

Fürst Scipione Borghese

Von Peking nach Paris in 60 Tagen

Bericht des Fürsten über die Teilstrecke Peking-
Moskau mit Zugrundelegung eines vor dem
König von Italien gehaltenen Vortrages.

Neuaufgabe des im Jahre 1907 bei
Grethlein & Co. erschienenen Buches.

Leseprobe
(enthält keine Abbildungen)



© 2010 Chevalier Verlag
Alle Rechte vorbehalten.
Coverzeichnung: Elke Gramatke, Essen.
www.elke-gramatke.de
Printed in Germany.

ISBN 978-3-941551-04-6

Chevalier Verlag
Bergisch Gladbach
www.chevalier-verlag.de

Vorwort zur Neuauflage.

Die französische Zeitung Le Matin veröffentlichte am 31. Januar 1907 folgende Aufforderung:

„Was heute noch bewiesen werden muss, ist, dass ein Mann, solange er im Besitz eines Autos ist, alles tun und sich überall hinbegeben kann. Gibt es jemanden, der diesen Sommer eine Fahrt per Automobil von Peking nach Paris unternehmen wird?“

Auf diesen Zeitungsartikel meldeten sich 40 Teilnehmer für das geplante Rennen an. Da jedoch nur fünf Teams die Schiffspassage der Fahrzeuge nach Peking bewältigten, sagte der Rennausschuss das Rennen daraufhin ab. Die noch verbliebenen Teams starteten dennoch und verließen am 10. Juni gegen 8:00 Uhr die chinesische Hauptstadt.

Folgende Fahrzeuge waren im Rennen:

- Ein italienischer Itala gefahren vom Fürsten Borghese und Ettore Guizzardi (Sieger)
- Ein holländischer Spyker gefahren von Ch. Goddard u. Jean du Taillis (Platz 2)
- Ein dreirädriges Contal Cyclecar gefahren von Auguste Pons
- Ein DeDion gefahren von Georges Cormier
- Ein DeDion gefahren von Victor Colligon

Überliefert ist, dass für dieses Rennen keinerlei offizielles Reglement herausgegeben wurde. Der Gewinner – in diesem Fall Fürst Borghese – sollte eine Magnum-Flasche Champagner erhalten.

Über die Erlebnisse des Borghese-Teams wird in einem recht umfangreichen Buch berichtet, welches der Journalist Barzini, welcher mit Borghese fuhr, 1908 unter dem Titel Peking-Paris im Automobil (Verlag F. A Brockhaus) veröffentlichte.

Der hier vorliegende Bericht stammt aus der Feder des Rennsiegere Fürst Borghese selbst. Er wurde 1907 dem Grethlein-Verlag zur Verfügung gestellt. Diese, in sehr kleiner Auflage verbreiteten Schilderungen des Fürsten, dienten diesem für einen vor dem König von Italien gehaltenen Vortrag. Sein Bericht endet hier mit dem Eintreffen in der russischen Hauptstadt Moskau. Für eine weiterführende Lektüre wird das oben genannte Buch Barzinis empfohlen.

Januar 2010
Chevalier Verlag

Vorbemerkung.

Durch die Automobilwettfahrt von New York über Asien nach Paris ist das Interesse an jener kühnen, vorbildlichen Fahrt, von Peking nach Paris, wieder wachgerufen, in welcher durch staunenswerte Energie, Kaltblütigkeit und Geschicklichkeit sowie nicht geringere Leistungen seiner Maschine Fürst Scipione Borghese Sieger blieb. Von dieser denkwürdigen Wettfahrt liegen bereits illustrierte, umfangreiche Beschreibungen vor, welche beide Parteien, jede auf Grund ihrer besonderen Erlebnisse geben: eine französische von Jean du Taillis: „Peking-Paris, Automobile en quatre-vingts jours“, Paris, F. Juven 1907, und eine italienische von Barzini, der mit Borghese fuhr, wovon die deutsche Ausgabe unter dem Titel: „Peking – Paris im Automobil“ bei F. A. Brockhaus, Leipzig, kürzlich (1908) in zweiter Auflage erschien.

Jetzt ergreift der Sieger selbst das Wort in einem Vortrag, den er kürzlich vor dem König von Italien gehalten, einem Bericht, der uns in erweiterter Gestalt von dem Verfasser zur Verfügung gestellt wurde. Durch das Entgegenkommen des Verfassers und der Firma F. A. Brockhaus, Leipzig, sind wir in der Lage, dem Bändchen eine Anzahl

Abbildungen beizugeben. Obwohl hierin auch mancherlei neue Bemerkungen niedergelegt sind, gibt die Schrift doch vor allem denjenigen, die jene umfangreichen Bände nicht zur Hand haben, ein getreues Bild des einzigartigen Unternehmens. Bekanntlich ist Fürst Borghese, indem er sich durch die wildesten, oft unzugänglichen und gefährvollen Teile Asiens den Weg bahnte, bereits 20 Tage vor dem Termin in Paris eingetroffen, und dies, trotzdem er bis zur sibirisch-russischen Grenze immer wieder seinen Vorsprung aufgab, um auf die anderen Teilnehmer an der Wettfahrt zu warten.

Der deutsche, mit der italienischen Sprache intim vertraute Bearbeiter hat sich bemüht, immer in engem Anschluss an das Original die Eigentümlichkeiten der Vortragsform dem Bedürfnis bequemer Lektüre anzupassen und hier und da für den deutschen Leser, dem vielleicht die vom Autor stillschweigend vorausgesetzte Kenntnis jener Bücher mangelt, einige Zusammenhänge deutlicher zu gestalten, namentlich wo dieselben durch nachträgliche Erweiterungen und Zusätze etwa gelitten zu haben schienen. Im Allgemeinen glaubt der Übersetzer bis auf unbedeutende Kürzungen jeden Gedanken des Verfassers getreu wiedergegeben zu haben.

Grethlein Verlag
Der Übersetzer.

I.

Gerade in diesen Tagen vor einem Jahr war es, dass der *Matin* in Paris zu dem Wettstreite einlud, den wir aufnahmen; fürwahr eine kühne, ja eine verwegene Forderung. Ganz abgesehen von den persönlichen Gefahren, die in solchem Falle leicht übertrieben werden, war dies schon im Hinblick auf die Natur eines so komplizierten und wertvollen Mechanismus wie den des Automobils, das wir über zwei Weltteile, von einem äußersten Ende bis zum andern, auf Straßen von recht zweifelhafter Beschaffenheit führen sollten, immerhin eine Sache, die zu denken gab und dabei aber auch kostbare Erinnerungen versprach.

Peking, hinten, ganz am äußersten Rande des ostasiatischen Kontinents, eingeschlossen in seine hohen, dicken Mauern, feindlich allem europäischen Denken und Leben, mit seinem bunten und geräuschvollen Menschengewimmel, das sich in den Straßen und zwischen den von Mauern und Bäumen versteckten Pavillons tummelt, das Herz eines nur von hier aus Licht empfangenden Reiches, mit mehreren Hundert Millionen arbeitsamer, tüchtiger und intelligenter Menschen, ein ungeheurer Orga-

nismus, aber unempfindlich und verständnislos für die europäische Einwirkung, die es trotz allem aber mit der Zeit erfährt.

Von diesem heute mehr als je lebendigen Kulturzentrum einer uns fremden, aber stets beunruhigenden Welt sollte der Weg nach Paris gehen, welches für uns den Inbegriff westlicher Zivilisation in seiner letzten und bündigsten Form darstellt.

Über Gebirge und durch Wüsten, durch Wälder und Steppen ging es, aber immer in einer bestimmt vorgezeichneten Linie. Diese seit Jahrhunderten bestehende Straße, einst von den mongolischen Kriegerhorden durchzogen, bildet auch heute die wichtigste Verkehrsader, auf der sich sowohl die langsamen Kamelkarawanen wie die langen Reihen schwer beladener chinesischer Karren einher bewegen, der der Telegraph wie der russische Auswanderer und Verbannte folgt, die Straße für alle Transportmittel von den flinken Tarantass und leichten Telegen bis zu den schweren Riesewaggons der sibirischen Eisenbahn.

Diesen Weg also sollten die fünf Automobile, Repräsentanten dreier Länder, steuern, welche am 10. Juni 1907 die Stadt Peking verließen.

Das kleine Dreirad aus der französischen Fabrik von Contal von 6 Pferdekräften und weniger als eine Tonne Gewicht hatte die ganze Sympathie des Publikums.

Meine Wahl war auf ein schweres Gefährt von zwei Tonnen Gewicht und 40 Pferdekräften gefallen.

Die Herren Cormier, Colignon und Godard, erstere beiden Franzosen, der dritte Holländer, führten Wagen leichter Art von 12-20 Pferdekraften und bis 1400 kg Gewicht bei vollständiger Beladung; doch wird man nicht sagen können, dass sie mir gegenüber irgendwie im Vorteil waren.

Die Schwierigkeiten waren für alle Parteien die gleichen, nur dass ich in der Lage war, auf guter Straße meine größere Geschwindigkeit auszunutzen und andererseits durch die bedeutendere Kraft meines Wagens steile oder sandige Partien leichter zu überwinden. Übrigens lag der Gewichtsunterschied weniger in dem mächtigen Motor als vielmehr in dem äußerst wuchtigen Wagenrahmen, überhaupt in der außerordentlichen Festigkeit und Stärke aller einzelnen Teile.

Unter solchen Umständen und bei sonst gleicher Widerstandskraft, welche alle Gefährte (mit Ausnahme des Dreirads) den Beschwerlichkeiten der zu durchlaufenden Strecke gegenüber schließlich bewiesen, war es eigentlich natürlich, dass die Itala (das Automobil des Verfassers) als erste am Ziele anlangte.

Meine Mitbewerber, die von de Dion-Buton und der Holländer, leisteten alles, was aus ihren Maschinen herauszuholen war, und es war nicht ihre Schuld oder ein Fehler in der Konstruktion, dass sie zwanzig Tage nach mir in Paris eintrafen.

Es war ein Glück für uns Italiener, dass wir auf den zweifelhaften Ruhm des leichten Gewichts nicht hineinfielen. (Bei der Wettfahrt New York-Paris, wo-

mit man uns jetzt übertrumpfen will, gibt es keine Wagen unter 30-40 Pferdekräften.) In der Tat hat allein das dreirädrige, leichte Gefährt die Probe nicht bestanden. Die liebenswürdigen und unerschrockenen Führer, die Herren Pons und Foucault, hätten etwas Besseres verdient. Mit aller Zähigkeit und aller Aufopferung konnten sie den zerbrechlichen Wagen nicht über die ersten Hindernisse hinwegbringen; sie sind nicht einmal bis an die Wüste gelangt.