

Zeitschrift für angewandte Chemie

Seite 57 — 72

Aufsatzteil

31. Januar 1913

Amerikanische Reiseskizzen¹⁾.

Als Schreiber dieser Zeilen im Frühjahr 1912 in engerem Kreise den Gedanken äußerte, im Anschluß an den Neu-Yorker Internationalen Kongreß für angewandte Chemiestatt des zu kurzen offiziellen „short trip“ und des für die meisten zu viel Zeit in Anspruch nehmenden „long trip“ eine etwa vierzehntägige, besonders für Vertreter der Teerfarbenindustrie geeignete Reise zu veranstalten, erschien dieser Gedanke zunächst wenig aussichtsreich. Bei einer Korrespondenz mit Herrn Dr. Sch we i t z e r (von der „Farbenfabriken of Elberfeld Co.“) in Neu-York fand diese Idee jedoch volle Zustimmung, und bald lag ein Programm für einen „Coal tar trip“ vor. Wenn dieses Programm später auch manche Änderung erfuhr, so hat es doch den Teilnehmern außerordentlich viel Interessantes und Sehenswertes geboten, und es müssen an dieser Stelle Dr. Sch we i t z e r s Verdienste um den Verlauf der Reise besonders betont werden. Dadurch, daß die Teilnahme sich nicht auf Angehörige der Teerfarbenindustrie und einige dieser Industrie nahestehenden Universitätsprofessoren beschränkte, sondern auch andere Berufskreise, Herren aus dem Bergfach, Ingenieure und Juristen, umfaßte, gestaltete sich der Verlauf um so anregender.

Die Reise begann am Samstag, dem 14./9. (nachdem Freitag und Samstag schon mehrere Besichtigungen in der Nähe von Neu-York stattgefunden hatten) mit einer Nachtfahrt nach Philadelphia und Atlantic City.

Wir machten hier zuerst Bekanntschaft mit einem der neuen eisernen Pullman-Schlafwagen, auf die die Amerikaner so stolz sind. Der Eindruck der Reisetilnehmer war allgemein der, daß diese Wagen an Bequemlichkeit bei weitem nicht mit den deutschen Schlafwagen konkurrieren können. Dabei erwies sich das Getöse des eisernen Wagens bei Kupplungen, Kurven und Bremsen als recht schlafstörend, so daß die Nachtfahrten, besonders wenn, wie dies mehrmals der Fall war, zwei aufeinander folgten, mit den dazwischen liegenden Besichtigungen sich als recht anstrengend erwiesen.

Wenn dann jedoch die Reisegesellschaft morgens am Bahnhof direkt von liebenswürdigen amerikanischen Freunden empfangen und zunächst in bequemen Automobilen durch die Parks der betreffenden Stadt gefahren wurde, dann waren die Unbequemlichkeiten der Nachtfahrt bald vergessen.

Was die Neu-Yorker Besichtigungen betrifft, so sei noch nachgetragen, daß am Samstag, dem 14./9., eine Fahrt zur Nichols Copper Co. stattfand, die durch die Fülle des technisch Interessanten und die dargebotene liebenswürdige Gastfreundschaft sehr genussreich war. Andererseits bot aber die Hinfahrt zu dem Fabrikgelände, die durch einen Seitenarm des East River führte, ein überraschendes Bild von Schmutz und Verwahrlosung, wie man es so nahe bei dem Herzen Amerikas nicht vermutet hätte. Aller Schmutz und Abfall wurde einfach in diesen Kanal befördert, hier ragte eine verfallene Landungsbrücke ins Wasser hinaus, dicht dabei lag, nahe dem Fahrwasser, in zwei Hälften das Gerippe eines anscheinend schon vor Jahren gesunkenen großen Bootes, ohne daß irgend je-

mand daran Anstoß genommen hätte. Auch die letzten Ausläufer von Long Island City, durch die uns bei der Rückfahrt nach Neu-York das Automobil führte, machten einen trostlosen Eindruck, ganz im Gegensatz zu den entsprechenden Teilen anderer Großstädte, wie Philadelphia und selbst Pittsburgh.

Freilich präsentierte sich gerade Philadelphia, als wir nach Verlassen des noch die volle Hitze des Neu-Yorker September 1912 (!) enthaltenden Schlafwagens einen kurzen Blick in die Straßen um City Hall warfen, durch die Harmlosigkeit, mit der diese schöne Anlage als Papierkorb benutzt war, am Sonntagmorgen recht eigenartig.

Bedauerlich war, daß der Reiseplan so wenig Gelegenheit bot, bei Tage zu reisen und so etwas mehr landschaftliche Eindrücke zu erhalten. Bei den wenigen Tagesfahrten, die gemacht wurden, zeigte sich für den botanischen Laien nur wenig Unterschied gegenüber mitteleuropäischer Vegetation, abgesehen natürlich von Fahrten, wie die von Chicago nach LaSalle, die einen Einblick in das eigentliche Farmengebiet erschloß.

Auch in bezug auf die Schnelligkeit boten unsere Fahrten nicht das, was man sich in Europa unter amerikanischem Eisenbahnbetrieb vorstellt. Die Geschwindigkeit ist im allgemeinen nicht größer als in Europa. Die größte Schnelligkeit wurde zwischen Atlantic City und Philadelphia erreicht, wo auf längeren Strecken (in der Nähe von „Berlin“) die Meile in 53 Sekunden durchgemessen, also eine Stundengeschwindigkeit von ca. 110 km erzielt wurde.

Der Tag in Atlantic City wird sicher allen in bester Erinnerung bleiben. Nach der entsetzlichen Hitze unseres Pullmans bot der 10 Meilen lange Strand dieses beliebten Vergnügungsortes an der See den Teilnehmern, teils durch ein Seebad, teils durch eine Fahrt in den originellen, von Niggern geschobenen Korbwägelchen, die lang ersehnte Erfrischung.

Um so mehr wurde dann wieder die Glut unseres Pullmanwagens empfunden, als wir uns um 5 Uhr zur Rückfahrt nach Philadelphia rüsteten. Am Abend brachte dann endlich ein starker Gewitterregen Abkühlung, nachdem uns vorher schon ein in den schönen Räumen des Racketclubs dargebotener Abendtrunk die erste alkoholische Erfrischung an diesem Temperenzsonntage gebracht hatte.

Von da ab hatten wir nicht mehr über Hitze zu klagen und im Gegenteil die Freude, das schöne amerikanische Herbstwetter zu genießen, das die beiden Tage in Philadelphia auch, abgesehen von dem vielen technisch Interessanten sehr genussreich machte.

Sehr nett und recht amerikanisch gestaltete sich am Montag Morgen um 11 Uhr der Einzug des long und short trip. Eine große Reihe von Privatautomobilen, meist von ihren liebenswürdigen Besitzern selbst gesteuert, stand am Bahnhof zur Verfügung. Die Spitze des Zuges, der zur Independence Hall führte, bildeten vier sehr stattlich aussehende berittene Policemen, deren einer sich als guter Deutscher entpuppte, der schon vor 37 Jahren seiner Vaterstadt Stuttgart den Rücken gekehrt hatte.

Der Bürgermeister von Philadelphia, selbst ein geborener Deutscher, begrüßte in der Halle, wo am 4./7. 1776 die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten angenommen wurde, die Kongreßteilnehmer sehr herzlich mit einer teils deutschen, teils englischen Ansprache. Dann rasten die Automobile hinaus zur University of Pennsylvania, in deren schöner Halle ein Frühstück dargeboten wurde. Der Ausdruck „Rasen“ ist der richtige für diese Art amerikanischer Vergnügungen. Es wurde stets mit einer sehr großen Geschwindigkeit gefahren, die besonders am Abend des ersten Philadelphiatages die Fahrt durch die schönen Parks am Schuylkill River beeinträchtigte und zu einem

¹⁾ Die nachstehenden skizzenartigen Reiseschilderungen bezwecken in keiner Weise, ein auch nur irgendwie abschließendes Bild von einer amerikanischen Studienreise zu geben. Sie waren ursprünglich auch nur für den engeren Kreis der Teilnehmer dieser Reise bestimmt. Der dem Vf. gegenüber mehrfach geäußerte Wunsch, dieselben doch einem größeren Leserkreise bekannt zu geben, kann höchstens insofern eine gewisse Berechtigung haben, als diese Skizze noch unter dem ganz frischen Eindruck des Erlebten während der Rückreise auf dem schönen Dampfer George Washington niedergeschrieben ist.

Zusammenstoß mit einem Privatwagen führte, der beinahe sehr schlimme Folgen gehabt hätte. Im übrigen aber war diese Überlandfahrt, die uns in etwa einer Stunde zu dem Klubhaus der Merion-Cricket-Clubs in Haverford führte, äußerst genüßreich.

Der verdienstvolle Arrangeur des short und long trip, Herr Dr. Rosengarten, hatte für den Philadelphia-ausschuß in diesem schönen Klubhaus ein Abendessen veranstaltet. Vorher hatten wir einige Stunden Zeit, das Leben in einem solchen Sportklub kennen zu lernen.

Der folgende Tag brachte dann die sehr interessanten, speziell für unsere Coal Tar Party veranstalteten Besichtigungen der Atlantic Refining Co. (der größten Petroleumdestillation der Welt) und der Hutfabrik der John Stetson Co., die ebenfalls ein Riesenunternehmen darstellt, in dem bereits sehr viel an sozialer Fürsorge für die Angestellten geleistet wird. Nachts führte uns unser Pullmanwagen nach Pittsburgh. Ganz besonders bei dieser Fahrt, die über die Alleghanien und damit über eine der interessantesten Gebirgspartien der östlichen Vereinigten Staaten führte, war es zu bedauern, daß sie in der Nacht zurückgelegt werden mußte.

Pittsburgh brachte zunächst eine ziemliche Enttäuschung. Nach sehr hastig eingenommenem Frühstück führte ein Extrazug die hier wieder zusammengetroffenen Kongreßreisegesellschaften zu dem Bureau of Mines, eine Art Materialprüfungsamt, wo wenig Interessantes zu sehen war (der clou, ein großer Zerreißversuch, mißglückte!).

Der größere Teil des Coal Tar Trips faßte daher den Entschluß, sich auf eigene Faust Pittsburgh zu besehen, ein Entschluß, der dann zu einem sehr interessanten Ausflug in die Ölfelder Pennsylvaniens führte. Nach einstündiger Fahrt in ein Seitental des Ohio gelangten wir nach McDonald, wo unser lebenswürdiger Führer, Mr. Dawkins, einer der Ingenieure des Bureau of Mines, uns zunächst mit dem Superintendent dieses Ölbezirkes, einem typischen „ungeschliffenen Diamanten“ bekannt machte, der uns dann einen Führer nach einer Erdgasquelle und Gasolindestillation mitgab. Die Wanderung zu dieser Quelle ermöglichte uns interessante Einblicke in das Volksleben. Zunächst fiel die relative Sauberkeit und gute Erhaltung der Landstraße und der daran liegenden Häuser auf. Dann trafen wir auf einen Zug feiernder belgischer Arbeiter, die unter Vorantritt einer Musikkapelle und unter Mitführung amerikanischer und belgischer Fahnen einen Umzug veranstalteten. Unsere Kongreßabzeichen und Schleifen erweckten in der schon heiteren Gesellschaft offenbar den Eindruck einer Sympathiekundgebung, so daß uns eine freundliche Ovation gebracht wurde. Der Rückweg führte zur Abkürzung über das Geleise der Eisenbahn. Einige Expreszüge nötigten zu gelegentlichem Verlassen des Geleises. Es fand sich auch ein strenges Verbot gegen eine Benutzung der Eisenbahn als Weg. Das machte aber anscheinend den Eingeborenen keinerlei Eindruck, wie denn überhaupt derartige Verbote weniger dazu da sind, um befolgt zu werden, sondern in erster Linie den Zweck verfolgen, die Bahnverwaltung auch formell von jeder Haftpflicht zu befreien.

Nach Pittsburgh zurückgekehrt, unternahm ein Teil der Teilnehmer noch eine Automobilfahrt durch Pittsburgh und seine ganz prachtvollen Parkanlagen, von deren Existenz man im Innern dieser ganz ungewöhnlich von Rauch und Ruß verunstalteten Stadt nichts ahnt.

Der am Donnerstag, dem 19./9., auf Einladung der General Chemical Co. den Monongahela hinauf unternommene Ausflug zur Besichtigung der Kontakanlage dieser Gesellschaft in Newell und der Werke der Pittsburgh Steel Co. wird allen Beteiligten als besonders genüßreich in Erinnerung bleiben. Das Zusammentreffen lebenswürdigster Gastfreundschaft (nicht nur seitens der genannten Firmen, sondern auch seitens der General Managers der Pittsburgh und Erie R. R., Mr. Yohé, der seinen Privatzug zur Verfügung gestellt hatte) mit schönstem Sommerwetter und einer 70 Meilen langen Industrieparade in dem landschaftlich schönen Monongahelatal, gaben einen Gesamteindruck von bleibendem Wert. Die Stahlwerke der Carnegiegesellschaft in Homestead, die Werke in Duquesne, Charleroi und Monessen (dieser Name soll zum Ausdruck bringen, daß der

Ort das „Essen am Monongahela“ ist), die sich dicht aneinander reihten, machten einen wirklich imponierenden Eindruck. —

Über die Eindrücke der bei der Hauptgruppe verbliebenen Teilnehmer der Coal Tar Party am ersten Pittsburgher Tage hatte Herr Hofrat Bernthsen die Freundlichkeit, mir folgende Mitteilung zu machen:

„Von anderen Herren, welche das offizielle Programm weiter mitmachen, wird berichtet, daß es nur sehr teilweise Befriedigung gewährte. Freilich war es bequem, mit Extrazug von einem Besichtigungsort zum anderen gefahren zu werden. Eine auf Einladung auf einer der zu durchfahrenden Strecken unternommene Automobilfahrt erwies auch jenen Zug als das erheblich angenehmere Beförderungsmittel, indem sie zeigte, wie relativ schlecht und ausgefahren die dem Fahrverkehr dienenden Überlandwege sind. Die erste weitere Besichtigung galt den Wasserwerken Pittsburghs (Aspin-wall), die eine kolossale Ausdehnung besitzen, in denen man aber zum Teil fast nutzlos unterirdisch und oberirdisch im Kreise herumgeführt wurde, bevor man das sehr originelle Frühstückslokal, eine jener unterirdischen Wasserführungshallen, erreichte. Man genoß hier zwar erfrischende Kühle, durfte aber das Frühstück stehend genießen. Der Besuch der Whiskyfabrik von Guckenheimer & Brothers in Freemore war von besonders geringem Interesse, zumal — bis auf Flaschenfüllen — nicht gearbeitet wurde. Und die Spiegelglas Manufactur Allegheny Plate Glass Co. in Glassmere bot wiederum gegenüber entsprechenden deutschen Werken nur den Eindruck einer abgeblaßten Kopie mit wesentlich weniger sauberen und primitiveren Räumen und Arbeitsmitteln.“

Die Abreise von Pittsburgh gestaltete sich unerwartet dramatisch. Wir waren im deutschen Klub noch durch Herrn Dr. Stahl von der General Chemical Co. zu einem Abendessen geladen, als sich plötzlich herausstellte, daß unser Wagen mit einem früheren Zuge, als ursprünglich vorgesehen, nach Chicago gehen mußte, um das Aussteigen in Gary, 30 Meilen vor Chicago, zu ermöglichen. Die gemütliche Zusammenkunft wurde also jäh abgebrochen und in mehreren schnell herbeigeholten Automobilen der Weg zum Bahnhofe angetreten. Dort stürzte alles schnell zu unserem Wagen, der sich auch bald in Bewegung setzte. Nun erst stellte sich heraus, daß vier Herren, deren Automobil sich verfahren hatte, den Zug nicht mehr erreicht hatten. Das rief bei den anderen Teilnehmern lebhaftes Bedauern hervor und kostete unserem Reisemarschall die Nachtruhe, indem er während der Fahrt durch mehrfaches Telegraphieren den Verbleib der vier Herren feststellen mußte. Das gelang überraschend gut, da den vier, an ihren Kongreßabzeichen kenntlichen „Chemists“ von den Bahnangestellten sofort in sehr lebenswürdiger Weise Unterstützung zuteil geworden war. Nur eine Stunde verspätet trafen drei derselben freudig begrüßt in Gary ein, während der vierte direkt nach Chicago fuhr. Es war dies nur dadurch möglich, daß auf der Strecke Pittsburgh—Chicago des Nachts in kurzen Abständen nicht weniger als vier Schnellzüge fahren.

Die erst seit sechs Jahren bestehende Stadt Gary, eine Gründung des gleichnamigen Präsidenten des Steel Trusts, bot nun ein sehr interessantes Bild amerikanischen Städtebaues. Nach Chicago verkehren bereits drei Eisenbahnlinien und eine elektrische Bahn. Das Frühstück wurde in einem ganz guten Hotel genommen. Die Vorhalle desselben bot ein recht amerikanisches Bild: Fünf Lehnstühle, harmonisch gruppiert um einen großen — Spucknapf! — Die den Freitagvormittag in Anspruch nehmende Besichtigung der Riesenwerke der Indiana Steel Co. in Gary war von sehr großem Interesse.

Der Nachmittag in Chicago brachte dann noch das sehr interessante Bild eines Fliegermeetings direkt vor unserem Hotel und eine genüßreiche Autofahrt durch die schönen zum Teil von der 93er Weltausstellung herrührenden Parks.

Der Ausflug nach Milwaukee am Samstag, dem 21., bot, abgesehen von seinem technischen Teil (der Besichtigung der großen Lederfabrik von Pfister & Vogel und der bekannten Brauerei von Pabst) wenig Bemerkenswertes.

Leider wurde nicht die am Michigansee vorbeiführende Bahn benutzt, und in Milwaukee selbst war es so trübe und regnerisch, daß wir selbst dort den See nicht zu sehen bekamen.

Mit um so schönerem Sommerwetter entschädigte uns dann der Sonntagsausflug nach La Salle. Diese, nicht etwa nach dem Sozialistenführer, sondern nach dem Entdecker des Mississippi benannte Stadt liegt 100 Meilen westlich von Chicago.

Die Fahrt führte durch sehr interessante und schöne Gegend, weite Wiesenlandschaft mit einzelnen Eichen bestanden und häufig von anmutigen Hügeln unterbrochen. Nach der Seite des Illinois River, der mit Chicago durch einen Kanal verbunden ist, und so eine Verbindung zwischen dem System der großen Seen einerseits und dem Mississippi andererseits herstellt, zeigte sich auch größerer zusammenhängender Baumbestand.

Die meist hell gestrichenen Holzhäuser, sämtlich mit einer zu ebener Erde vorgebauten Halle oder offenen Veranda, machten einen sehr freundlichen Eindruck.

Den gleichen Eindruck gewannen wir dann von den Schwesterstädten LaSalle und Peru, erstere eine irische, letztere eine deutsche Siedlung. Inzwischen sind beide allerdings durch Zuzug von Arbeitern der verschiedensten Nationalitäten (zuletzt sogar von Mexikanern) sehr international geworden.

Auch hier wurden wir zunächst durch eine Automobilrundfahrt erfreut, bei der sich zeigte, daß die meisten Wohlfahrtseinrichtungen von den Eigentümern der Mathieffen und Hegeler Zinkwerke herrühren, die als ganz junge Leute von Deutschland herübergekommen sind und den Grund zur industriellen Entwicklung von LaSalle gelegt haben.

Nachmittags teilte man sich in verschiedene Gruppen, teils zu industriellen Besichtigungen, teils zu einer schönen Überlandfahrt nach dem 5 Meilen entfernten Deerpark, einer ebenfalls von Herrn Mathieffen geschaffenen Naturparkanlage mit schönem Tierbestand und einer tief in den Sandstein eingeschnittenen Schlucht.

Die Automobilfahrt dorthin führte über den Illinois River und war für die Beteiligten sehr genußreich.

Von den Besichtigungen in Chicago am Montag, dem 23./9., sei erwähnt, daß der Besuch einer der großen Schlächtereien weder im ganzen, noch im einzelnen einen besonderen ästhetischen Genuß bot. Ein Besuch der Getreidebörse zeigte das gleiche eigenartige Bild wie die Baumwollbörse in Neu-York: Eine dichte, dauernd, schon nicht mehr schreiende, sondern wie wilde Tiere brüllende, eng um den „Ring“ gedrängte Menschenmasse. Hatte am Morgen die Schlächtereie die sorgfältige Materialverwertung in diesem Zweige gewerblicher Betätigung gezeigt („außer dem Geschrei des Schweines bleibt nichts unverwertet“!), so bot am Nachmittag die Besichtigung der Corn Products Refining Co. ein bewundernswürdiges Bild der Verarbeitung des Getreides auf Stärke, Glucose, Futtermittel usw. unter vollster Ausnutzung des Materials.

Der folgende Tag in Detroit war einer der genußreichsten der ganzen Reise. Wir kamen mit der üblichen Verspätung an und wurden von den Vertretern der Firma Parke Davis & Co. empfangen und zunächst zum Frühstück in das Hotel Pontchartrain geführt. In diesem Hotel sahen wir zum ersten und eigentlich einzigen Male etwas von den Vorbereitungen der Präsidentenwahl.

Vorhalle und Gänge des Hotels wimmelten von mit Abzeichen geschmückten Männern. Überall in den großen Zimmern saßen Gruppen zusammen und hörten Ansprachen der Kandidaten für die einzelnen Staatsämter. — Nach der Besichtigung der Werke von Parke Davis & Co., von der ich besonders den Besuch in dem tadellosen wissenschaftlichen und pharmakologischen Laboratorium erwähnen möchte, führten uns Automobile zu einer Fahrt in die Parks, von der besonders die Rundfahrt auf der Belle Isle hervorgehoben sei. Ein von dem Präsidenten der Parke Davis & Co., Mr. Ryan, in einem am Lake St. Claire gelegenen Klubhause gebotenes Gabelfrühstück unterbrach die Besichtigungen. Die aufopfernde Liebenswürdigkeit, die Mr. Ryan und die anderen Herren seiner Firma an diesem

Detroit Tage bewiesen haben, verdient ganz besonders hervorgehoben zu werden.

Dann ging es zu den Packard Automobilwerken, einer ganz modernen Anlage von großartiger Organisation und mit tadellosen hellen Arbeitsräumen. Die Besichtigung erregte solches Interesse, daß es zu dem Besuch in der Bleiweißfabrik Akme fast zu spät wurde. Dies war deshalb zu bedauern, weil man sich dort sehr nett zu unserem Empfang gerüstet hatte. Das Treppenhaus war mit deutschen Fahnen geschmückt, und alle Angestellten, einschließlich der Arbeiter, hatten Bändchen in den deutschen Farben angesteckt. Wir brachten unseren Dank bei einem Biertrunk in der Kantine durch einen Salamander zum Ausdruck, der unseren, meist nicht deutsch sprechenden Gastgebern großen Eindruck machte.

Ein Diner in dem ersten Detroit Club, wiederum von der Firma Parke Davis & Co. gegeben, beschloß den Tag. Wie üblich, wurden im Anschluß daran Reden gehalten.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, wie gern sich der sonst so wortkarge Amerikaner after dinner reden hört. Bei allen offiziellen und auch bei kleineren Dinern hält zum Schluß der Gastgeber eine Begrüßungsansprache und ruft dann der Reihe nach seine näheren Bekannten zum Reden auf. Dabei legen die Gäste besonderen Wert darauf, daß die Redner „stories“ erzählen, und es ist bemerkenswert, wie verschieden von den unseren die Ansprüche sind, die die Hörer dabei im allgemeinen an das Maß des von den Rednern entwickelten Humors stellen.

Ein anderer charakteristischer Zug sei hier auch noch erwähnt, das ist die Verschwendung, die dasselbe Volk, das den Ausdruck „time is money“ geprägt hat, tatsächlich mit der Zeit treibt. Italien ist das einzige zivilisierte Land wo man noch mehr warten muß als in Amerika. Zugverspätungen von einer halben bis einer Stunde und länger regen keinen Menschen auf. Fast niemals langten unsere Züge pünktlich an. Als wir z. B. mit unserem Zuge von McDonald nach Pittsburgh zurückkehrten, blieb derselbe geschlagene dreiviertel Stunden vor der Brücke, die den Zugang zum Bahnhof bildet, liegen, ohne daß ein einziger Passagier auch nur eine Frage an den Schaffner gerichtet hätte. Charakteristisch ist ja auch, daß der Amerikaner, statt seine Stiefel putzen zu lassen, während er schläft, sich morgens 10 Minuten hinsetzt, um sie sich an den Füßen putzen zu lassen. Nun wird man sagen, das liege daran, daß die amerikanischen Dienstboten zu fein sind, um Stiefel zu putzen. Warum aber in den großen Hotels, wo unten die boys neben dem Barbierladen sitzen und warten, bis jemand zum Stiefelputzen kommt, diese selben boys das Geschäft nicht morgens oder abends besorgen können, ohne daß sich der Eigentümer der Stiefel dazu setzt, ist nicht einzusehen. Dann die entsetzliche Umständlichkeit des Checksystems in den Restaurants, die nicht nur das Servieren der fertigen Speisen, sondern nachher auch das Bezahlen zu einer zeitraubenden Staatsaktion macht. Daneben gibt es ja für Eingeborene den „quick lunch“; ich habe mir aber nicht nur sagen lassen, sondern selbst gesehen, wie der Kommis, der eben seinen lunch hineingeschlungen und auf dem Rückweg ins Kontor eine lebensgefährliche Hast entwickelt hat, nachher erst eine Weile die Beine auf den Tisch legt und sein paper liest, um dabei einigermaßen zu verdauen. Dabei das Niveau dieser papers; Klatsch und base ball, noch keine 5—10 Prozent ernsthafte Lektüre. Endlich noch eins: so nett für einen Europäer die sorgsame Kunst ist, mit der ein amerikanischer Barbier das Haarschneiden besorgt; welche Zeit wird dafür verschwendet!

Um noch einmal auf die after dinner speeches zurückzukommen, so beschränkten sie sich bei unserer Reise im wesentlichen darauf, unseren stets liebenswürdigen und aufmerksamen Gastgebern für ihre Gastfreundschaft zu danken, und es war sehr erfreulich, zu beobachten, welche rednerischen Talente sich dabei in unserer Reisegesellschaft entpuppten. —

Auch der Tag in Buffalo, Mittwoch, der 25./9., brachte, dank der Liebenswürdigkeit der Firma Schöllkopf, viel Sehenswertes, insbesondere wiederum Bewundernswürdiges in bezug auf Anlage der Alleen und Parks. — Ein Besuch der großen Automobilwerke von Pierce ergänzte

dann in sehr erwünschter Weise das am vorhergehenden Tage in Detroit Gesehene; außerdem wurde noch eine große Seifenfabrik und die Fabrik der Firma Schöllkopf besichtigt. Übrigens muß ein gewissenhafter Chronist berichten, daß Dr. Schöllkopf jr., mit dem wir über die Unpünktlichkeit der Eisenbahnen sprachen, sagte, nach einer vor kurzem gemachten Statistik hätten im Staate Neu-York noch nicht 10% aller Züge Verspätungen aufzuweisen. Allerdings sind ja amerikanische Statistiken mit einiger Kritik zu betrachten.

Nun kommt der Moment, wo meine Feder sich außerstande fühlt, den Eindruck zu schildern, den der erste Blick auf die Niagarafälle hervorruft. Wenn man aus der Parkanlage auf der amerikanischen Seite auf den Prospekt Point hinaustritt, so hat man einen Eindruck von ganz überwältigender Wirkung.

Dieser Eindruck wird nicht verringert, sondern noch verstärkt, wenn man auf der canadischen Seite, durch die stets über dem Hufeisenfall liegende hohe Wolke von zerstäubtem Wasser hindurchgedrungen ist und einen Blick in den brodelnden und schäumenden Kessel dieses Falles wirft, oder wenn man zur Höhle der Winde hinabsteigt und den Anblick des Falles von unten genießt, oder wenn man endlich, in Ölzeug gekleidet, auf dem kleinen Dampfer durch den brodelnden Kessel unterhalb der Fälle bis dicht an dieselben heranfährt.

Und dann die Rundfahrt auf der Niagara Belt Linie, einer Elektrischen, die erst hoch auf der canadischen Seite an den Rapids entlang um Whirlpool herum nach dem Rande des Hochplateaus führt, wo man bei dem Denkmal des englischen Generals Brock jenen schönen Blick auf das sich zum Ontariosee hinziehende Waldgebiet genießt, durch das jetzt der Niagara in ruhiger Majestät dahinzieht, worauf die Bahn dann in eleganter Kehre zum Fluß hinabsteigt, um endlich auf der anderen Seite dicht am Rande der rasenden Stromschnellen entlang wieder nach der amerikanischen Stadt Niagara Falls hinaufzusteigen.

Leider war es dem Vf. nicht möglich, auch noch den zweiten im Programm vorgesehenen Tag am Niagara fall zu verbleiben. Herr Bernthsen berichtet darüber wie folgt:

„Hatte sich der vorausgegangene schöne Tag nicht nur zu einem landschaftlichen Genuß, sondern geradezu zu einem Erlebnis gestaltet, so fiel es schwer, wieder in die nüchternen Hallen menschlicher Fabrikätigkeit zurückzukehren. Freilich war der Besuch der Acheson Graphite Co. ungemein lohnend wegen der Größe der elektrischen Öfen und damit der Produktion von Graphit aus amorpher Kohle und Teer bzw. Schwerölen. Auch das amerikanische Kraftwerk besichtigte man mit hohem Interesse, wenngleich es im wesentlichen die gleichen Eindrücke wie tags zuvor das canadische bot. Aber mancher empfand nunmehr seine Pflicht als erfüllt und verbrachte den Rest des Tages in erneuter Bewunderung der großartigen Landschaftsbilder. Die anderen scheinen von dem Besuch der Niagara Alkali Works und der Shredded Wheat Co. auch keine besonders große Befriedigung heimgebracht zu haben.“

Ich darf vielleicht noch erwähnen, daß ein Besuch, den ich an diesem Freitag der Stadt Syracuse machte, auch von erheblichem Interesse war, indem er mich erstens in die Lage versetzte, einmal ohne den sorgsamsten Schutz eines Tourist Agent zu reisen und bei der Gelegenheit die viel gerühmten und auch in der Tat sehr angenehmen Aussichts- und Bibliothekswagen der großen Tagesschnellzüge kennen zu lernen, und mir andererseits einen Blick in das Leben einer kleineren amerikanischen Stadt erlaubte, die etwas abseits von dem industriellen Getriebe der Millionenstädte liegt.

Auch in dieser etwa 130 000 Einwohner zählenden, zwischen Buffalo und Albany gelegenen Stadt war besonderer Wert auf schöne Anlagen der Wohnstraßen gelegt. Auch sie besaß eines jener schönen, praktischen und sauberen Hotels, das Onondagahotel, wie wir sie stets auf unserer Reise getroffen haben. Am interessantesten war mir der Besuch einer etwa 10 Meilen entfernt in einem Seitental gelegenen echten Indianerreservation, wo die Reste des einst hier herrschenden Onondagastammes ihre Tage verbringen.

Drei Holzkirchen und eine Schule, wie wir sie aus „Tom Sawyer“ kennen, beweisen den fortgeschrittenen Kultur-

stand der, übrigens europäisch gekleideten, Indianer, deren Holzhäuser zum Teil recht wenig gepflegt waren.

Die Besichtigungen vom Samstag, dem 28./9., (der imposanten Werke der General Electric in Schenectady und der Fabrik der Hudson River Aniline Co. in Albany) verliefen programmgemäß. In Schenectady waren zum Empfang sogar auch zwei Damen erschienen, da nach dem ursprünglichen Programm einige Damen an dem Coal Tar Trip teilnehmen sollten.

Die genannte Fabrik in Albany bot auch insofern ein interessantes Bild, als sie sehr hübsch, direkt am Hudson, ziemlich weit unterhalb der Stadt liegt.

Das angeblich mit einem Aufwand von 27 Mill. Dollar erbaute „Kapitol“ (bekanntlich ist Albany die Hauptstadt des Staates Neu-York) wurde noch vor dem Abendessen besichtigt, das im Hotel „ten Eyck“ (Albany ist eine alte holländische Ansiedlung) von der Hudson River Aniline Co. gegeben wurde.

Nunmehr wurde die letzte Nachtfahrt angetreten, die uns ziemlich durchfroren (Amerika ist das Land der Gegensätze!) am Sonntag Morgen nach Boston brachte. An diesem Tage wurde viel landschaftlich Schönes geboten: Erst eine von dem Vertreter der Elberfelder Farbenfabriken, Herrn Dr. Hütz, veranstaltete mehrstündige Autofahrt durch die parkartigen Waldungen der näheren Umgebung mit anschließender Besichtigung der berühmten Harvard University, die schon auf beinahe drei Jahrhunderte zurückblickt, dann nachmittags eine Dampferfahrt nach Nantasket Beach, die uns durch den schönen Bostoner Hafen zum offenen Meere führte.

Die Bostoner Gastfreundschaft hatte insofern noch eine eigene Note, als ihr Mittelpunkt der Vertreter einer Konkurrenzfirma (nämlich der Höchster Farbwerke) Mr. Gagnebin, war, der uns nicht nur von Nantasket Beach in Automobilen zu seinem Landhause am Meere führte, sondern am folgenden Tage noch ein Frühstück im schönsten Klub von Boston, dem Algonquin Club, veranstaltete. (Die Amerikaner beweisen ihren Dank für die Ureinwohner ihres Landes dadurch, daß sie ihre Hotels und Klubs nach ihnen benennen; so gibt es außer den schon genannten z. B. noch ein Mohawk, ein Iroquois Hotel usw.). Leider war der sonst sehr schöne Sonntag durch die Ungunst des Wetters beeinträchtigt.

Montag, der 30./9., ward den Fabriken in Boston und von einigen Herren auch noch der Harvard University und deren berühmtem, einzig in der Welt dastehenden Museum von in Glas geblasenen Blumenmodellen gewidmet. Besonderes Interesse bot die riesige Schuhfabrik von Plant, deren eingetragene Fabrikmarke eigentümlicherweise das bekannte Bild der preußischen Königin Luise ist.

Der letzte Reisetag führte uns auf sehr schöner Eisenbahnstrecke nach Manchester im Staate New Hampshire zur Besichtigung der unterhalb der Merrimacfälle gelegenen riesigen Amoskeagwerke (Woll- und Baumwollspinnerei, Weberei und Färberei umfassend) und dann nachmittags im Twilight Express nach Neu-York.

Damit war unsere 18tägige Rundreise abgeschlossen. 5600 km haben wir zurückgelegt und 15 Staaten der Union (Neu-York, New Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland, Washington D. C., Virginia, Ohio, Indiana, Illinois, Wisconsin, Michigan, Massachusetts, New Hampshire und Connecticut), sowie Canada haben wir besucht oder durchfahren.

Wenn in dieser kleinen Reiseskizze auch die Unannehmlichkeiten der Reise mit hervorgehoben wurden, so geschah dies, weil diese, die ja glücklicherweise am ersten vergessen werden, doch auch erwähnt werden müssen, um ein vollständigeres Bild unserer Erlebnisse zu geben, und um so recht den charakteristischen Eindruck dieses großen Landes, als des Landes der Gegensätze festzuhalten.

Sollen wir jetzt, unter dem frischen Eindruck unserer Amerikareise überhaupt schon ein Fazit aus derselben ziehen, so können wir nur sagen, daß sie, alles in allem, im Leben der einzelnen Teilnehmer sicher einen äußerst interessanten Abschnitt bildet, der für jeden von bleibendem inneren Wert sein wird.

E. Kloeppel. [A. 5.]