ein großer Freund von Romantik sein.

„Was denken Sie darüber?“ wiederholte Albertini.

„Herrlich!“

„Durchführbar?“

„Ah, das ist etwas anderes! Aber selbst wenn der Versuch nicht gelingt, würde er doch äußerst interessant sein.“

„Und würden Sie bereit sein, daran teilzunehmen?“

„Mit dem größten Vergnügen.“

Wir verwandten einige Minuten auf das Durchblättern der folgenden Nummern des „Matin“, um einige weitere Mitteilungen über die abenteuerliche Reise zu suchen. Zustimmungsschreiben füllten Spalten über Spalten; es waren Briefe, die eine allzu rasch entflammte Begeisterung bekundeten, als dass sie von langer Dauer hätte sein können. Einer jedoch unter vielen fesselte unsere Aufmerksamkeit, weil er von einem Italiener herrührte und kurz und kühl war wie eine Empfangsbescheinigung. Er lautete:

„Ich beteilige mich an der Wettfahrt Peking-Paris mit meinem Automobil ‚Itala‘. Wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir möglichst bald alle Einzelheiten mitteilten, um meine Vorbereitungen danach treffen zu können.

Fürst Scipione Borghese.“

Name und Stil machten mich sofort nachdenklich: das war ein Mann, der das, was er sagte, ernst meinte.

Don Scipione Borghese (s. Anhang I) war mir durch seinen Ruf als Automobilist und Reisender bekannt. Im Jahre 1900 hatte er mit einer Karawane Persien, zum Teil auf wenig bekannten Strecken, durchquert; er war in Turkestan eingedrungen und durch die weite Baraba-Steppe bis Barnaul gelangt; von da hatte er die Flußläufe des Ob und Tom zu Schiff befahren und Tomsk erreicht; in Tomsk hatte er die sibirische Eisenbahn benutzt, die ihn bis zum Gestade des Stillen Ozeans brachte. Über seine Reise hatte er ein Buch geschrieben, ein gelehrtes Buch, das die strenge Genauigkeit eines Schiffstagebuchs aufwies, ins Detail gehend, ruhig, sachlich, das den Verfasser als Mann von überlegendem, klarem Sinne kennzeichnete, der sich bei seinen Beobachtungen nicht allzu sehr durch Erregungen, weder durch Bewunderung noch durch Gefühlsausbrüche, ablenken ließ. Der Verfasser erwies sich mehr als Mathematiker denn als Dichter; man bemerkte eine Vorherrschaft des Kopfes über das Herz, des Willens über

das Gefühl. Borghese erschien mir als einer jener Männer, welche wollen, wissen und handeln. Er hätte seine Unterschrift zu der Fahrt Peking-Paris nicht gegeben, wenn er nicht entschlossen wäre, zu fahren und, einmal abgefahren, alles Menschenmögliche daran zu setzen, um als Sieger hervorzugehen. Ich hatte sofort Vertrauen zu ihm.

Der Chefredakteur unterbrach die Lektüre des „Matin“ und sagte mir in dem Tone einer plötzlichen Entschließung:

„Fahren Sie sofort nach China!“

„Gut.“

„Die Wettfahrt Peking-Paris beginnt am 10. Juni. Sie machen zuerst eine Reise durch Amerika und den Stillen Ozean und auf der Reise stellen Sie interessante Beobachtungen an. Die Beendigung des Prozesses Thaw in Neuyork ...“

„Gut.“

„Der Wiederaufbau von San Francisco ..., die japanisch-amerikanische Spannung wegen Hawais ..., Japan nach dem Kriege ... Und über Asien beenden Sie Ihre Rundreise um die Welt.“

„Gut. Und die Fahrt Peking-Paris?“

„Sie erhalten unterwegs nähere Weisungen. Wir werden beim Fürsten Borghese anfragen, ob er damit einverstanden ist, dass Sie sich ihm anschließen. Ich hoffe ja. Auf alle Fälle finden Sie in Peking alles bereit. Eventuell stellen wir Ihnen eins von unseren eigenen Automobilen zur Verfügung. Der nächste Dampfer nach Amerika geht ... warten Sie ... hier ist ein Fahrplan. Übermorgen, am 20. März, geht vom Norddeutschen Lloyd ‚Kaiser Wilhelm der Große‘ von Cherbourg nach Neuyork. Sie fahren heute nach Paris. Ist noch Zeit?“

Ich sah nach der Uhr und rief mir meine neue Eisenbahnwissenschaft (Abteilung Fahrpläne) ins Gedächtnis zurück.

„Ich habe vollauf Zeit.“

„Glückliche Reise also!“

„Auf Wiedersehen!“

Wir tauschten einen kurzen Gruß aus und umarmten uns in einer jener Aufwallungen von Anteilnahme und Freundschaft, die in gewissen Augenblicken Menschen, die sich gegenseitig wohl wollen, mit gleichen Empfindungen erfüllen.

Einige Minuten später stürmte ich die Treppe hinunter und stieß mit einem Kollegen zusammen, der sie mit der Langsamkeit eines Menschen emporstieg, der von seiner regelmäßigen, gewohnten Arbeit erwartet wird.

„Wohin so eilig?“ fragte er mich.

„Ich will eine Reise um die Welt machen“, erwiderte ich stolz und blieb einen Augenblick auf dem Treppenabsatz stehen.

„Renommist!“ rief er und brach in lautes Gelächter aus. „Ich kann mir denken, wohin du in Wirklichkeit gehst.“

„Wohin denn?“

„Zum Frühstück — es ist spät, und du hast Hunger. Guten Appetit!“

Die Ungläubigkeit meines Freundes, die doch so viel gesunden Menschenverstand verriet, machte mir plötzlich klar, in welcher seltsamer, abenteuerlicher, unwahrscheinlicher Lage ich mich befand. Ich blieb einen Augenblick zweifelnd und verwirrt stehen, ehe ich ein „Danke“ antwortete und meinen Weg fortsetzte. Der alte Abenteuerroman, in dem die auftretenden Personen alle Erdteile durchwandern und alle Meere durchschiffen, ehe der Leser bis zur letzten Seite gelangt, ist außer Mode gekommen, weil selbst die Kinder ihn für zu weit von der Wahrheit entfernt halten, obgleich es doch noch jemand gibt, der ihn erlebt: den Journalisten.

Am selben Tage entführte mich der Expresszug durch den Simplon nach Paris.

In Paris wurden in den Redaktionsräumen des „Matin“ stark besuchte Versammlungen abgehalten, um die Meinungen über die Wettfahrt auszutauschen. Neben vielen